



**VOORJAARZITTING 2018
AANGENOMEN BESLUITEN
(2018-I)**

Straatsburg, 7 juni 2018

VOORJAARSZITTING 2018

AANGENOMEN BESLUITEN

(2018-I)

Straatsburg, 7 juni 2018

INHOUD

Bladzijde

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

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

II. Algemene en juridische zaken

Protocol 2: 150 jaar Akte van Mannheim - Jubileumcongres en ministeriële verklaring	1
Protocol 3: Samenwerking van de CCR met Europese Unie	1
Protocol 4: Werkzaamheden van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI)	1
Protocol 5: Samenwerking van de CCR met de internationale organisaties	1
Protocol 6: Juridische zaken	1

III. Economische aspecten

Protocol 7: Economische situatie in de Europese binnenvaart	2
---	---

IV. Schipperspatenten en bemanning

Protocol 8: Stand van de werkzaamheden voor de modernisering van de bekwaamheidsvoorschriften van het RSP	10
---	----

V. Verkeersregels en informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn

Protocol 9: Ver Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) (inhoudsopgave, artikelen 1.01 onderdelen ad, ae, af, 1.07 tweede tot en met zesde lid, 1.10, eerste lid, onderdelen ac, ad, ae, 2.06, 6.28, leden 10 tot en met 13, 7.08, 8.11, 10.01, derde lid, alleen het riviergedeelte Germersheim – Mannheim-Rheinau, 15.06 tot en met 15.09, bijlage 3, schetsen 62, 66, en bijlage 7, deel I, onderdeel A, vermelding bij teken A.9)	10
Protocol 10: Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) – Verwijzingen naar het ADN en taalkundige aanpassingen (artikelen 3.14, zevende lid, en 7.07, tweede lid, onderdeel b)).....	21
Protocol 11: Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) - Inland AIS (artikel 4.07, tweede en vierde lid)	24
Protocol 12: Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) - Meldplicht (artikel 12.01).....	27

Protocol 13: Inland AIS-apparaten en systemen voor de weergave van elektronische kaarten op de Rijn - Conclusies en aanbevelingen in het kader van de evaluatie van de implementatie van de uitrustingsverplichting	31
VI. Technische voorschriften voor schepen	
Protocol 14: Technische voorschriften voor schepen)	31
VII. Vervoer van gevaarlijke stoffen over binnenwateren	
Protocol 15: Vervoer van gevaarlijke stoffen over binnenwateren	32
VIII. Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg	
Protocol 16: Nieuwbouw van een laadinstallatie voor het laden van grind, één afmeerplaats en totaal drie ligplaatszones, zowel in Ottmarsheim kmr 194,000 – 195,000 als in Fessenheim kmr 211,000 – 212,000	32
Protocol 17: Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van de sluis bij Iffezheim evenals in de sector stroomafwaarts - Vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluis bij Iffezheim Waterstand aan de peilschaal van Iffezheim in 2017.....	39
Protocol 18: Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn	42
IX. 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 19: Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisnemingen van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften	47
X. Begroting en beheer	
Protocol 20: Begroting voor 2019 van de Centrale Commissie.....	75
Protocol 21: Wijzigingen van het Personeelsreglement van het secretariaat en van het Reglement van het Personeelscomité Commissie.....	75
Protocol 22: Begroting voor 2019 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden	84
Protocol 23: Benoeming en vergoeding van de bemiddelaar en de plaatsvervangend bemiddelaar	84
Protocol 24: Goedkeuring van het verslag van de activiteiten van de Centrale Commissie in 2017	89

XI. Diversen

Protocol 25: Persbericht	102
Protocol 26: Datum van de volgende vergadering	102

AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE VOORJAARZITTING 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.

PROTOCOL 3

Samenwerking van de CCR met de Europese Unie

Geen besluit.

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

Juridische zaken

Geen besluit.

PROTOCOL 7

Economische situatie in de Europese binnenvaart

Besluit

De Centrale Commissie,
gelet op het mondeling verslag van de voorzitter van het Economisch Comité,
neemt kennis van het verslag over de economische situatie in de Europese binnenvaart voor
2017.

Bijlage

Samenvatting

Dit document bevat een samenvatting van de belangrijkste feiten en cijfers uit het marktobservatie jaarverslag 2017. De statistische analyses van het goederenvervoer over de Rijn staan hierbij centraal. Op het moment van de publicatie van dit document waren er nog niet voor alle EU-lidstaten gegevens beschikbaar.

Tevens wordt de situatie geschetst van het containervervoer over de Rijn en in het Duitse en Franse achterland, gevolgd door een vergelijkende analyse tussen Rijnvaart en Donauvaart qua structuur van de vervoerde goederen en vlootontwikkeling. Tot slot wordt een overzicht geschetst van de meest recente cijfers met betrekking tot de riviercruisevaart.

Het vervoer over de Rijn is in 2017 in totaal met 0,3% toegenomen ten opzichte van het jaar 2016. In de loop van het jaar is de situatie van de waterstanden weliswaar verbeterd, maar een grotere toename was niet mogelijk omdat de waterstanden over het gehele jaar te laag waren.

Het containervervoer over de Rijn is daarentegen met 6% gegroeid, wat terug te voeren is op specifieke gebeurtenissen zoals het ongeval bij Rastatt. Wanneer we kijken naar andere Europese stroomgebieden kunnen we constateren dat het containervervoer eveneens is toegenomen op de Elbe, het Mittellandkanaal, de Seine en in het noorden van Frankrijk.

De Rijnvloot is er in 2017 in geslaagd de reeds verschillende jaren aanhoudende neerwaartse tendens in het aantal schepen een halt toe te roepen dankzij een duidelijke toename van het aantal nieuwe drogelading- en tankschepen.

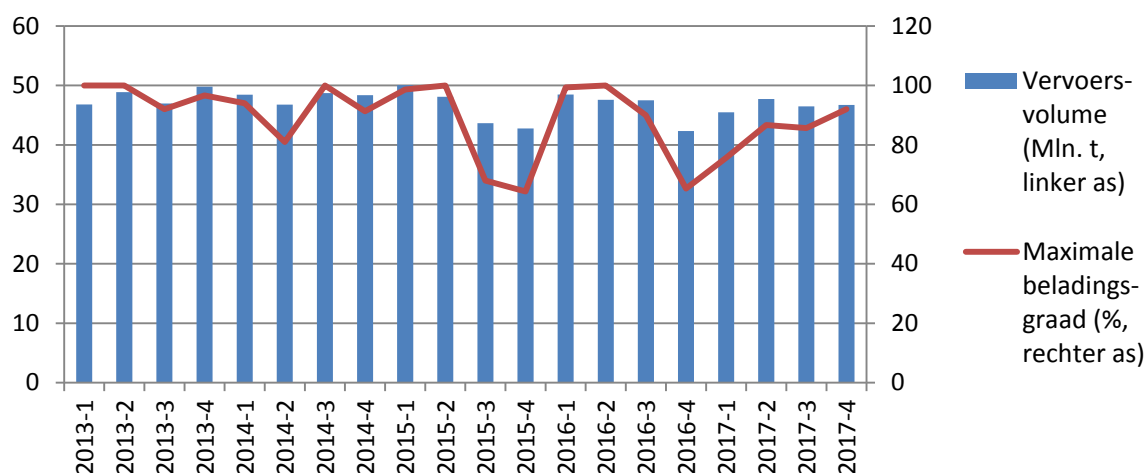
Het aantal passagiers in de riviercruisevaart is in 2017 wederom slechts licht gestegen.

Wel was er een sterke toename, van 20%, waarneembaar op de Rijn (afgaande op het aantal scheepspassages bij Iffezheim).

1. Goederenvervoer over de Rijn

Wanneer we de vervoersvolumes over Rijn en de waterstanden naast elkaar leggen voor de periode KW1/2013 - KW4/2017 zien we een relatief sterke correlatie. Periodes met lage waterstanden leidden tot een afname van de beladingsgraad van de schepen, wat zorgde voor een daling van de totale vervoersvolumes. Tegen deze achtergrond vertoonden de omstandigheden in 2017 een lichte verbetering in de loop van het jaar, aangezien de waterstanden na het bereiken van een dieptepunt in januari duidelijk stegen. Gemiddeld waren de waterstanden in 2017 echter nog steeds lager dan het jaar ervoor.

Afbeelding 1: Maximale beladingsgraad voor schepen bij Kaub en vervoersvolumes over de Rijn per kwartaal*



Bron: berekening van de CCR aan de hand van gegevens van Destatis en de Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), ter beschikking gesteld door het Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG). *Schepen met een diepgang van drie meter

De vervoersvolumes bleven in 2017 met ongeveer 186,4 miljoen ton op hetzelfde niveau als in 2016. Kolen en landbouwproducten zaten in de min (als gevolg van de slechte oogsten van 2016), terwijl het containervervoer en de metalen een stijging vertoonden.

Goederenvervoer over de traditionele Rijn (in 1000 ton)

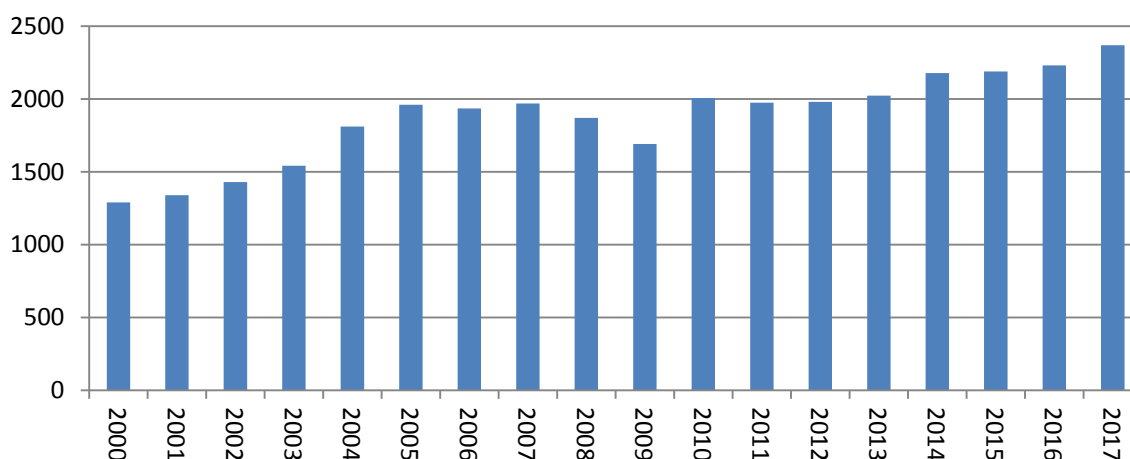
	2016 (1000 t)	2017 (1000 t)	Variatie 2017 vs 2016	Variatie 2016 vs 2015
Kolen	30.925	28.152	-9%	2%
Aardolieproducten	28.467	28.999	2%	-1%
IJzererts	25.516	25.479	0%	-2%
Bouwmaterialen	24.107	24.889	3%	0%
Chemicaliën	20.940	21.451	2%	5%
Containers	20.475	21.609	6%	4%
Landbouwproducten	20.057	17.323	-14%	-3%
Metalen	10.726	11.345	6%	-4%
Overige	4.681	7.158		
Totaal	185.894	186.404	+0.3 %	1%

Bron: berekening van CCR aan de hand van gegevens van Destatis

2. Containervervoer

Na een relatief beperkte ontwikkeling in de twee voorafgaande jaren nam het containervervoer over de Rijn in 2017 met 6% toe, niet alleen wat de vervoersvolumes betreft, maar ook op basis van de TEU-volumes. Deze toename werd in de hand gewerkt door specifieke omstandigheden. Zo was het spoortracé langs de Rijn in de zomer van 2017 een aantal weken afgesloten als gevolg van een ongeval tijdens werkzaamheden, wat leidde tot meer containervervoer over de Rijn. De gevolgen van dit incident blijken ook zeer duidelijk uit de overslagcijfers in de Zwitserse Rijnhavens. In de periode 2000-2017 is het containervervoer over de Rijn met 84% toegenomen. Indien we de cijfers uit 1999 en 2017 naast elkaar leggen, is er zelfs sprake van een verdubbeling.

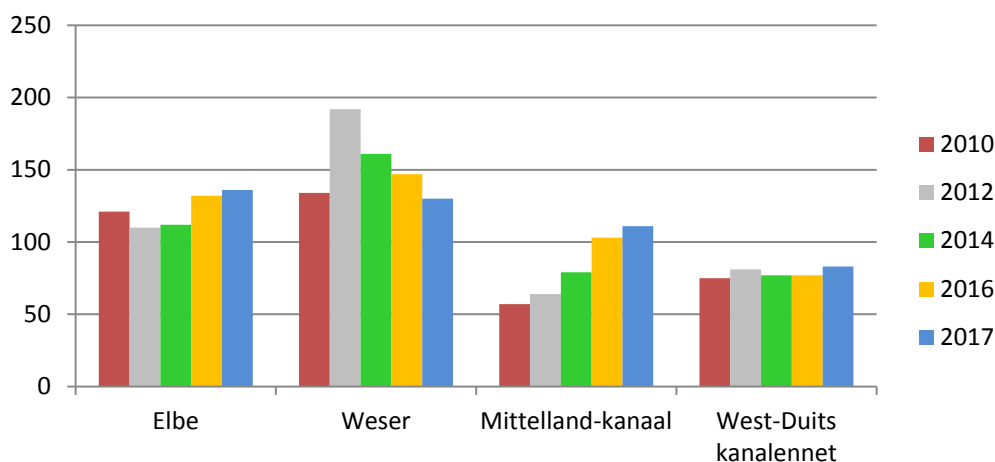
Afbeelding 2: containervervoer over de traditionele Rijn 2000-2017
(in 1000 TEU)



Bron: Destatis en berekening van de CCR

Op de overige Duitse waterwegen is het containervervoer tot op heden relatief beperkt. De vervoerscijfers voor de Elbe en het Noord-Duitse Mittellandkanaal laten evenwel wel een stijgende lijn zien. Op de Weser leiden infrastructurele belemmeringen (te geringe sluisafmetingen) tot een afname van het containervervoer. In het Ruhrgebied zijn de cijfers min of meer stabiel. Op de Donau en in het gebied rond Berlijn is het containervervoer tot op de dag van vandaag uiterst gering.

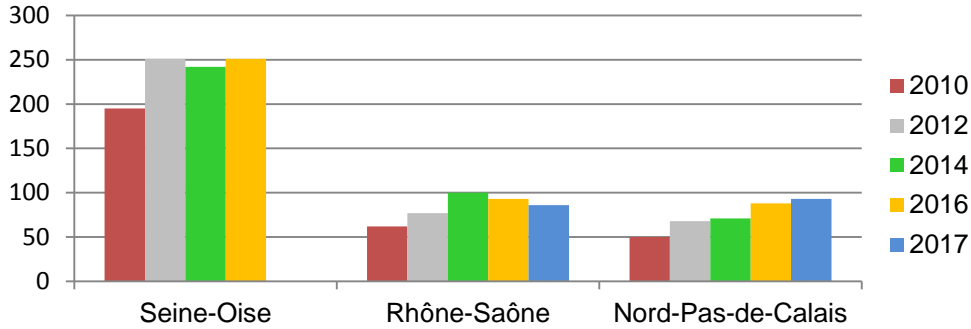
Afbeelding 3: containervervoer in Duitsland per gebied (zonder de Rijn, in 1000 TEU)



Bron: Destatis

Op de Franse waterwegen neemt het containervervoer vooral toe op de Seine evenals in de regio Nord-Pas-de-Calais. Op de Rhône was er zowel in 2016 als in 2017 een daling te zien vanwege verstoringen van het vervoer van containers vanuit de haven van Marseille naar het achterland. Nieuwe maritieme allianties hebben geleid tot verstoringen van de containerlijndiensten over de Rhône in 2016 en 2017. Ook hebben periodes met hoogwater een rol gespeeld bij de afname.

Afbeelding 4: containervervoer in Frankrijk per gebied (zonder de Rijn, in 1000 TEU)



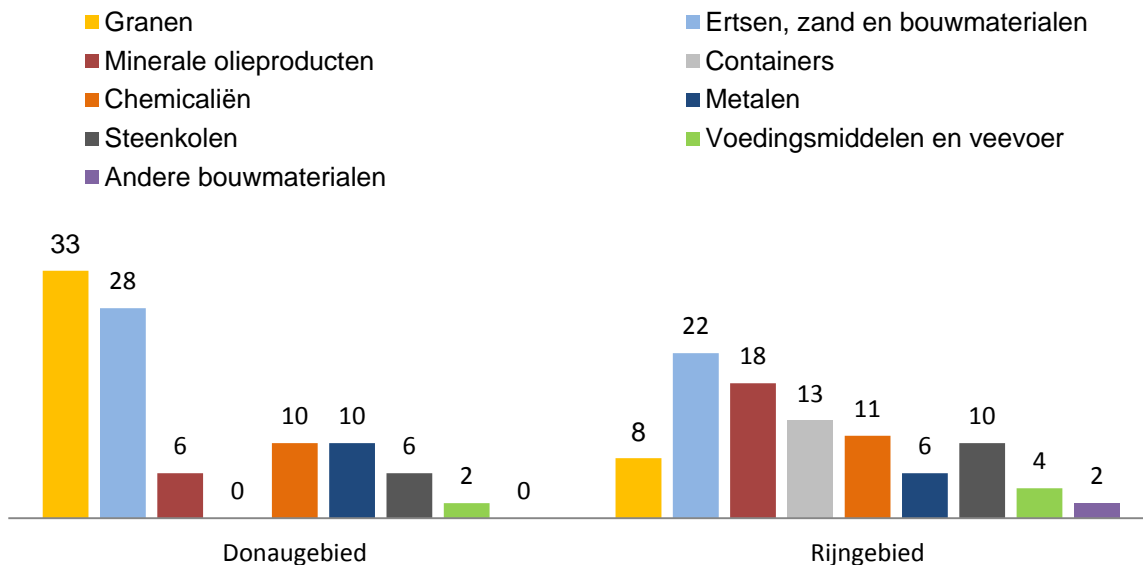
Bron: VNF

2. Structurele vergelijking tussen het Rijngebied en het Donaugebied

a) Goederenvervoer

Het goederenvervoer over de Rijn verschilt niet alleen qua vervoersvolumes van dat over de Donau. Ook qua goederenstructuur zijn er grote verschillen. In het Donaugebied maken graan en ijzererts ruim 50% uit van de vervoerde goederen. De vervoersactiviteiten zijn dus sterk geconcentreerd op slechts twee productgroepen, waardoor de Donauvaart zeer gevoelig is voor slechte oogsten of een conjuncturele crisis in de staalindustrie.

Afbeelding 5: goederenstructuur in de Donau- en de Rijnstaten (in %, op basis van het aantal TKM)*



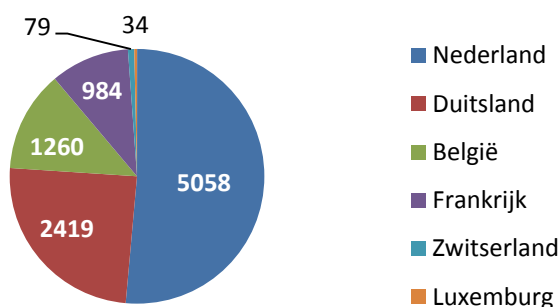
Bron: analyse van de CCR aan de hand van gegevens van Eurostat [iww_go_atygo] Donaulanden = Bulgarije, Kroatië, Oostenrijk, Roemenië, Slowakije, Hongarije Rijnstaten = België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland.

De Rijnvaart is weliswaar ook afhankelijk van de staalindustrie, maar het diversificatieniveau is alles bij elkaar genomen verder ontwikkeld dan in de Donauvaart. Het toegenomen containervervoer, dat in de Rijnstaten inmiddels een aandeel van 13% van de totale vervoersprestaties heeft, draagt zeker bij aan deze diversifiëring.

b) *Vloot*

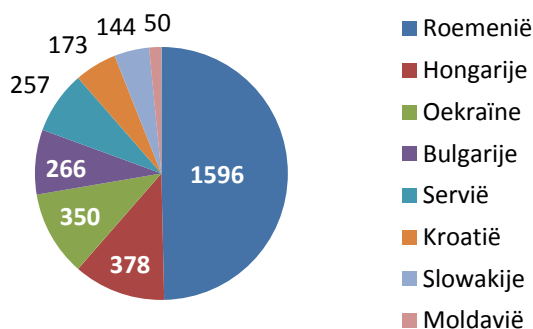
De vloot van zowel de Rijnstaten als de Donaulanden wordt gekenmerkt door het overwicht van een bepaald land. Bij de Donaulanden is dat Roemenië, waaruit ongeveer de helft van de schepen afkomstig is. Bij de Rijnstaten wordt deze rol ingenomen door Nederland, waar ook ongeveer de helft van de schepen geregistreerd is.

Afbeelding 6: structuur van de vloot van de Rijnstaten – aantal drogelading- en tankschepen, duw- en sleepboten op basis van nationaliteit van de schepen* (2017)



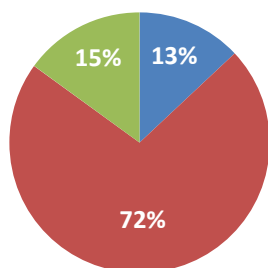
Bron: analyse van de CCR* de cijfers voor Duitsland hebben betrekking op 2016

Afbeelding 7: structuur van de vloot van de Donaulanden - aantal drogelading- en tankschepen, duw- en sleepboten op basis van nationaliteit van de schepen (2016)



Bron: statistieken van de Donaucommissie

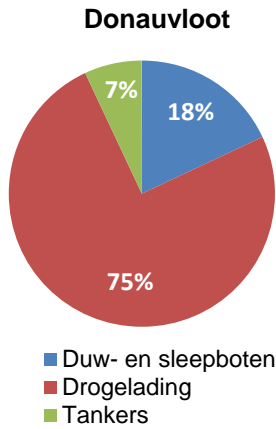
Al bij al verschillen de Rijnvloot en Donauvloot qua structuur niet veel van elkaar. Wel is het percentage duw- en sleepboten in het Donaugebied hoger dan in het Rijngebied. De ontwikkeling van de vloot drogeladingschepen (zonder duw- en sleepboten) laat zien dat de dalende tendens in 2017 een halt is toegeroepen. De reden hiervoor is gelegen in een duidelijke toename van het aantal nieuwe schepen dat in 2017 op de markt gekomen is. Voor de Donauvloot zijn de cijfers voor 2017 nog niet beschikbaar.



Afbeelding 8: structuur van de Rijn- en de Donauvloot

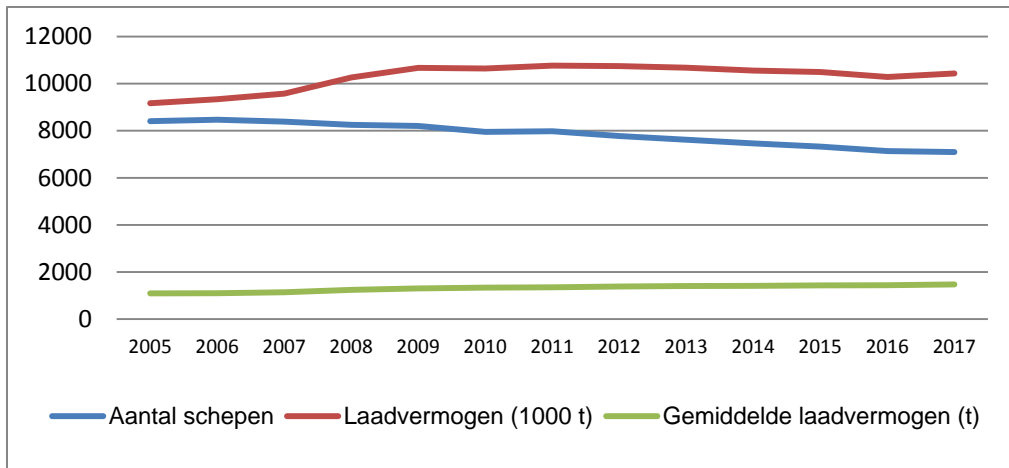
Rijnvloot

- Duw- en sleepboten
- Drogelading
- Tankers



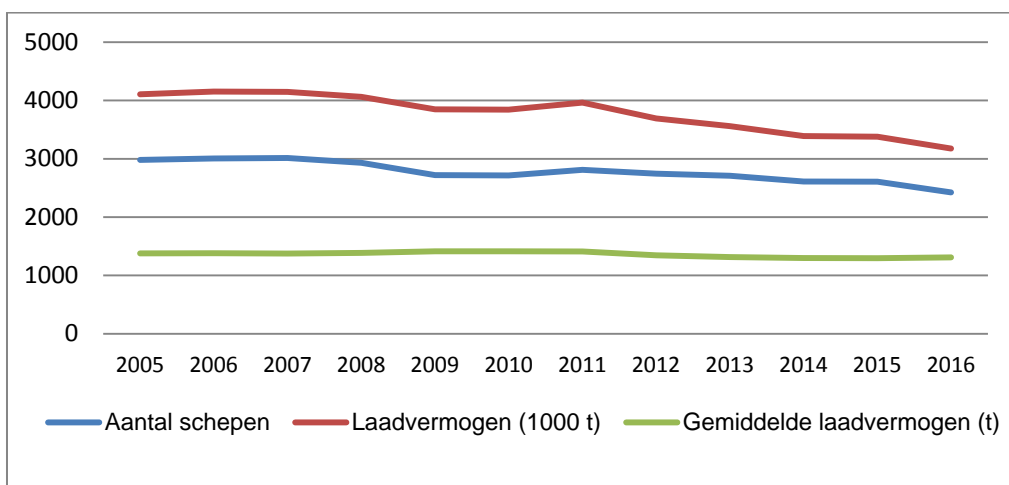
Bron: CCR en statistieken van de Donaucommissie

Afbeelding 9: ontwikkeling van de drogeladingvloot in de Rijnstaten*



Bronnen: analyse van de CCR aan de hand van gegevens van de nationale bureaus voor statistiek *de cijfers van 2017 voor Duitsland hebben betrekking op 2016

Afbeelding 10: ontwikkeling van de drogeladingvloot in de Donaulanden

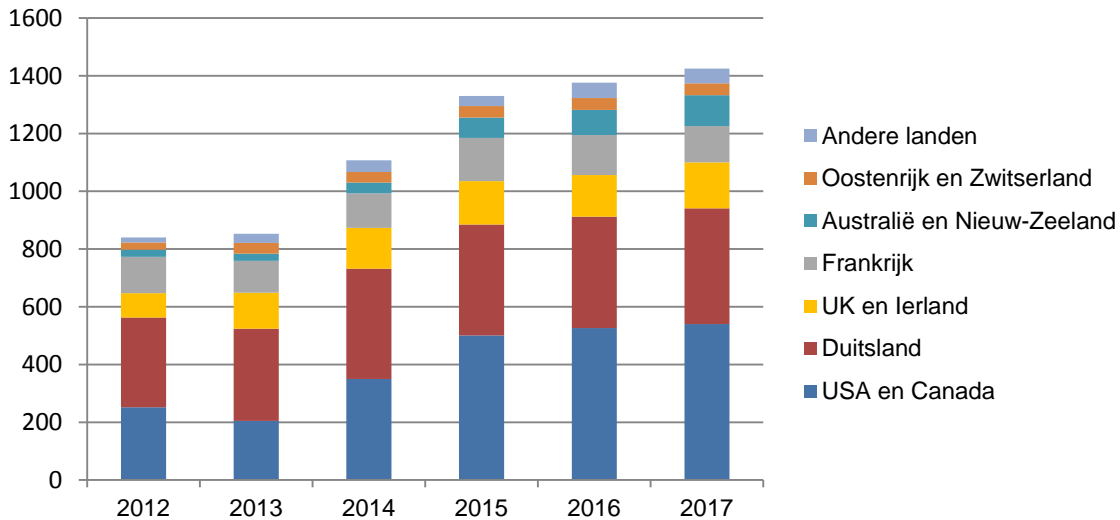


Bron: statistieken van de Donaucommissie

3. Passagiersvaart

De ontwikkeling van de vraag in de riviercruisevaart heeft in 2017 wederom niet kunnen tippen aan de hoge groeicijfers van 2014 en 2015. Dit is te wijten aan de terroristische aanslagen in Europa van de afgelopen jaren, aangezien deze extreme gebeurtenissen de vraag vanuit de Verenigde Staten drukken.

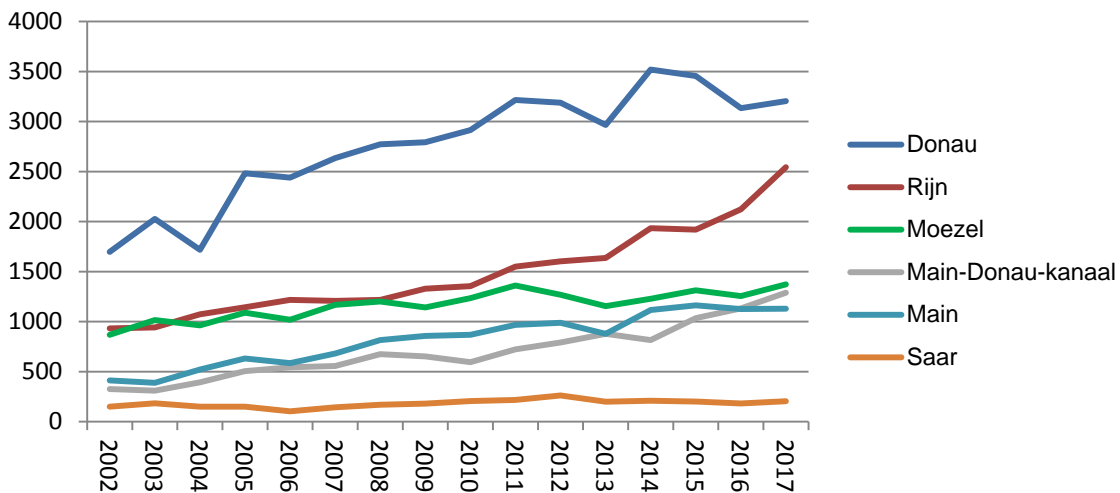
Afbeelding 11: aantal passagiers op riviercruiseschepen in Europa (in 1000)



Bron: IG River Cruise / Deutscher Reiseverband / SeaConsult

De Donau en de Rijn zijn nog altijd de twee rivieren met de meeste riviercruises. De Donau had in 2013 te maken met hoogwater en in 2016 met laagwater, maar slaagde er in 2017 in de situatie te stabiliseren. De Rijn boekte in 2017 groeicijfers van 20%.

Afbeelding 12: aantal scheepspassages van riviercruiseschepen op Europese rivieren*



Bron: Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

*aantal scheepspassages stroomopwaarts en stroomafwaarts. Sluizen Jochenstein (Donau), Iffezheim (Rijn), Koblenz (Moezel), Kelheim (Main-Donau-Kanaal), Kostheim (Main), Kanzem (Saar).

PROTOCOL 8

Stand van de werkzaamheden voor de modernisering van de bekwaamheidsvoorschriften van het RSP

Geen besluit.

PROTOCOL 9

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) (inhoudsopgave, artikelen 1.01 onderdelen ad, ae, af, 1.07 tweede tot en met zesde lid, 1.10, eerste lid, onderdelen ac, ad, ae, 2.06, 6.28, leden 10 tot en met 13, 7.08, 8.11, 10.01, derde lid, alleen het riviergedeelte Germersheim – Mannheim-Rheinau, 15.06 tot en met 15.09, bijlage 3, schetsen 62, 66, en bijlage 7, deel I, onderdeel A, vermelding bij teken A.9)

1. Overeenkomstig artikel 1.22, derde lid, van het Rijnvaartpolitiereglement kunnen voorschriften van tijdelijke aard worden vastgesteld om maatregelen van orde voor de scheepvaart te nemen in afwachting van een wijziging van het reglement of bij wijze van proef. Deze voorschriften hebben een geldigheidsduur van ten hoogste drie jaren.
2. Dit besluit heeft tot doel bepaalde voorschriften van tijdelijke aard te wijzigen in voorschriften met een definitief karakter om de leesbaarheid en de tenuitvoerlegging van het reglement te vereenvoudigen.
3. De resultaten van de evaluatie van de regelgevende activiteiten van de CCR als voorzien in de richtsnoeren (Besluit 2008-I-3) en de effectbeoordelingen van de Nederlandse delegatie komen navolgend in dit document aan bod.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

1. De CCR heeft bij Besluit 2015-I-7, dat bij Besluit 2015-II-15 is aangevuld en gedeeltelijk gecorrigeerd, verschillende voorschriften van tijdelijke aard aangenomen met betrekking tot het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG). Zoals in de bedoelde besluiten is uiteengezet, begeleiden deze voorschriften de beslissing van de CCR om het gebruik van LNG toe te staan, waarbij bepaalde eisen worden gesteld die tot doel hebben de veiligheid van de scheepvaart te waarborgen. De desbetreffende bepalingen zijn de artikelen 1.01, onderdelen ad, ae, af, 1.10, eerste lid, onderdelen ac, ad, ae, 2.06, 6.28, leden 10, 11, 12 en 13, 7.08, 8.11, 15.06, 15.07, 15.08 en 15.09, alsmede bijlage 3, schetsen 62 en 66, en bijlage 7, deel I, onderdeel A. Uit de ervaring die is opgedaan sinds de inwerkingtreding van de bedoelde bepalingen op 1 december 2015, blijkt dat de toepassing momenteel geen bijzondere problemen oplevert. Deze bepalingen moeten dus definitief worden vastgesteld in plaats van met een nieuwe tijdelijke periode te worden verlengd.
2. Verschillende voorschriften van tijdelijke aard betreffen de eisen met betrekking tot de belading, het uitzicht en het ten hoogste toegelaten aantal passagiers. De voorschriften vervat in artikel 1.07, tweede en vijfde lid, waren aanvankelijk aangenomen bij Besluit 2001-II-15 en zijn voor het laatst verlengd bij Besluit 2015-I-13. De bepalingen van artikel 1.07, vijfde lid, zijn definitief vastgesteld bij Besluit 2014-II-14. Artikel 1.07, derde lid, is bij Besluit 2015-II-16 aangenomen als voorschrift van tijdelijke aard om de voorschriften inzake het vrije uitzicht aan te passen aan de schepen die containers in vier lagen vervoeren. Bij Besluit 2015-II-16 is op basis van artikel 1.22, derde lid, van het reglement overgegaan tot een nieuwe nummering van de verschillende leden van artikel 1.07. Uit de ervaring die is opgedaan sinds de inwerkingtreding van de bedoelde voorschriften van tijdelijke aard blijkt dat de toepassing geen bijzondere problemen oplevert. Deze bepalingen moeten om deze reden definitief worden vastgesteld in plaats van met een nieuwe tijdelijke periode te worden verlengd. Duidelijkheidshalve zullen alle bepalingen van dit artikel in het kader van het huidige amendement worden overgenomen als definitieve wijziging van het RPR, met inbegrip van de bepalingen die al definitief waren aangenomen, maar waarvan de nummering vervolgens is gewijzigd door een voorschrift van tijdelijke aard.

3. Artikel 10.01, derde lid, inzake de beperking van de scheepvaart bij hoogwater bovenstrooms van het Spijksche Veer (Germersheim – Mannheim-Rheinau) is een voorschrift van tijdelijke aard dat aanvankelijk was aangenomen bij Besluit 2003-II-22 en voor het laatst is verlengd bij Besluit 2015-I-13. Uit de opgedane ervaring van meer dan 10 jaar blijkt dat het voorschrift geen bijzondere problemen oplevert. De vaststelling als definitief voorschrift lijkt dan ook gepast.

Mogelijk alternatief voor de voorgestelde wijzigingen

Een eerste optie zou zijn om af te zien van de verlenging van de hier bedoelde voorschriften van tijdelijke aard. Deze bepalingen zouden dan hun geldigheid verliezen, terwijl de ervaring heeft geleerd dat de desbetreffende voorschriften relevant zijn.

Een tweede optie zou bestaan uit een nieuwe verlenging als voorschriften van tijdelijke aard voor een aanvullende geldigheidsduur van drie jaar. Dit zou de rechtsonzekerheid onnodig in stand houden. Deze bepalingen worden immers al lang genoeg toegepast om te kunnen concluderen dat zij op lange termijn adequaat zijn.

Consequenties van deze wijzigingen

De voorgestelde wijzigingen zijn identiek aan de voorschriften van tijdelijke aard die zijn aangenomen door middel van eerdere besluiten en zetten deze om in definitieve wijzigingen. De consequenties van deze wijzigingen zijn dan ook identiek aan de consequenties die al zijn opgevoerd in de bedoelde eerder aangenomen besluiten (Besluiten 2001-II-15, 2003-II-22, 2015-I-13, 2015-I-7, 2015-II-15, 2017-II-19, bijlage 2).

Besluit

De Centrale Commissie,

gezien de Besluiten 2015-I-7 en 2015-II-15 die voorschriften vaststellen voor schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken,

gezien de Besluiten 2001-II-15, 2015-I-13 en 2015-II-16 betreffende de eisen inzake de belading, het uitzicht en het ten hoogste toegelaten aantal passagiers,

gezien de Besluiten 2003-II-22 en 2015-I-13 betreffende de beperking van de scheepvaart bij hoogwater bovenstrooms van het Spijksche Veer (Germersheim – Mannheim-Rheinau),

teneinde de leesbaarheid en de tenuitvoerlegging van het RPR te vereenvoudigen,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van de inhoudsopgave, de artikelen 1.01, 1.07, 1.10, 2.06, 6.28, 7.08, 8.11, 10.01, 15.06, 15.07, 15.08 en 15.09 alsmede de bijlagen 3 en 7 van het Rijnvaartpolitierglement aan.

De in de bijlage vermelde wijzigingen treden in werking op 1 december 2018.

Bijlage

Bijlage bij protocol 9

1. *De inhoudsopgave wordt als volgt gewijzigd:*
 - a) *Aan de vermeldingen bij hoofdstuk 2 wordt de volgende vermelding toegevoegd:*

“2.06 Kenteken van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken”.
 - b) *Aan de vermeldingen bij hoofdstuk 8 wordt de volgende vermelding toegevoegd:*

“8.11 Veiligheid aan boord van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) gebruiken”.
 - c) *Na de vermelding bij artikel 15.06 wordt de volgende vermelding aan artikel 15.07 toegevoegd:*

“15.07 Plicht tot waakzaamheid bij het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG)”.
 - d) *De bestaande vermeldingen bij artikelen 15.07 en 15.08 worden de vermeldingen bij artikelen 15.08 en 15.09.*

2. *Aan artikel 1.01 worden na onderdeel ac de volgende onderdelen ad tot en met af ingevoegd:*
 - “ad) “LNG-installatie”: alle elementen van het schip die vloeibaar aardgas (LNG) of aardgas kunnen bevatten, zoals motoren, brandstoftanks, buffertanks en bunkerleidingen;
 - ae) “bunkerzone”: de zone die in een omtrek van 20 m van de aansluiting voor het bunkeren ligt;
 - af) “vloeibaar aardgas (LNG)”: aardgas dat vloeibaar is gemaakt door afkoeling tot een temperatuur van - 161 °C.”

3. *Artikel 1.07 wordt als volgt gewijzigd:*
 - a) *Het tweede lid komt als volgt te luiden:*

“2. Het vrije uitzicht mag door de lading of de trim van het schip niet meer worden beperkt dan tot 350 m vóór de boeg.

Indien tijdens de vaart het directe uitzicht naar achteren wordt beperkt, mag dit worden gecompenseerd door een optisch hulpmiddel, waarmede over een voldoende ruim gezichtsveld een helder en onvertekend beeld wordt verkregen.

Indien bij het doorvaren van een brug of een sluis als gevolg van de lading geen voldoende direct uitzicht naar voren mogelijk is, mag dit tijdens de doorvaart worden gecompenseerd door een periscoop met vlakke spiegels of een radarapparaat dan wel door het opstellen van een uitkijk die constant in hoor- en spreekcontact met de stuurhut staat.”

b) Na het tweede lid wordt het volgende derde lid ingevoegd:

“3. In afwijking van de eerste volzin van het tweede lid, mag het vrije uitzicht bij het gelijktijdige gebruik van radar en camera-installaties tot 500 m vóór de boeg worden beperkt, indien

- a) door bedoelde hulpmiddelen het uitzicht van 350 m tot 500 m vóór de boeg wordt gewaarborgd,
- b) aan de eisen van artikel 6.32, eerste lid, wordt voldaan,
- c) de radarantennes en de camera’s aan de boeg van het schip zijn geïnstalleerd,
- d) deze hulpmiddelen overeenkomstig artikel 7.02 van ES-TRIN als geschikt erkend zijn.”

c) De bestaande leden 3 tot en met 5 worden de leden 4 tot en met 6.

d) In het nieuwe vijfde lid worden in de vijfde zin de woorden "artikel 22.01 van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn" vervangen door de vermelding "artikel 27.01 van ES-TRIN".

4. Artikel 1.10, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

a) Onderdeel ac komt als volgt te luiden:

“ac) de bij artikel 15.08, tweede lid voorgeschreven losverklaring,”.

b) De volgende onderdelen ad en ae worden toegevoegd:

“ad) voor schepen die het kenteken voeren als bedoeld in artikel 2.06, de gedetailleerde gebruiksaanwijzing zoals voorgeschreven in bijlage 8, onder 1.4.9, van ES-TRIN en de veiligheidsrol zoals voorgeschreven in artikel 30.03, eerste lid, van ES-TRIN,

ae) voor schepen die het kenteken voeren als bedoeld in artikel 2.06, de verklaringen van de schipper en van de bemanningsleden die betrokken zijn bij de bunkerprocedure zoals voorgeschreven in artikel 4a.02 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn.”

5. *Aan hoofdstuk 2 wordt het volgende artikel 2.06 toegevoegd:*

“Artikel 2.06

*Kenteken van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken
(bijlage 3: schets 66)*

1. Schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken, moeten een kenteken voeren.
2. Dit kenteken moet rechthoekig zijn, met de vermelding “LNG” in witte letters op een rode ondergrond, met een witte rand met een breedte van ten minste 5 cm.

De afmeting van de langste zijde van de rechthoek moet ten minste 60 cm bedragen. De letters moeten een hoogte van ten minste 20 cm hebben. De breedte van de letters en de stamdikte moeten in goede verhouding tot de hoogte staan.

3. Het kenteken moet op een geschikte en goed zichtbare plaats zijn aangebracht.
4. Het teken moet zo nodig worden verlicht om 's nachts duidelijk zichtbaar te zijn.”

6. *Artikel 6.28 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *Na artikel 9 wordt een tiende lid ingevoegd:*

“10. Schepen en samenstellen die het kenteken als bedoeld in artikel 2.06 voeren, mogen de sluis niet binnenvaren indien er vloeibaar aardgas (LNG) vrijkomt buiten de LNG-installatie, of indien verwacht kan worden dat er vloeibaar aardgas (LNG) buiten de LNG-installatie zal vrijkomen tijdens het schutten.”

b) *De bestaande leden 10, 11 en 12 worden de leden 11, 12 en 13.*

7. *Artikel 7.08 komt als volgt te luiden:*

“Artikel 7.08

Bewaking en toezicht

1. Een ter zake kundige bewaker moet zich voortdurend bevinden aan boord:
 - a) van een stilliggend schip dat het kenteken als bedoeld in artikel 2.06 voert,
 - b) van een stilliggend schip dat een teken als bedoeld in artikel 3.14 voert en
 - c) van een stilliggend passagiersschip wanneer er passagiers aan boord zijn.

2. De ter zake kundige bewaking wordt verzekerd door een bemanningslid dat
 - a) bij schepen als bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, houder is van een verklaring van deskundigheid zoals voorgeschreven in artikel 4a.02 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn,
 - b) bij schepen als bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, houder is van de verklaring van deskundigen zoals voorgeschreven in artikel 4.01 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn.
 3. Aan boord van een stilliggend schip dat het kenteken als bedoeld in artikel 2.06 voert, is de aanwezigheid van een ter zake kundige bewaker niet vereist indien
 - a) vloeibaar aardgas (LNG) aan boord van het schip niet als brandstof wordt verbruikt,
 - b) de operationele gegevens van de LNG-installatie van het schip op afstand worden uitgelezen en
 - c) het schip onder toezicht is gesteld van een persoon die, zo nodig, snel kan ingrijpen.
 4. Aan boord van een stilliggend schip als bedoeld in artikel 3.14 is de aanwezigheid van een ter zake kundige bewaker niet vereist indien
 - a) het schip in een havenbekken stilligt, en indien
 - b) de bevoegde autoriteit het schip van de verplichting als bedoeld in het eerste lid heeft vrijgesteld.
 5. Een ander stilliggend schip, alsmede een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting die stilliggen, moeten zijn gesteld onder het toezicht van een persoon die zo nodig snel kan ingrijpen, tenzij het toezicht door de plaatselijke omstandigheden niet vereist wordt of de bevoegde autoriteit een uitzondering toestaat.
 6. Is er geen schipper dan is de eigenaar, de reder of andere exploitant voor de inzet van de bewaker dan wel voor het onder toezicht stellen van het schip verantwoordelijk.”
8. *Aan hoofdstuk 8 wordt het volgende artikel 8.11 toegevoegd:*

“Artikel 8.11

Veiligheid aan boord van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken

1. Alvorens te beginnen met het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) dient de schipper van het schip dat moet bunkeren zich ervan te vergewissen dat:
 - a) de voorgeschreven brandbestrijdingsmiddelen te allen tijde operationeel zijn en
 - b) tussen het schip en de kade de voorgeschreven middelen aanwezig zijn voor de evacuatie van personen aan boord van het schip dat moet bunkeren.

2. Tijdens het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) moeten alle toegangen en alle openingen van ruimten toegankelijk vanaf het dek en alle openingen van ruimten naar de buitenlucht, gesloten zijn.

Deze bepaling is niet van toepassing op:

- a) aanzuigopeningen van in bedrijf zijnde motoren;
- b) ventilatieopeningen van machinekamers indien de motoren in bedrijf zijn;
- c) ventilatieopeningen voor een ruimte met een overdrukinstallatie en
- d) ventilatieopeningen van een airconditioningsinstallatie, indien deze openingen zijn voorzien van een gasdetectie-installatie.

Toegangen en openingen mogen slechts indien noodzakelijk voor korte tijd met toestemming van de schipper worden geopend.

3. Tijdens het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) dient de schipper zich er voortdurend van te vergewissen dat het rookverbod aan boord en in de bunkerzone wordt nageleefd. Het rookverbod is eveneens van toepassing op elektronische sigaretten en andere soortgelijke apparaten. Dit rookverbod is niet van toepassing in de accommodatieruimten en het stuurhuis, indien daarvan de ramen, deuren, schijnlichten en luiken gesloten zijn.

4. Na het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) moeten alle, vanaf het dek toegankelijke ruimten ontvlucht worden.”

9. In artikel 10.01, derde lid, komen de gegevens bij het riviergedeelte Germersheim – Mannheim-Rheinau als volgt te luiden:

Traject	Hoogwaterpeil voor de op- en afvaart	
	Peil I	Peil II
<i>Germersheim (km 384,00)</i> _____		
Germersheim - Mannheim-Rheinau	6,20	Speyer 7,30
<i>Mannheim-Rheinau (km 410,50)</i> _____		

10. Hoofdstuk 15 wordt als volgt gewijzigd:

a) Artikel 15.06 komt als volgt te luiden:

“Artikel 15.06

Plicht tot waakzaamheid bij het bunkeren

1. De schipper moet bij het bunkeren van brandstof en smeerstoffen ervoor zorgen dat:
 - a) de hoeveelheid die wordt gebunkerd binnen de afleesbare standen van de peilinrichting blijft,
 - b) bij afzonderlijk vullen van de brandstoftanks, dat de afsluiters in de verbindingsleidingen tussen de brandstoftanks gesloten zijn,
 - c) het bunkeren onder toezicht geschiedt, en
 - d) een inrichting overeenkomstig artikel 8.05, tiende lid, onderdeel a, van ES-TRIN wordt gebruikt.
2. De schipper moet er voorts voor zorgen dat de personen van het bunkerstation en van het schip die voor het bunkeren verantwoordelijk zijn, voordat zij met bunkeren beginnen, de volgende punten zijn overeengekomen:
 - a) het verzekerd zijn van het goede functioneren van het systeem, bedoeld in artikel 8.05, elfde lid, van ES-TRIN,
 - b) het aanwezig zijn van een spreekverbinding tussen het schip en het bunkerstation,
 - c) de te bunkeren hoeveelheid per brandstoftank en de vulsnelheid, vooral met het oog op mogelijke problemen met het ontluchten van de brandstoftanks,
 - d) de volgorde waarin de brandstoftanks worden gevuld, en
 - e) de snelheid van het schip, wanneer varend wordt gebunkerd.
3. De schipper van een bunkerschip mag pas met het bunkeren beginnen wanneer de overeenstemming over de punten bedoeld in het tweede lid, is vastgesteld.”

b) Na artikel 15.06 wordt het volgende artikel 15.07 ingevoegd:

“Artikel 15.07

Plicht tot waakzaamheid bij het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG)

(Bijlage 3: Schets 62)

1. De bepalingen van artikel 15.06, eerste lid, onderdeel a en b, en het tweede lid, onderdeel a en e, zijn niet van toepassing bij het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG).
2. Het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) tijdens het varen, de overslag en het aan of van boord gaan van passagiers is niet toegestaan.

3. Het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) mag uitsluitend plaatsvinden op een door de bevoegde autoriteit daarvoor aangewezen plaats.
4. In de bunkerzone mogen uitsluitend aanwezig zijn: bemanningsleden van het schip dat moet bunkeren, medewerkers van het bunkerstation, of personen die daarvoor toestemming hebben gekregen van de bevoegde autoriteit.
5. Alvorens met het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) te beginnen, dient de schipper van het schip dat moet bunkeren zich ervan te vergewissen dat:
 - a) het schip dat moet bunkeren zodanig ligt afgemeerd dat de kabels, en met name de elektrische kabels en de aardverbindingen, alsook de slangen, niet door trek vervormd kunnen worden, en dat de schepen bij gevaar snel losgemaakt kunnen worden;
 - b) de schipper of een door hem/haar met de verantwoording belaste persoon, en de verantwoordelijke medewerker van het bunkerstation, een controlelijst voor het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) voor schepen die het kenteken dragen als bedoeld in artikel 2.06, overeenkomstig de door de CCR vastgelegde standaard, hebben ingevuld en ondertekend, en dat alle vragen van deze lijst met 'ja' zijn beantwoord. Niet-relevante vragen kunnen geschrapt worden. Indien niet alle vragen positief kunnen worden beantwoord, is bunkeren slechts met toestemming van de bevoegde autoriteit toegestaan.
 - c) alle vereiste toestemmingen zijn verkregen.
6. De controlelijst als bedoeld in het vijfde lid, onderdeel b) moet:
 - a) in tweevoud worden ingevuld,
 - b) beschikbaar zijn in ten minste één taal die begrijpelijk is voor de personen bedoeld in het voornoemde vijfde lid, onderdeel b) en
 - c) drie maanden aan boord van het schip worden bewaard.
7. Tijdens het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) dient de schipper zich er voortdurend van te vergewissen dat
 - a) alle maatregelen ter vermindering van lekkage van vloeibaar aardgas (LNG) zijn genomen;
 - b) druk en temperatuur van de brandstoftank vloeibaar aardgas (LNG) in normale bedrijfsomstandigheden blijven;
 - c) de vulstand van de brandstoftank vloeibaar aardgas tussen de toegestane niveaus blijft;
 - d) maatregelen betreffende de aarding tussen het schip dat moet bunkeren en het bunkerstation overeenkomstig de in de gebruiksaanwijzing voorziene methode, zijn getroffen.

8. Tijdens het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG),
- a) moet het schip dat moet bunkeren, ter aanvulling van het kenteken voorzien in artikel 2.06, een voor andere schepen goed zichtbaar bord voeren, dat aangeeft dat geen ligplaats genomen mag worden op een afstand van minder dan 10,00 m, conform artikel 3.33. De lengte van de zijde van het vierkante bord moet ten minste 60 cm bedragen;
 - b) moet het schip dat moet bunkeren, ter aanvulling van het kenteken voorzien in artikel 2.06, op een plaats die voor andere schepen goed zichtbaar is, het bord A.9 voeren, dat aangeeft dat het verboden is hinderlijke waterbeweging te veroorzaken (bijlage 7). De afmeting van de langste zijde moet ten minste 60 cm bedragen;
 - c) 's nachts moeten deze borden zodanig zijn verlicht, dat ze aan beide zijden van het schip duidelijk zichtbaar zijn.
9. Na het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) is het volgende vereist:
- a) volledige lediging van de leidingen voor het bunkeren van vloeibaar aardgas tot aan de brandstoftank van het vloeibaar aardgas (LNG);
 - b) sluiten van de afsluiters, ontkoppelen van de slangen en verbindingen tussen het schip en het bunkerstation voor vloeibaar aardgas (LNG);
 - c) mededeling aan de bevoegde autoriteit dat het bunkeren beëindigd is.”



c) *De bestaande artikelen 15.07 en 15.08 worden de artikelen 15.08 en 15.09.*

11. *Bijlage 3 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *De vermelding bij schets 62 komt als volgt te luiden:*

“Artikel 3.33 Verbod evenwijdig aan een schip ligplaats te nemen.
Artikel 15.07, achtste lid, onderdeel a: plicht tot waakzaamheid bij het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG).”

b) *De schets 66 wordt als volgt toegevoegd:*

“NACHTTEKEN	Schets	DAGTEKEN
	66	

Art 2.06 Kenteken van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken”.

12. *In bijlage 7, Deel I, onderdeel A, komt de vermelding bij teken A.9 als volgt te luiden:*

“**A.9** Verboden hinderlijke waterbeweging te veroorzaken.
(artikelen 6.20, eerste lid, onderdeel e en 15.07, achtste lid, onderdeel b)”

PROTOCOL 10

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) - Verwijzingen naar het ADN en taalkundige aanpassingen (artikelen 3.14, zevende lid, en 7.07, tweede lid, onderdeel b)

1. Dit besluit beoogt in eerste instantie de verwijzing naar nummer 8.1.8 van het ADN, die momenteel is opgenomen in artikelen 3.14, zevende lid, en 7.07, tweede lid, onderdeel b, van het Rijnvaartpolitiereglement te vervangen door een verwijzing naar nummer 1.16.1.1.1 van het ADN.
2. Dit besluit beoogt in tweede instantie de Nederlandse versie van artikel 7.07, tweede lid, onderdeel b, te wijzigen om deze in overeenstemming te brengen met de formulering van de twee andere taalversies.
3. De resultaten van de evaluatie van de regelgevende activiteiten van de CCR als voorzien in de richtsnoeren (Besluit 2008-I-3) en de effectbeoordelingen van de Nederlandse delegatie komen navolgend in dit document aan bod.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

1. De wijzigingen van het reglement dat als bijlage bij het ADN is gevoegd, in de versie die op 1 januari 2017 in werking is getreden, hebben geleid tot de vervanging van nummer 8.1.8 van het bedoelde reglement, waarnaar momenteel wordt verwezen in artikelen 3.14, zevende lid, en 7.07, tweede lid, onderdeel b, van het RPR, door nummer 1.16.1.1.1. De verwijzing in de twee genoemde artikelen van het RPR zou dan ook gewijzigd moeten worden. De wijziging betreft uitsluitend de nummering van het voorschrift waarnaar in het RPR wordt verwezen. De bepaling ondergaat inhoudelijk geen wijziging. Het betreft dan ook een puur redactionele aanpassing.
2. In de Nederlandse versie van artikel 7.07, tweede lid, onderdeel b, wordt verwezen naar "een schip, duwstel of gekoppeld samenstel", terwijl in de andere taalversies uitsluitend naar "een schip" wordt verwezen.
3. In nummer 7.1.2.19.1 van het reglement dat als bijlage bij het ADN is gevoegd, is het volgende bepaald: "Indien in een duwstel of in een gekoppeld samenstel ten minste één schip van een Certificaat van Goedkeuring voor het vervoer van gevaarlijke goederen moet zijn voorzien, moeten alle schepen in het duwstel of het gekoppeld samenstel van een op hen afgegeven Certificaat van Goedkeuring zijn voorzien".
4. Uit deze bepaling vloeit voort dat het certificaat van goedkeuring dat wordt genoemd in artikel 7.07 van het RPR moet worden afgegeven voor elk schip dat deel uitmaakt van het duwstel of het gekoppeld samenstel. De Nederlandse versie moet dus worden aangepast om in artikel 7.07, tweede lid, onderdeel b, uitsluitend te verwijzen naar een schip.

Mogelijke alternatieven voor de voorgestelde wijzigingen

Een alternatief zou zijn om van de aanneming van een besluit af te zien.

De verwijzing naar het desbetreffende nummer van het reglement dat als bijlage bij het ADN is gevoegd, kan worden gewijzigd zonder besluit aangezien het een zuiver redactionele wijziging betreft.

De overwogen wijziging voor de Nederlandse versie van artikel 7.07, tweede lid, onderdeel b, vormt daarentegen een substantiële wijziging, die de aanneming van een besluit vereist.

Zonder besluit zou de Nederlandse versie van het voorschrift uitgelegd kunnen worden als een vrijstelling van elk gekoppeld samenstel of duwstel van de verplichting om bij het ligplaats nemen de minimumafstanden krachtens artikel 7.07, eerste lid, in acht nemen, ook wanneer slechts één van de schepen van het gekoppeld samenstel of duwstel voorzien zou zijn van het certificaat van goedkeuring krachtens nummer 1.16.1.1.1 van het ADN.

Consequenties van deze wijzigingen

De verwijzing naar nummer 8.1.8 wordt vervangen door een verwijzing naar nummer 1.16.1.1.1.

De woorden "duwstel of gekoppeld samenstel" worden geschrapt in de Nederlandse versie van artikel 7.07, tweede lid, onderdeel b.

Door de voorgestelde wijzigingen verwijst het RPR voortaan naar de overeenkomstige bepalingen van het ADN en worden de drie taalversies met elkaar in overeenstemming gebracht.

Deze wijzigingen veroorzaken geen aanvullende kosten voor het bedrijfsleven en de administraties.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

kennis nemend van de wijzigingen die zijn aangebracht in het reglement dat als bijlage bij het ADN is gevoegd, in de versie die op 1 januari 2017 in werking is getreden,

strevend naar een verbetering van de algehele coherentie van de reglementaire teksten voor de Rijnvaart en naar het garanderen van de overeenstemming tussen de taalversies van het Rijnvaartpolitierglement,

neemt de in de bijlage bij onderhavig besluit gevoegde wijzigingen van artikelen 3.14, zevende lid, en 7.07, tweede lid, onderdeel b, aan.

De in de bijlage vermelde wijzigingen treden op 1 december 2018 in werking.

Bijlage

Bijlage bij protocol 10

1. *Artikel 3.14, zevende lid, komt als volgt te luiden:*

"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, nr. 1.16.1.1.1, 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 nadering van een sluis, de tekens bedoeld in het eerste lid voeren."

2. *Artikel 7.07, tweede lid, komt als volgt te luiden:*

"2. De verplichting bedoeld in het eerste lid, onder a, geldt niet:

- a) voor een schip, duwstel en gekoppeld samenstel dat eveneens dit teken voert;
- b) voor een schip dat dit teken niet voert, maar dat voorzien is van een certificaat van goedkeuring bedoeld in het ADN, nr. 1.16.1.1.1 en dat voldoet aan de veiligheidsvoorschriften die gelden voor een schip bedoeld in artikel 3.14, eerste lid."

PROTOCOL 11

Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitierglement (RPR) - Inland AIS (artikel 4.07, tweede en vierde lid)

1. De CCR heeft sinds 1 december 2014 de verplichting tot uitrusting met een Inland AIS-apparaat en een Inland ECDIS-apparaat of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem ingevoerd om de veiligheid in de Rijnvaart te verhogen en de schippers meer informatie ter beschikking te stellen. (Besluit 2013-II-16)
2. De CCR heeft twee jaar na de implementatie van dat besluit besloten in 2016 een online-enquête te houden om informatie bij de verschillende betrokken partijen in te winnen, de door de gebruikers ondervonden moeilijkheden en problemen zo goed mogelijk te evalueren en om de personen die bij de desbetreffende voorschriften betrokken zijn de mogelijkheid te bieden verbeteringen voor te stellen. De resultaten van de enquête zijn gepubliceerd (Besluit 2017-II-18).
3. Het Comité Politierglement van de CCR heeft in dit stadium van de werkzaamheden reeds drie relevante wijzigingen van artikel 4.07 van het RPR geïdentificeerd.
4. Na geconstateerd te hebben dat er een tendens is bepaalde schepen met twee Inland AIS-apparaten uit te rusten, heeft de Werkgroep RIS de aandacht op de volgende drie beginselen gevestigd:
 - voor de inbouw en het gebruik van een tweede Inland AIS-apparaat aan boord van een schip gelden dezelfde voorschriften als voor het eerste ingebouwde Inland AIS-apparaat;
 - op elk schip of samenstel mag op elk moment slechts één Inland AIS-apparaat gebruikt worden om gegevens over te dragen;
 - men moet zich ervan verzekeren dat de configuratie van het actieve Inland AIS-apparaat geactualiseerd is en dat de juiste gegevens worden overgedragen.

Dientengevolge wenst de CCR artikel 4.07, tweede lid, van het RPR aan te vullen met de verduidelijking dat op elk schip slechts één Inland AIS-apparaat gebruikt mag worden om gegevens over te dragen.

5. Bovendien wenst de CCR artikel 4.07, tweede lid, van het RPR tevens aan te vullen om te verduidelijken dat het Inland AIS-apparaat op vol vermogen moet zenden. Het Inland AIS-apparaat heeft namelijk een zendvermogen van 1 W of van 12,5 W.
6. Tot slot wenst de CCR artikel 4.07, vierde lid, van het RPR te wijzigen om de oproepcode (Call sign) toe te voegen aan de lijst met gegevens die met het AIS-apparaat overgedragen moeten worden. Met dat gegeven kan namelijk ieder scheepsstation geïdentificeerd worden.
7. De resultaten van de volgens de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) voorziene evaluatie zijn navolgend weergegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijziging geacht is te beantwoorden

Gezien het feit dat ten gevolge van het uitvallen van het Inland AIS-apparaat het schip stilgelegd kan worden, gepaard gaande met eventuele economische consequenties, hebben sommige schippers besloten hun schip met twee AIS-apparaten uit te rusten opdat zij onder alle omstandigheden kunnen blijven doorvaren. Deze situatie was niet in de regelgeving voorzien. De veiligheid van de Rijnvaart zou echter nadelig beïnvloed kunnen worden als op één schip twee apparaten tegelijk ingeschakeld zijn. Er worden dan namelijk twee schepen weergegeven op de kaart van het visualiseringssysteem, terwijl er in werkelijkheid maar één schip is. In deze context wordt met de wijzigingen van het RPR beoogd het volgende beginsel te verduidelijken: "*op elk schip of samenstel mag op elk moment slechts één Inland AIS-apparaat gebruikt worden om gegevens over te dragen*".

In de tweede plaats wordt met de wijzigingen van het RPR beoogd te verduidelijken dat het Inland AIS-apparaat op vol vermogen moet zenden. Het Inland AIS-apparaat heeft namelijk een zendvermogen van 1 W of van 12,5 W. Ingeval het Inland AIS-apparaat een zendvermogen van 1 W heeft, zou het door dat apparaat overgedragen signaal zwakker zijn en de andere schepen zouden het signaal te laat kunnen ontvangen.

Ten derde wordt met de wijzigingen van het RPR beoogd de oproepcode (Call sign) aan de lijst met gegevens die met het AIS-apparaat overgedragen moeten worden, toe te voegen. Met dat gegeven kan namelijk ieder scheepsstation geïdentificeerd worden.

Mogelijke alternatieven voor de voorgestelde wijziging

Het alternatief zou zijn artikel 4.07, tweede en vierde lid, van het RPR niet te wijzigen maar dat zou echter voor schepen die met twee AIS-apparaten zijn uitgerust rechtsonzekerheid creëren en de betrouwbaarheid van de identificatie van elk scheepsstation beperken.

Consequenties van deze wijziging

Met het tweede lid van de nieuwe redactie van artikel 4.07 wordt verduidelijkt dat het noodzakelijk is dat het Inland AIS-apparaat:

- permanent ingeschakeld is, en
- op vol vermogen zendt.

Bovendien mag op elk schip of samenstel op elk moment slechts één Inland AIS-apparaat gebruikt worden om gegevens over te dragen. Die gegevens moeten op ieder moment met de werkelijke gegevens van het schip of samenstel overeenkomen.

Het nieuwe onderdeel m van het vierde lid biedt de mogelijkheid de oproepcode (Call sign) toe te voegen aan de lijst met gegevens die met het AIS-apparaat overgedragen moeten worden.

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

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

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

met als doel verder aan de verbetering van de veiligheid en aan het vlotte verloop van de Rijnvaart bij te dragen,

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijziging van artikel 4.07, tweede en vierde lid, van het Rijnvaartpolitierglement aan.

De in de bijlage vermelde wijziging treedt in werking op 1 december 2018.

Bijlage

Bijlage bij protocol 11

1. *Artikel 4.07 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *Lid 2 komt als volgt te luiden:*

“2. Het Inland AIS-apparaat moet aan de volgende voorwaarden voldoen:

- a) het Inland AIS-apparaat moet permanent ingeschakeld zijn;
- b) het Inland AIS-apparaat moet op vol vermogen zenden;
- c) op elk schip of samenstel mag op elk moment slechts één Inland AIS-apparaat gebruikt worden om gegevens over te dragen;
- d) de gegevens die in het Inland AIS-apparaat zijn ingevoerd en daarmee worden overgedragen moeten op ieder moment met de werkelijke gegevens van het schip of samenstel overeenkomen.”

b) *Lid 2a wordt als volgt ingevoegd:*

“2a. Het bovengenoemde tweede lid, onderdeel a, is niet van toepassing:

- a) indien de schepen zich in een overnachtingshaven als bedoeld in artikel 14.11, eerste lid, bevinden;
- b) indien de bevoegde autoriteit een uitzondering voor vaarwateren die bouwkundig van de vaargeul zijn gescheiden, heeft toegestaan;
- c) voor schepen van de politie, ingeval het verzenden van AIS-gegevens het uitvoeren van politieopdrachten in gevaar kan brengen.”

2. *Het onderdeel m wordt als volgt aan artikel 4.07, vierde lid, toegevoegd:*

“m) oproepcode.”

PROTOCOL 12

Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) - Meldplicht (art. 12.01)

1. In artikel 12.01 van het RPR is voor bepaalde schepen en samenstellen een meldplicht voorgeschreven: de schipper of een derde moet een aantal informatie over het schip of het samenstel, over de vervoerde goederen en over de reis aan de bevoegde autoriteiten melden. Aan de hand van deze melding kunnen de autoriteiten bijvoorbeeld over de belangrijkste informatie beschikken die nodig is voor de verbetering van het ongevalmanagement. In artikel 12.01 is bepaald welke schepen aan deze meldplicht onderworpen zijn, welke gegevens gemeld moeten worden, welke middelen gebruikt kunnen of moeten worden om de melding over te dragen (via de marifoon, telefonisch, schriftelijk, via de elektronische weg) en op welk moment of op welke plaats de melding overgedragen moet worden.
2. Krachtens het bij Besluit 2017-I-11 aangenomen artikel 12.01, vijfde lid, onderdeel b), moet de melding met ingang van 1 december 2018 voor alle schepen en samenstellen waarvan ten minste één schip voor het vervoer van goederen in vaste tanks is bestemd, via de elektronische weg worden overgedragen.
3. De bilgeboden maken deel uit van de categorie tankschepen. Net als dat het geval is bij de bunkerschepen, worden deze schepen doorgaans slechts op geografisch beperkte zones ingezet.
4. Met dit besluit wordt de wijziging van artikel 12.01 beoogd opdat bilgeboden en bunkerschepen van de meldplicht worden vrijgesteld, waarbij voorzien wordt dat lokale autoriteiten een meldplicht voor deze schepen kunnen vaststellen, zoals het nu reeds voor schepen voor dagtochten in artikel 12.01, tiende lid, van het reglement is voorzien.
5. De vrijstelling van de meldplicht mag echter uitsluitend betrekking hebben op de bunkerschepen en bilgeboden die in de binnenvaart gangbaar zijn. Deze schepen worden gekenmerkt door een beperkt laadvermogen. De bunkerschepen en bilgeboden met een groot laadvermogen, die met name in zeehavens en daar op geografisch grotere zones worden ingezet, moeten echter onder de meldplicht vallen. Dit wordt gewaarborgd door een verwijzing naar de definities van het ADN. Overeenkomstig nummer 1.2.1 van het reglement dat als bijlage bij het ADN is gevoegd, is een
 - bunkerschip: een tankschip van het type N-open, met een laadvermogen tot 300 ton, dat gebouwd en ingericht is voor het vervoer en de afgifte van scheepsaandrijfstoffen aan andere schepen;
 - bilgeboot: een tankschip van het type N-open, dat gebouwd en ingericht is voor de inname en het vervoer van olie- en vethoudende scheepsbedrijfsafvalstoffen, met een laadvermogen tot 300 ton.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

De vertegenwoordigers van de sector hebben laten weten, in het bijzonder ter gelegenheid van de RIS-workshop die op 17 november 2017 door de CCR werd georganiseerd, dat het opleggen van een elektronische meldplicht voor bilgeboden de exploitatie van deze schepen, die doorgaans slechts op korte vaarweggedeelten worden ingezet, onevenredig zwaar zou belasten. Dat is onevenredig, temeer daar voor dit scheepstype de in het kader van de meldplicht over te dragen gegevens regelmatig gewijzigd moeten worden. Tot slot is geconstateerd dat met de technische mogelijkheden van het AIS-systeem in elk geval alle schepen, dus ook schepen die niet aan een meldplicht zijn onderworpen, gevolgd kunnen worden.

De bilgeboden, maar ook bunkerschepen, kunnen daarom van de meldplicht worden vrijgesteld zonder dat het een negatieve impact op het veiligheidsniveau van de scheepvaart zal hebben.

Mogelijk alternatief voor de voorgestelde wijzigingen

Het behoud van de meldplicht voor bilgeboden, waarbij de lokale autoriteiten de mogelijkheid zouden hebben om uitzonderingen toe te staan zoals dit tot nu toe het geval is voor bunkerschepen, zou een alternatief zijn.

Deze methode zou de rechtszekerheid minder goed garanderen. De bilgeboden zouden dan namelijk in principe aan de meldplicht onderworpen blijven, behalve wanneer de bevoegde autoriteit een uitzondering toestaat. In dat geval zou de onderwerping aan de elektronische meldplicht overeenkomstig de voorwaarden van artikel 12.01 een groter risico voor de bilgeboden inhouden, aangezien die voorwaarden slecht aan dit scheepstype aangepast lijken te zijn.

Deze wijziging is daarentegen dusdanig geformuleerd dat de bilgeboden en bunkerschepen in principe van de meldplicht zijn uitgesloten, terwijl de lokale autoriteiten de mogelijkheid hebben om een eventuele meldplicht voor deze twee scheepscategorieën inhoudelijk vast te stellen.

Consequenties van deze wijzigingen

Artikel 12.01, eerste lid, onderdeel b), waarin de meldplicht voor tankschepen is vastgelegd, wordt aangevuld om de bunkerschepen en bilgeboden zoals gedefinieerd onder 1.2.1 van het reglement dat als bijlage bij het ADN is gevoegd van deze verplichting vrij te stellen.

Artikel 12.01, vijfde lid, onderdeel b), waarmee de elektronische meldplicht met ingang van 1 december 2018 tot schepen en samenstellen waarvan ten minste één schip is bestemd voor het vervoer van goederen in vaste tanks, wordt uitgebreid, wordt tevens gewijzigd om de bunkerschepen en bilgeboden zoals gedefinieerd onder 1.2.1 van het reglement dat als bijlage bij het ADN is gevoegd van deze verplichting uit te sluiten.

Tot slot wordt artikel 12.01, tiende lid, gewijzigd om de afwijkende bepalingen, die momenteel uitsluitend voor schepen voor dagtochten gelden, tot bunkerschepen en bilgeboden uit te breiden.

Met de voorgestelde wijzigingen zouden de bunkerschepen en bilgeboden zoals gedefinieerd onder 1.2.1 van het reglement dat als bijlage bij het ADN is gevoegd niet meer aan de meldplicht, als voorgeschreven in artikel 12.01, onderworpen zijn.

Consequenties indien de wijzigingen worden verworpen

Indien deze wijziging wordt verworpen, blijven alle bunkerschepen en bilgeboden onderworpen aan de meldplicht als voorzien in artikel 12.01, eerste lid, maar met ingang van 1 december 2018, moeten deze schepen bovendien de vereiste gegevens overeenkomstig artikel 12.01, vijfde lid, onderdeel b), via de elektronische weg overdragen. Daardoor zou de last voor de betrokken schepen onevenredig zwaar zijn.

Besluit

De Centrale Commissie,

gezien de RIS-strategie die door de CCR bij Besluit 2012-I-10 is aangenomen en het belang dat aan het gebruik van elektronische meldingen wordt toegekend,

gezien de conclusies van de RIS-workshop van 17 november 2017,

ernaar strevend de schepen die doorgaans uitsluitend op korte vaarweggedeelten worden ingezet, geen onevenredig zware last op te leggen,

overwegende,

- dat schepen en samenstellen waarvan ten minste één schip voor het vervoer van goederen in vaste tanks is bestemd, met ingang van 1 december 2018 aan een elektronische meldplicht zijn onderworpen,
- dat bunkerschepen en bilgeboden zoals gedefinieerd onder 1.2.1 van het reglement dat als bijlage bij het ADN is gevoegd doorgaans uitsluitend op korte vaarweggedeelten worden ingezet,
- dat het vaststellen van een eventuele meldplicht voor bunkerschepen en bilgeboden zoals gedefinieerd onder 1.2.1 van het reglement dat als bijlage bij het ADN is gevoegd aan de lokale autoriteiten overgelaten moet worden,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijziging van artikel 12.01, eerste, vijfde en tiende lid van het Rijnvaartpolitierglement aan.

De in de bijlage vermelde wijzigingen treden op 1 december 2018 in werking.

Bijlage

Bijlage bij protocol 12

1. *Artikel 12.01, eerste lid, onderdeel b, komt als volgt te luiden:*

“b) tankschepen, met uitzondering van bunkerschepen en bilgeboten zoals gedefinieerd onder 1.2.1 van het reglement dat als bijlage bij het ADN is gevoegd;”

2. *Artikel 12.01, vijfde lid, onderdeel b, komt als volgt te luiden:*

“b) schepen en samenstellen waarvan ten minste één schip is bestemd voor het vervoer van goederen in vaste tanks, met uitzondering van bunkerschepen en bilgeboten zoals gedefinieerd onder 1.2.1 van het reglement dat als bijlage bij het ADN is gevoegd.”

3. *Artikel 12.01, tiende lid, wordt als volgt gewijzigd:*

“De bevoegde autoriteit kan een meldplicht vaststellen en wat deze inhoudt voor bunkerschepen en bilgeboten zoals gedefinieerd onder 1.2.1 van het reglement dat als bijlage bij het ADN is gevoegd evenals schepen voor dagtochten.”

PROTOCOL 13

Inland AIS-apparaten en systemen voor de weergave van elektronische kaarten op de Rijn Conclusies en aanbevelingen in het kader van de evaluatie van de implementatie van de uitrustingsverplichting

1. De CCR heeft sinds 1 december 2014 een verplichting tot uitrusting met Inland AIS-apparaten en Inland ECDIS-apparaten of daarmee vergelijkbare visualiseringssystemen ingevoerd om de veiligheid in de Rijnvaart te verhogen en de informatieverstrekking aan de schippers te verbeteren. De CCR had bijna twee jaar na de implementatie van dit besluit in 2016 een online-enquête gehouden die tot doel had informatie in te winnen over de ervaringen die zijn opgedaan door de verschillende stakeholders, een betere inschatting te kunnen maken van de moeilijkheden en de problemen die zijn ondervonden door de gebruikers en de betrokken partijen de mogelijkheid te bieden om verbeteringen van de regelgeving voor te stellen.
2. De plenaire vergadering van de CCR heeft in december 2017 kennis genomen van de resultaten van de bedoelde enquête. Zij heeft tegelijkertijd haar Comité Politierglement de opdracht gegeven conclusies en aanbevelingen uit te werken op basis van de evaluatie en in 2018 verslag over deze activiteiten aan haar uit te brengen.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

onder verwijzing naar Besluit 2013-II-16 inzake de "Verplichte invoering van Inland AIS alsook Inland ECDIS of van een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem" en daaropvolgende besluiten bij welke een evaluatie van de implementatie werd voorzien, alsmede naar Besluit 2017-II-18 inzake de "Evaluatie van de implementatie van de verplichte uitrusting met een Inland AIS-apparaat en een visualiseringssysteem",

neemt kennis van de conclusies en aanbevelingen in het kader van de evaluatie van de implementatie van de verplichte uitrusting met een Inland AIS-apparaat en een visualiseringssysteem, die als bijlage bij dit besluit zijn gevoegd,

geeft haar Comité Politierglement de opdracht de conclusies en aanbevelingen op basis van de evaluatie te onderzoeken en de hieruit voortvloeiende werkzaamheden en maatregelen vast te stellen aan de hand van een actieplan dat ontwikkeld moet worden door de Werkgroepen RIS, en voor zover nodig, Politierglement en deze werkzaamheden en maatregelen met een overeenkomstige priorisering in zijn werkprogramma in overweging te nemen,

verzoekt het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) de conclusies en aanbevelingen tevens te onderzoeken en in voorkomend geval bij de opstelling van zijn komende werkprogramma in overweging te nemen.

Bijlage (separaat)

PROTOCOL 14

Technische voorschriften voor schepen

Geen besluit.

PROTOCOL 15

Vervoer van gevaarlijke stoffen over binnenwateren

Geen besluit.

PROTOCOL 16

Nieuwbouw van een laadinstallatie voor het laden van grind, één afmeerplaats en totaal drie ligplaatszones, zowel in Ottmarsheim kmr 194,000 – 195,000 als in Fessenheim kmr 211,000 – 212,000

Besluit

De Centrale Commissie

neemt kennis van de instemming op basis van bestaande verdragen en overdracht van bevoegdheden overeenkomstig Besluit 1990-II-46 van haar Comité Infrastructuur en Milieu betreffende het project nieuwbouw van een laadinstallatie voor het laden van grind, één afmeerplaats en totaal drie ligplaatszones, zowel in Ottmarsheim kmr 194,000 – 195,000 als in Fessenheim kmr 211,000 - 212,000 aan de rechteroever.

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

Bijlage

Nieuwbouw van een laadinstallatie voor het laden van grind, één afmeerplaats en totaal drie ligplaatszones, zowel in Ottmarsheim kmr 194,000 – 195,000 als in Fessenheim kmr 211,000 - 212,000

Context

- 1. Soort bouwwerk**
Overslagplaats en ligplaatszones voor de binnenvaart
- 2. Dichtstbijzijnde plaats/stad**
Ottmarsheim en Fessenheim
- 3. Rijnkilometer**
Ottmarsheim kmr 194,000 - 195,000 en Fessenheim kmr 211,000 - 212,000
- 4. Soort bouwwerkzaamheden**
Bouwwerkzaamheden in het water (plaatsen van dukdalven) en aan de wal (scheepslader met toegangssteiger naar het te beladen schip).

Algemene beschrijving

- 5. Breedte van het vaarwater**
De breedte van het Grand Canal d'Alsace op de as van de afmeerplaats bedraagt ca. 130 m.
- 6. Breedte van de vaargeul**
88 m (Grand Canal d'Alsace)
- 7. Wezenlijke afmetingen en kenmerken van het bouwwerk**

Afmeerplaats:

Dukdalven in zuid-noordrichting

Ca. 1000 m in noord-zuidrichting (incl. de ligplaatsen I t/m III)

De lengte van de toegangssteiger bij de beladingsplaats bedraagt ca. 20 m en de breedte ca. 1,50 m.

- 8. Situatie ten opzichte van de vaargeul/het vaarwater**

Aan de linkeroever van de locatie Ottmarsheim (kmr 194,480) bevindt zich tegenover de geplande ligplaatszones een overslagplaats die voor de laad- en losactiviteiten van de plaatselijke ondernemingen worden gebruikt.

Aan de linkeroever van de locatie Fessenheim (kmr 211,770) bevinden zich tegenover de laadinstallatie afzonderlijke dukdalven die niet permanent worden gebruikt.

De resterende vaargeul is naar zeggen van de Bundesanstalt für Wasserbau voldoende. Alleen bij de laatste ligplaatszone III (stroomafwaarts bij beide locaties) is de resterende afstand tot de vaargeul niet groot genoeg. Daarom wordt hier de aanbeveling van Bundesanstalt für Wasserbau gevolgd en een ligplaats voor slechts één rij aangelegd.

Op de afmeerdukdalven worden radarreflectoren aangebracht opdat de binnenvaart zich beter kan oriënteren. Schepen die benedenstrooms van de laadinstallatie op de afmeerplaats liggen worden vanaf de wal verlicht.

Het Grand Canal d'Alsace beschikt op de desbetreffende locaties over een verharde oever. De dwarsdoorsnede-aanzichten zijn als bijlage toegevoegd.

- 9. Afstand van het dichtstbijzijnde bouwwerk (stroomopwaarts en stroomafwaarts).**
Ten opzichte van de nieuwbouwwerken bevindt de uitgang van de sluisen Ottmarsheim en Fessenheim zich stroomopwaarts. Benedenstrooms zijn er geen verdere bouwwerken in de nabijheid.

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

- 10. Vorm van de afmeerplaats over de vaargeul (recht/gebogen)**
De laadinstallatie komt op beide locaties niet in de vaargeul. De overslagplaats en de drie ligplaatszones met de vijf ligplaatsen komen evenmin in de vaargeul.
- 11. Laagste punt van het bouwwerk in de vaargeul (m, hoogterefereentiesysteem)**
Niet van toepassing
- 12. Hoogste punt van het bouwwerk in de vaargeul (m, hoogterefereentiesysteem)**
Het hoogste punt is bij beide locaties telkens de laadinstallatie (H= 30,00 m). De dukdalven worden in de oeverzone van het Grand Canal d'Alsace geplaatst. Beide bouwwerken bevinden zich buiten de vaargeul.
- 13. MHW (m, hoogterefereentiesysteem)**
Niet van toepassing, aangezien overeenkomstig hoofdstuk 10 van het RPR geen beperkingen zijn voorgeschreven.
- 14. Doorvaarthoogte bij MHW**
Niet van toepassing
- 15. Doorvaartbreedte bij MHW met een hoogte van (9,10 m/7,00 m)**
Niet van toepassing
- 16. Dekking van kabels, leidingen of bouwwerken in de rivierbodem**
Geen

Inachtneming van de radarvaart

- 17. Beoordeling door een erkend deskundige/autoriteit/instituut**
Niet van toepassing
- 18. Genomen maatregelen tegen storing door valse echo's**
Niet van toepassing
- 19. Geplande constructievorm van het bouwwerk**
Niet van toepassing
- 20. Gepland constructiemateriaal**
Niet van toepassing

Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden

21. Beschrijving van het verloop van de bouwwerkzaamheden

De vereiste bouwwerkzaamheden worden bij beide locaties vanaf het water en de wal uitgevoerd.

De aanleg van de dukdalven wordt waarschijnlijk vanaf het water uitgevoerd. De fundamenten (boorpalen) worden aan de wal vervaardigd. De montage van de laadinstallatie geschiedt voornamelijk op de wal. De aanvoer van de afzonderlijke segmenten vindt ook per schip via het Grand Canal d'Alsace plaats.

Baggerwerkzaamheden voor het verdiepen van de bedding in de nabijheid van de overslagplaats en de ligplaatszones zijn momenteel niet nodig. Vóór de aanvang van de werkzaamheden wordt een peiling uitgevoerd om na te gaan of zich sedimenten hebben opgehoopt. Indien nodig worden deze verwijderd.

De fasen van de bouwwerkzaamheden worden zo gepland dat deze geen gevolgen voor de scheepvaart en de vaargeul hebben. Bij de aanvoer per schip van de afzonderlijke segmenten van de laadinstallatie, eventueel bij het lossen door middel van een kraan, en bij het heien van de afmeerdukdalven kunnen er korte perioden van hinder optreden. Het verloop van de bouwwerkzaamheden wordt zo georganiseerd dat deze hinder vermeden zal worden of zo kort mogelijk zal zijn. Hetzelfde geldt voor de montage van de afzonderlijke afmeerdukdalven.

22. Periode van de uitvoering

Waarschijnlijk vanaf 2022

23. Beperking van de scheepvaart en duur van de beperking

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

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

Geen

Tekeningen (formaat max. DIN A3, PDF)

25. Overzichttekeningen van de gehele installatie: M: 1 – 600

Niet van toepassing

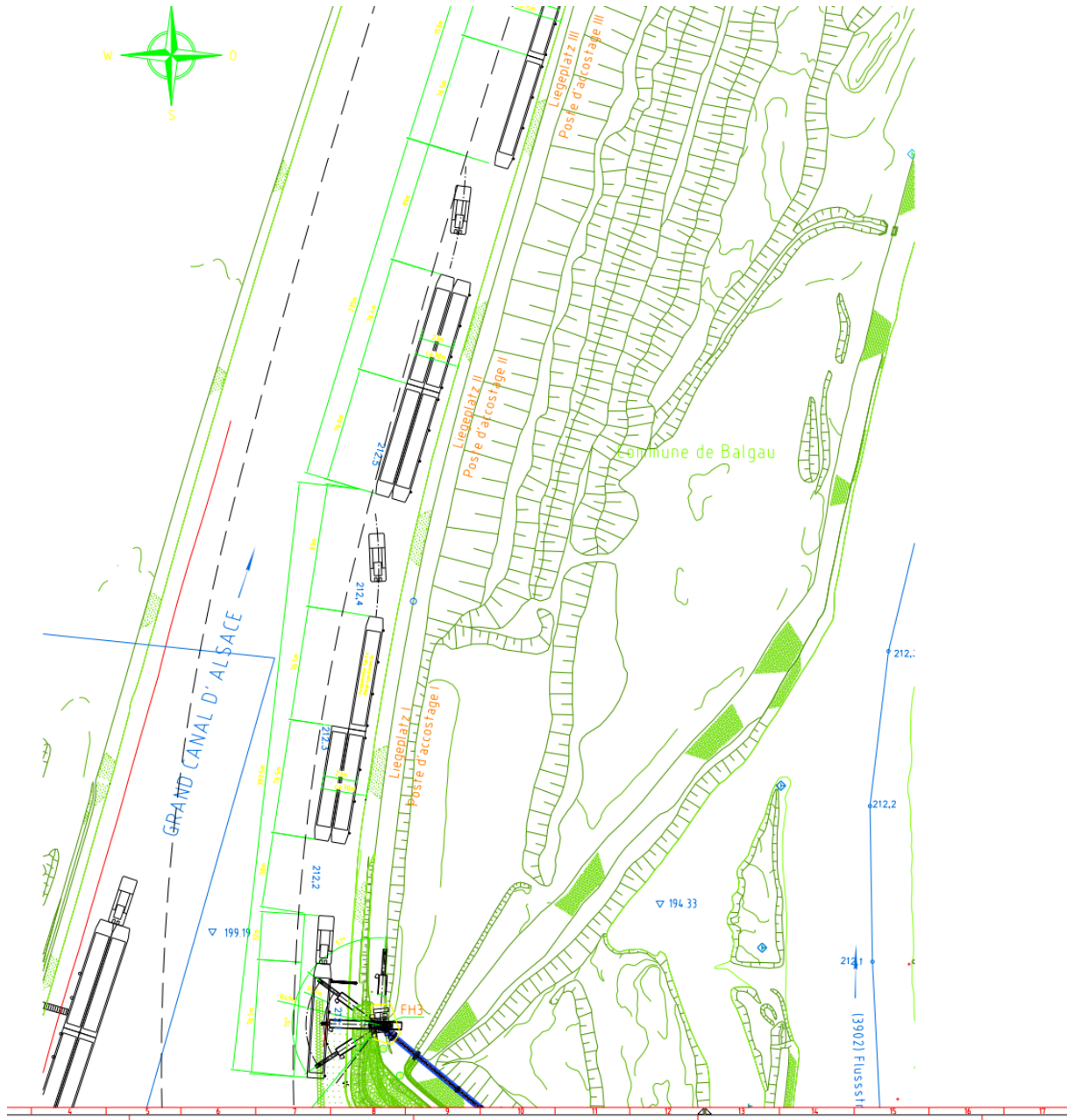
26. Overzichttekeningen van de afmeerplaatsen, laadinstallatie en ligplaatszones I tot en met III:

M: 1 – 1000

Overzicht van de ligplaatszones bij de locatie Ottmarsheim (kvr 195)

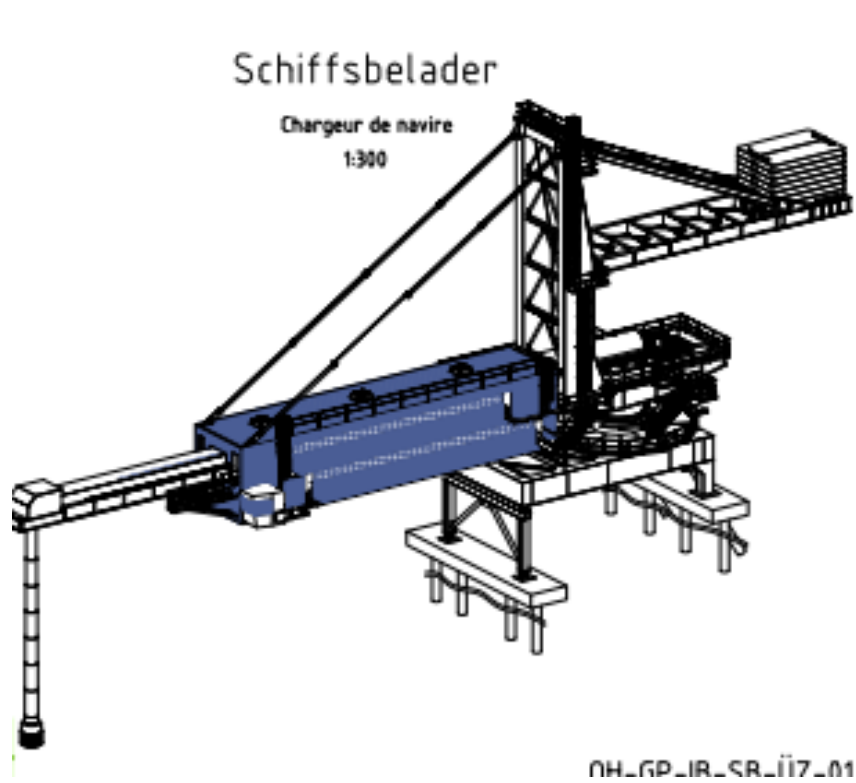


Overzicht van de ligplaatszones bij de locatie Fessenheim. (kvr 211)



27. Doorsnede-aanzichten van de locaties Ottmarsheim en Fessenheim

Aanzicht laadinstallatie bij beide locaties (kmr 195 en 211)



PROTOCOL 17

**Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van de sluis bij Iffezheim evenals
in de sector stroomafwaarts
Vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluis bij Iffezheim
Waterstand aan de peilschaal van Iffezheim
in 2017
(2017-I-20)**

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar besluiten

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

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

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

Bijlage

Controle van de door de overeenkomst bepaalde waterstand bij Iffezheim voor het jaar 2017 ter overlegging aan de CCR

Het jaar 2017 was vanuit de optiek van de hydrologie een relatief evenwichtig jaar. In januari was er een duidelijke laagwaterfase met waterstanden die gedeeltelijk onder de overeengekomen waterstand kwamen, bij de peilschaal Maxau met waterstanden onder OLR 2012 (= 369 cm). De rest van de tijd gedurende het jaar lag de wisselende waterstand steeds boven de verdragswaterstand, die aan de peilschaal Iffezheim 104 cm in verhouding tot het referentiepunt bedraagt. In maart, november en december traden kleinere hoogwaterstanden op, die aan de peilschaal Maxau boven hoogwaterpeil I lagen. De waterstand kwam gedurende het hele jaar niet boven hoogwaterpeil II (= MHW).

Hierbij betreffende de peilschaal Iffezheim enkele statistische gegevens voor het jaar 2017:

NNW_{KJ 2017} = 54 cm op 05.01.2017 (laagst gemeten momentane waterstand)

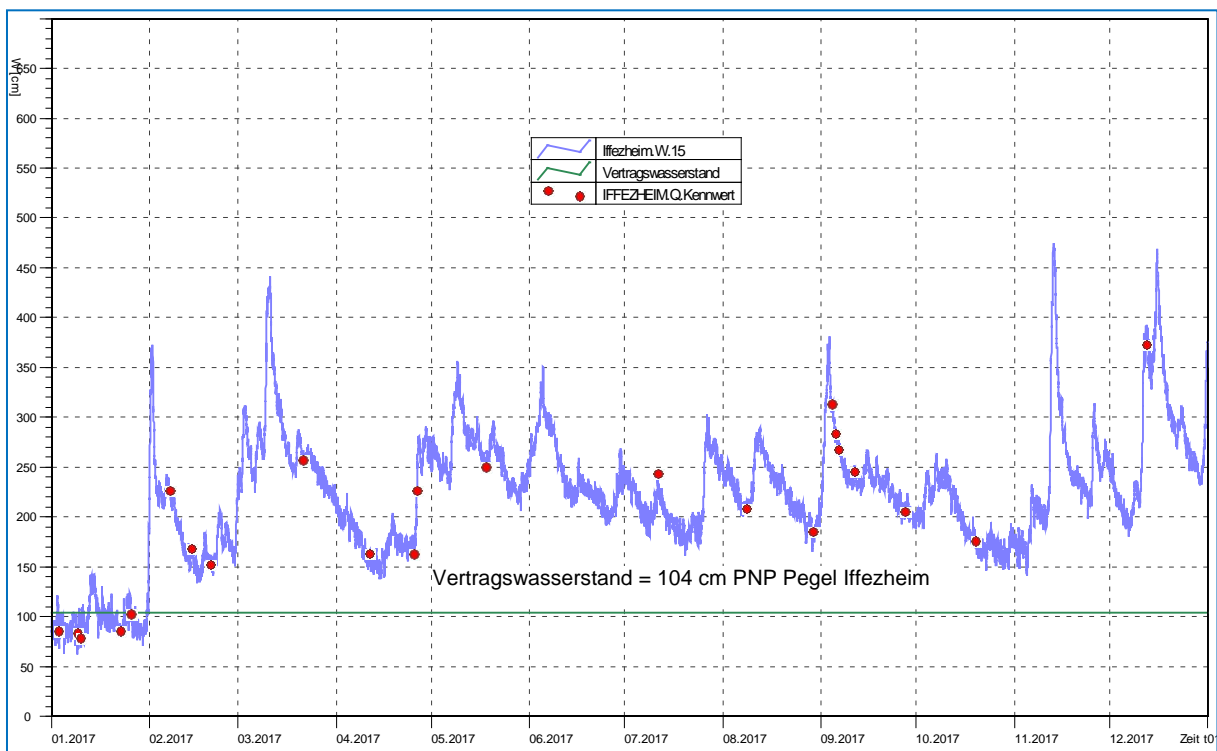
NW_{KJ 2017} = 83 cm op 05.01.2017 (kleinste daggemiddelde)

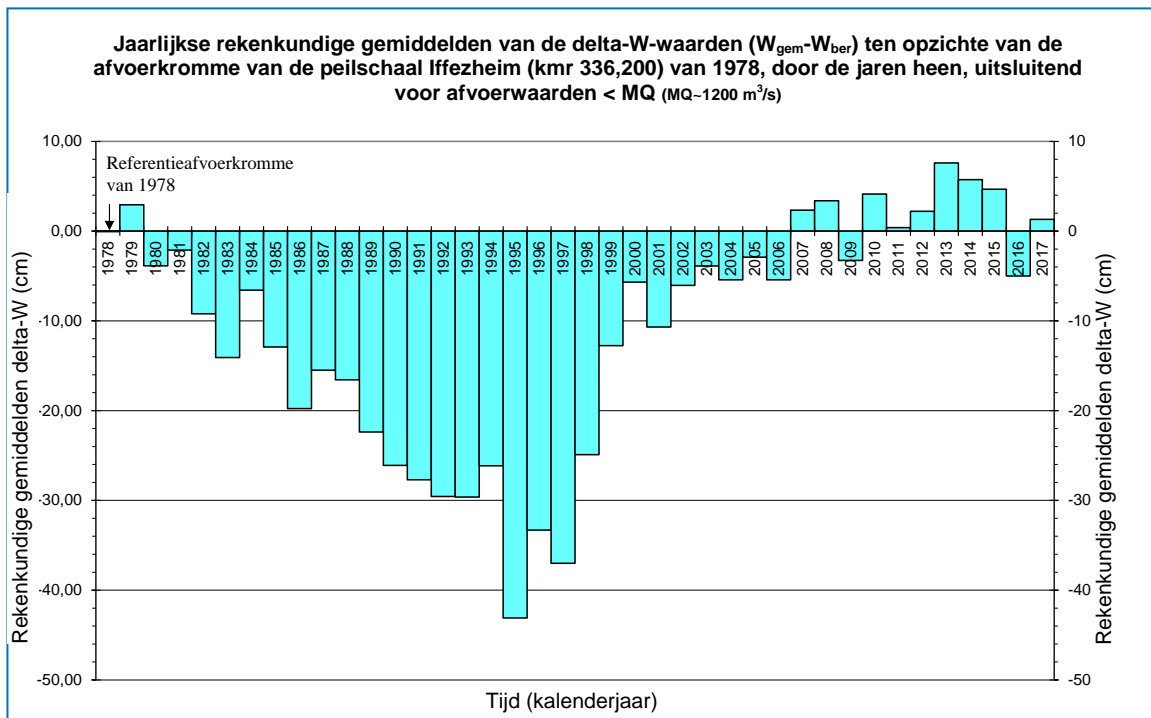
MW_{KJ 2017} = 222 cm (ter vergelijking MW_{2008/17hyd.jaar} = 243 cm)

HHW_{KJ 2017} = 475 cm op 13.11.2017 (hoogst gemeten momentane waterstand)

De afvoermassa bedroeg voor dat jaar 2017 ca. 33 mrd m³. Ter vergelijking, in de jaren 2014, 2015 en 2016 bedroegen de afvoermassa's 36, 38 en 43 mrd m³.

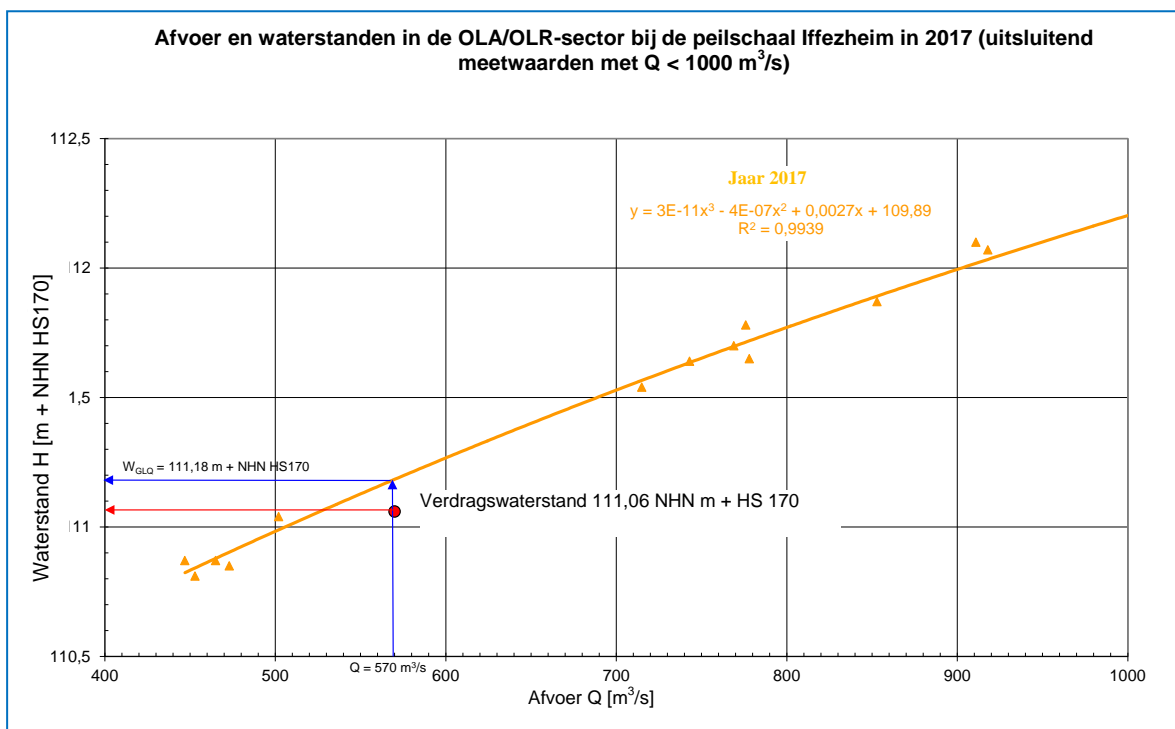
In het jaar 2017 werden bij de peilschaal Iffezheim (kmr 336,200) 23 afvoermetingen uitgevoerd. Deze metingen lagen tussen 447 m³/s en 1960 m³/s. De metingen werden tussen 3 januari en 12 december 2017 uitgevoerd.





Met slechts vier van de 23 afvoermetingen werd een afvoer $> 1200 \text{ m}^3/\text{s}$ vastgesteld. Dat waren drie metingen bij een grotere afvoer in september en een meting bij een korte hoogwaterperiode in december. Uit de resterende 19 afvoermetingen resulteert een rekenkundig **gemiddelde in 2017 van $820 \text{ m}^3/\text{s}$** ($MQ_{2008/17\text{hyd.jaar}} \sim 1180 \text{ m}^3/\text{s}$). De Delta-W-waarden ($W_{gem} - W_{ber}$) ten opzichte van de afvoerkromme van de peilschaal Iffezheim van 1978 (referentieafvoerkromme) ligt (rekenkundig) met **1,31 cm** boven de waarde van 1978.

Uitgaande van het diagram "Afvoer en waterstanden in de OLA/OLR-sector bij de peilschaal Iffezheim in 2017 (uitsluitend meetwaarden met $Q < 1000 \text{ m}^3/\text{s}$)" toont het kalenderjaar 2017 een kleine wijziging bij een referentieafvoer van $570 \text{ m}^3/\text{s}$. De geregistreeerde waterspiegel voor het kalenderjaar 2017 (overeenkomstig punt 1.3 van de overeenkomst van december 1982, Bondsrepubliek Duitsland en de Franse Republiek, artikel 1(1)a)) ligt bij $111,18 \text{ m} + \text{NHN HS170}$ en dus 12 cm boven de overeengekomen waterstand van $111,06 \text{ m} + \text{NHN HS170}$.



PROTOCOL 18

Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn (2017-I-19)

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar besluiten

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

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

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

stelt vast dat deze maatregelen

- aan een verbetering van de veiligheid en het goede verloop evenals van de duurzame ontwikkeling van de scheepvaart bijdragen
- de scheepvaart tijdens het uitvoeren daarvan niet wezenlijk belemmeren.

Bijlagen

**Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Duitse Rijn
in 2017 - 2018**

Nr.	Project	Kmr.	Stand van de werkzaamheden	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
1	Baggerwerkzaamheden rivierbodem	274,0 – 274,2	Baggerwerkzaamheden worden in de loop van het jaar uitgevoerd, baggerhoeveelheid is nog onbekend. Herstel van het vereiste profiel	Geen
2	Baggerwerkzaamheden rivierbodem	291,7 – 292,0	Baggerwerkzaamheden worden in de loop van het jaar uitgevoerd, baggerhoeveelheid is nog onbekend. Herstel van het vereiste profiel	Geen
3	Baggerwerkzaamheden rivierbodem	294,8 – 295,2	Baggerwerkzaamheden worden in de loop van het jaar uitgevoerd, baggerhoeveelheid is nog onbekend. Herstel van het vereiste profiel	Geen
4	Baggerwerkzaamheden rivierbodem	311,8 – 312,0	Baggerwerkzaamheden worden in de loop van het jaar uitgevoerd, baggerhoeveelheid is nog onbekend. Herstel van het vereiste profiel	Geen
5	Baggerwerkzaamheden rivierbodem	333,7 – 333,96	Baggerwerkzaamheden worden in de loop van het jaar uitgevoerd, baggerhoeveelheid is nog onbekend. Herstel van het vereiste profiel	Geen
6	Baggerwerkzaamheden rivierbodem -In de benedenstrooms gelegen voorhaven van de sluizen van Iffezheim	334,1 – 335,6	Baggerwerkzaamheden worden in de loop van het jaar uitgevoerd, baggerhoeveelheid is nog onbekend. Herstel van het vereiste profiel	Geen
7	Sedimentaanvulling bij Iffezheim	336,0 – 338,0	In uitvoering Sediment/grind wordt afhankelijk van de afvoer van de Rijn aangevuld. In 2017 bedroeg de aanvulling 101.648 m ³ . Voor 2018 bedraagt de geraamde aanvulling 185.000 m ³ .	Geen
8	Baggerwerkzaamheden rivierbodem -Bij de monding van de Murg	344,5	Baggerwerkzaamheden worden in de loop van het jaar uitgevoerd, baggerhoeveelheid is nog onbekend. Herstel van het vereiste profiel	Geen

Nr.	Project	Kmr.	Stand van de werkzaamheden	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
9	Bodemstabilisatie benedenstrooms van Iffezheim	336,0 – 352,0	In uitvoering Doel: voorkomen van verdere erosie van de rivierbodem, stabilisatie van de bodem. In 2017 werd bij Rijn-km 337,650 tot Rijn-km 338,390 2.070 m ³ waterbouwstenen ingebouwd. Voor het jaar 2018 is de aanleg van 7.553 m ³ materiaal ter stabilisatie van de bodem gepland.	Geen
10	Oeverherstel bij Daxlanden	358,8 – 359,3	Begin: november 2017 Gereed: december 2018 Aanleg van alternatieve voorzieningen	Voorkomen van zuiging en golfslag eventueel verdere verkeersregelingen
11	Baggerwerkzaamheden rivierbodem	373,5 – 373,8	Begin: mei 2018 Gereed: juni 2018 Herstel van het vereiste profiel Baggerhoeveelheid 10.000 m ³ grind	Geen, maar afzonderlijke verkeersregelingen
12	Baggerwerkzaamheden rivierbodem	385,6 – 385,9	Begin: september 2018 Gereed: oktober 2018 Herstel van het vereiste profiel Baggerhoeveelheid 10.000 m ³ grind	Geen, maar afzonderlijke verkeersregelingen
13	Aanleg van een ligplaats bij Mannheim	430,07 – 430,63	Begin: december 2018 Gereed: maart 2019 Ligplaats met dukdalven en auto-afzetplaats	Voorkomen van zuiging en golfslag
14	Baggerwerkzaamheden rivierbodem Lamprather Altrhein	440,3 AR km 0,0 – 2,6	Begin: mei 2018 Gereed: juni 2018 Herstel van het vereiste profiel Baggerhoeveelheid 5.000 m ³ slib	Geen, maar afzonderlijke verkeersregelingen
15	Sedimentbeheer Mittelrhein Sedimentopstuwing Mainz-Weisenau	494,300 – 494,460	Begin: 23.05.2017 Gereed: 23.06.2017 Baggerhoeveelheid 19.162 m ³ Begin: juli 2018 Gereed: december 2018 Geplande baggerhoeveelheid 60.000 m ³ voor baggerfase sedimentopstuwing Herstel van het vereiste profiel	Geen, maar afzonderlijke verkeersregelingen

Nr.	Project	Kmr.	Stand van de werkzaamheden	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
16	Sedimentbeheer Mittelrhein Sedimentaanvulling Wallersheim	593,000 – 596,400	Begin: 15.02.2017 Gereed: 21.06.2017 Aanvulling 35.335 m ³ Begin: juli 2018 Gereed: december 2018 Geplande aanvulling 35.000 m ³ De aanvulling dient voor de ondersteuning van de waterspiegel ten opzichte van de peilschaal van Koblenz	Geen
17	Aanleg van een averijligplaats bij Bingen	527,700 – 527,950	Begin: juli 2018 Gereed: september 2018	Geen
18	Baggerwerkzaamheden rivierbodem	672,2 – 673,3	Baggerwerkzaamheden worden in de loop van het jaar uitgevoerd, baggerhoeveelheid is nog onbekend. Herstel van het vereiste profiel	Geen
19	Sedimentaanvulling Mittlerer Niederrhein, fase 4	730,0 – 734,0 747,0 – 753,0 763,5 – 769,0	Begin: medio 2018 Gereed: december 2020 Sedimentmanagement Aanvulling op 3 plaatsen	Geen
20	Sedimentaanvulling Unterer Niederrhein, fase 2	813,5 – 818,5 826,5 – 838,7 847,0 – 850,0	Begin: medio 2016 Gereed: december 2018 Sedimentmanagement Aanvulling op 8 plaatsen	Geen
21	Verlenging van de kribben aan de linker Rijnsoever bij "Hübschwer Grintort", fase 3	832,0 – 839,0	Begin: medio 2018 Gereed: december 2019 Onderhoudswerkzaamheden aan bovenkant kribben en bijstorting ontgrondingskuil	Geen

Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Nederlandse Rijn in 2017 - 2018

Nr.	Project	Rijn-km	Stand van de werkzaamheden	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
Maatregelen op de Waal				
1	Garanderen van een vaargeuldiepte van 2,80 bij OLR	857 – 924	Maatregel op lange termijn, permanent project	Hinder door baggerwerkzaamheden
2	Nieuwbouw van een overnachtingshaven bij Lobith	863 860	Alle benodigde projectbesluiten zijn genomen. 1 ^e fase - <u>in uitvoering</u> : aanpassing bestaande haven Tuindorp, modernisering van ca. 20 ligplaatsen. 2 ^e fase: <u>gepland eind 2019</u> : nieuwbouw haven Spijk voor ca. 50 ligplaatsen.	Geen gevolgen voor het vaarwater
3	Grensproject Spijk	862 – 864,3	Zandsuppletie. 1 ^e fase is voltooid. 2 ^e fase: 2019	Hinder tijdens de werkzaamheden, op termijn verbeterde diepgang
4	Kribverlaging met aanleg langsdammen kmr 911-922	911 – 922	Kribverlangingen en aanleg langsdammen op de Waal zijn uitgevoerd. Tot en met 2019 worden de instellingen (drempelhoogtes) van de langsdammen gevarieerd en worden de effecten daarvan gemonitord. In 2018/2019 worden de kribben langs het Pannerdensch kanaal verlaagd.	Enige hinder tijdens de werkzaamheden
5	Verbeteren invaart haven Haaften	936	Verbreden van de invaart en plaatsen van palen in het verlengde van de steigers in de haven, zodat langere schepen makkelijker ligplaats kunnen nemen. Realisatie loopt (voorjaar 2018)	
Maatregelen op de Neder-Rijn en de Lek				
6	Algemene renovatie van de sluisen en stuwen van Driel, Amerongen en Hagestein	891,5; 922,3; 946,9	Planning voor uitvoering: - Amerongen: voorjaar 2018 - Hagestein: najaar 2018 - Driel: voorjaar 2019	Enige hinder tijdens de werkzaamheden

PROTOCOL 19

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 19

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			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			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			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				28.5.2018 29.1.2018 29.1.2018

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

REGLEMENT VAN ONDERZOEK

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1998-II-26	§ 11.01 – Sicherheit im Fahrgastbereich (betrifft nicht die franz. Fassung)	I	1.4.1999	17.2.1999	21.3.2016	--	14.4.1999	3.12.1998
2000-I-18	§ 15.09 RheinSchUO, nur niederländische Fassung	I	1.10.2000	--	21.3.2016	--		--
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					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	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treden	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-8	Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Anerkennung der österreichischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Anerkennung des bulgarischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011
2012-II-11	Definitive Änderungen der 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

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					28.5.2018

4.1 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 bochtaanwijzers

...

Nr.	Type	Fabrikant	Houder van de typegoedkeuring	Datum van de goedkeuring	Bevoegde autoriteit	Goedkeuringsnummer
...						
W 5.1	EBF 01	EBF Elektronik + Mechanik GmbH & Co.KG D-Halsenbach	EBF Elektronik + Mechanik GmbH & Co.KG D-Halsenbach	15.11.1994	D	R-4-098
W 5.2	EBF Kombipilot/ Alphatron-Basictriple	EBF Elektronik + Mechanik GmbH & Co.KG D-Halsenbach	EBF Elektronik + Mechanik GmbH & Co.KG D-Halsenbach	17.2.2002	D	R-4-095
W 5.3	EBF 01a/Basicturn	EBF Elektronik + Mechanik GmbH & Co.KG D-Halsenbach	EBF Elektronik + Mechanik GmbH & Co.KG D-Halsenbach	17.12.2003	D	R-4-094
...						

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 9	Tresco Radar Link	Tresco Engineering bvba Vosseschijnstraat 43b1, Haven 140 2030 Antwerpen, Belgien	Tresco Engineering bvba Vosseschijnstraat 43b1, Haven 140 2030 Antwerpen, Belgien	9.5.2018	D	R-1-103

Rate-of-turn indicators / Indicateurs de vitesse de giration / Wendeanzeiger / Bochtanwijzers

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
W 5.4	Alphatriopilot MF 90°/min + EBF01A	EBF Elektronik + Mechanik GmbH & Co.KG Halsenbach, Deutschland	EBF Elektronik + Mechanik GmbH & Co.KG Halsenbach, Deutschland	25.7.2013	D	R-1-088
W 8.4	AlphaTURN&RUDDER MFC	Alphatron Marine B.V. Rotterdam, Niederlande	Alphatron Marine B.V. Rotterdam, Niederlande	12.12.2011	D	R-4-091

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
...				
8.	EBF Elektronik + Mechanik GmbH & Co. KG	Am Eichelgärtchen 36c D-56283 Halsenbach	(0)6747-1763	ebf-halsenbach@t-online.de
...				
37.	Schafberger Funktechnik GmbH & Co.KG	Etterzhausenerstr. 8 D-93188 Pielenhofen	(0)9409 - 86 12 50	schafberger-Funktechnik@t-online.de www.Schafberger.de
...				

Frankrijk¹

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +33	E-mail
1.	AEMI	56, avenue Pierre Berthelot F-14000 Caen	(0)2 31 35 44 47	aemi.scan@wanadoo.fr
2.	ALPHATRON MARINE FRANCE	Route Industrielle, Centre Routier, ZI portuaire F-76700 Gonfreville l'Orcher	(0)9 77 55 62 96	a.labat@alphatronmarine.com
3.	ATEYS	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
4.	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
5.	PROMAT SECURITE	68, boulevard Jules Durand BP 350 F-76056 Le Havre Cedex	(0)2 35 53 05 65	contact@promat-securite.com
6.	RADIO HOLLAND France (ex ETNA)	31, rue des ponts F-76620 Le Havre	(0)9 53 69 08 61	patrick.campagnoli@rhmarinegroupe.com
7.	SIECFMI	3, quai Est F-29900 Concarneau	(0)3 21 30 45 13	boulogne@siecfmi.com
8.	Sud Communication	Espace Fréjorgues Ouest 317, rue Saint Exupéry F-34130 Mauguio	(0)4 67 50 98 52	contact@sudcom.info
9.	THEMYS	Quartier la Chaume CD 45 - Pont de l'Etoile F-13360 Roquevaire	(0)4 42 32 99 00	info@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
1.	Alphatron Marine B.V. <i>(erkend van 6.1.2010 t/m 6.1.2016)</i> <i>(erkend van 11.2.2016 t/m 1.2.2018)</i> <i>(erkend vanaf 3.2.2018)</i>	Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	(0)10 453 40 00	survey@alphatronmarine.com www.alphatronmarine.com
...				
20.	JVL Scheepselektronica V.O.F.	Rivierdijk 364 NL-3361 AW Sliedrecht	(0)184 425 110	info@jvl-marine.nl www.jvl-marine.nl
21.	Connect Maritiem BV	Papland 13a NL-4206 CK Gorinchem	(0)183229999	info@connectmaritiem.nl www.connectmaritiem.nl

4.2 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
...						
40	KAT-330 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd; Midsomer Norton, Bath, BA3 4BS; UK	Koden Electronics Co., Ltd, 5278 Uenohara, Japan	5.4.2018	FVT	R-4-317
41	SAS 900 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd; Midsomer Norton, Bath, BA3 4BS; UK	Si-Tex Marine Electronics 25 Enterprise Zone Drive, Ste 2, Riverhead, NY, USA	24.4.2018	FVT	R-4-318

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
...				
29.	Schafberger Funktechnik GmbH & Co.KG	Etterzhausenerstr. 8 D-93188 Pielenhofen	(0)9409 - 86 12 50	schafberger-Funktechnik@t-online.de www.Schafberger.de
...				

Frankrijk¹

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +33	E-mail Website
1.	AEMI	56, avenue Pierre Berthelot 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	inland@alphatronmarine.com https://www.alphatronmarine.com/fr
3.	ATEYS	35, rue de Valmy F-76600 Le Havre	(0)2 35 13 81 74	ateys@ateys.fr http://www.ateys.fr
4.	BARILLEC SAS	ZI du Moros, F-29990 Concarneau	(0)2 98 50 12 12	contact@barillec.fr http://www.barillec-marine.com
5.	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
6.	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
7.	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@fluviattech.com
	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

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.

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +33	E-mail Website
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.	SIECMI	3, quai Est F-29900 Concarneau	(0)3 21 30 45 13	boulogne@siecmi.com http://www.siecmi.com
15.	SUD COMMUNICATION	Espace Fréjorgues Ouest 317, rue Saint Exupéry F-34130 Maugeio	(0)4 67 50 98 52	contact@sudcom.info http://www.sudcom.info
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

...

Nederland

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +31	E-mail Website
1.	Alphatron Marine B.V. <i>(erkend van 6.1.2010 t/m 6.1.2016)</i> <i>(erkend van 11.2.2016 t/m 1.2.2018)</i> <i>(erkend vanaf 3.2.2018)</i>	Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	T. (0)10-4534000 M. (0)6-53940856	survey@alphatronmarine.com www.alphatronmarine.com
...				

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +31	E-mail Website
26.	JVL Scheepselektronica V.O.F.	Rivierdijk 364 NL-3361 AW Sliedrecht	(0)184 425 110	info@jvl-marine.nl www.jvl-marine.nl
27.	Connect Maritiem BV	Papland 13a NL-4206 CK Gorinchem	(0)183229999	info@connectmaritiem.nl www.connectmaritiem.nl
28.	A.M.L. international	Jachthavenweg 71c1 NL-4311 NC Bruinisse	(0)111481822	info@aml-int.nl www.aml-int.nl

...

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

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
D-001	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e. V. "Schulschiff RHEIN" D-47118 Duisburg	zie bijlage C1 van het RSP (art. 5.03 van het RSP)
D-002	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Atlas Schifffahrt & Verlag GmbH Vinckeweg 19 D-47119 Duisburg	
D-003	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Binnenschiffer-Ausbildungs-Zentrum Schönebeck/Elbe Baderstraße 11 a D-39218 Schönebeck	
D-004	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Service- und Schulungcenter für Brandschutz Neuwied e.K. Neuwieder Str. 80 D-56566 Neuwied	
D-005	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Mittelständische Personenschiffahrt e.V. Mainkai 36 D-60311 Frankfurt	
D-006	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Dirk Sobotka Gerberbruch 5 D-18055 Rostock	
D-007	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Akademie Barth Vinckeweg 15 D-47119 Duisburg	
D-008	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Marineacademy Gerberbruch 5 D-18055 Rostock	
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	
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	

¹ Geldig van 19 oktober 2013 tot 19 oktober 2018

² Geldig van 1 juli 2013 tot 12 februari 2018

³ Geldig van 12 februari 2018 tot 1 juli 2018

Bijlage 2 bij Dienstinstructie nr. 5

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-003 ¹	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	OK Maritime Satijnbloem 65 NL-3068 JP Rotterdam info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl	zie bijlage C1 van het RSP (art. 5.03 van het RSP)
NL-004 ²	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Scheepvaart en Transport College B.V. Lloydstraat 300 NL-3024 EA Rotterdam	
NL-005 ³	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Edumar Vaaropleidingen Ype Wielingastrjitte 7 NL-8711 LR Workum	
NL-006 ⁴	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Neptunus Rijn- en Binnenvaarttraining Voorsterweg 12 NL-6717 GS Ede	
NL-007 ⁵	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Neptunus Rijn- en Binnenvaarttraining Diepesteeg 15a NL-6994 CC De Steeg	
NL-008 ⁶	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	G4S Training & Savety B.V. Amperestraat 25 NL-6716 BN Ede	
NL-009 ⁷	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Nikta Hoofdstraat 40 NL-4765 CG Zevenbergschen Hoek	
F-001	Formation de base pour les experts en navigation à passagers	Lycée et CFA Emile MATHIS 1, Rue du Dauphiné – BP 9 F-67311 Schiltigheim Cedex ce.0670089H@ac-strasbourg.fr	

-
- 1 Geldig van 15 januari 2017 tot 15 januari 2022
 - 2 Geldig van 20 december tot 20 december 2020
 - 3 Geldig van 1. oktober 2014 tot 1 oktober 2019
 - 4 Geldig van 1 juni 2015 tot 23 maart 2018
 - 5 Geldig van 23 maart 2018 tot 1 juni 2020
 - 6 Geldig van 22 maart 2012 tot 22 maart 2017
 - 7 Geldig van 1 februari 2016 tot 1 februari 2021

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
D-001	Auffrischungslehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e. V. "Schulschiff RHEIN" D-47118 Duisburg	zie bijlage C1 van het RSP
D-002	Auffrischungslehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Atlas Schiffahrt & Verlag GmbH Vinckeweg 19 D-47119 Duisburg	
D-003	Auffrischungslehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Binnenschiffer- Ausbildungs-Zentrum Schönebeck/Elbe Baderstr. 11a D-39218 Schönebeck	
D-004	Auffrischungslehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Service- und Schulungcenter für Brandschutz Neuwied e.K. Neuwieder Str. 80 D-56566 Neuwied	
D-005	Auffrischungslehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Mittelständische Personenschiffahrt e. V. Mainkai 36 D-60311 Frankfurt	zie bijlage C1 het RSP (§ 5.03 van het RSP)
D-006	Zonder inhoud		
D-007	Auffrischungslehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Akademie Barth Vinckeweg 15 D-47119 Duisburg	zie bijlage C1 het RSP (§ 5.03 van het RSP)
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	

¹ Geldig van 19 oktober 2013 tot 19 oktober 2018

² Geldig van 1 juli 2013 tot 12 februari 2018

³ Geldig van 12 februari 2018 tot 1 juli 2018

⁴ Geldig van 15 januari 2017 tot 15 januari 2022

Bijlage 3 bij Dienstinstructie nr. 5

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-004 ¹	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Scheepvaart en Transport College B.V. Lloydstraat 300 NL-3024 EA Rotterdam	zie bijlage C1 van het RSP
NL-005 ²	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Edumar Vaaropleidingen Ype Wielingastrjitte 7 NL-8711 LR Workum	
NL-006 ³	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Neptunus Rijn- en Binnenvaartraining Voorsterweg 12 NL-6717 GS Ede	
NL-006 ⁴	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Neptunus Rijn- en Binnenvaartraining Diepesteeg 15a NL-6994 CC De Steeg	
NL-007 ⁵	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	G4S Training & Savety B.V. Amperestraat 25 NL-6716 BN Ede	
NL-008 ⁶	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Nikta Hoofdstraat 40 NL-4765 CG Zevenbergschen Hoek	
F-001	Stage de recyclage pour les experts en navigation à passagers	Lycée et CFA Emile MATHIS 1, Rue du Dauphiné – BP 9 F-67311 Schiltigheim Cedex ce.0670089H@ac-strasbourg.fr	

-
- 1 Geldig van 20 december 2015 tot 20 december 2020
 - 2 Geldig van 1 oktober 2014 tot 1 oktober 2019
 - 3 Geldig van 1 juni 2015 tot 23 maart 2018
 - 4 Geldig van 23 maart 2018 tot 1 juni 2020
 - 5 Geldig van 22 maart 2012 tot 22 maart 2017
 - 6 Geldig van 1 februari 2016 tot 1 februari 2021

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
D-101	Deutsches Rotes Kreuz, Kreisverbände	Teilnahme- bescheinigung Ausbildung in Erster Hilfe	1	Geldigheid 2 jaar (achterzijde)
D-102	Arbeiter-Samariter-Bund	Teilnahme- bescheinigung Erste-Hilfe- Lehrgang	2	Geldigheid 2 jaar (achterzijde)
D-103	Deutsche Lebens- rettungsgesellschaft e.V.		3	Verklaring geldig met kruis in het veld eerste hulp (EH/312), geldigheid 2 jaar
D-104	Die Johanniter	Lehrgang Erste Hilfe – Bescheinigung Nr.	4	Geldigheid 3 jaar (achterzijde)
D-105	Malteser Hilfsdienst e.V.	Teilnahme- bescheinigung Erste Hilfe	5	
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		

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 12 februari 2018 tot 1 juli 2018

⁵ Geldig van 15 januari 2017 tot 15 januari 2022

Bijlage 4a bij Dienstinstructie nr. 5

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-104 ¹	Scheepvaart en Transport College B.V. Lloydstraat 300 NL-3024 EA Rotterdam	Basisopleiding eerste hulp		
NL-105 ²	Edumar Vaaropleidingen Ype Wielingastrjitte 7 NL-8711 LR Workum	Basisopleiding eerste hulp		
NL-106 ³	Neptunus Rijn- en Binnenvaartraining Voorsterweg 12 NL-6717 GS Ede	Basisopleiding eerste hulp		
NL-106 ⁴	Neptunus Rijn- en Binnenvaartraining Diepesteeg 15a NL-6994 CC De Steeg	Basisopleiding eerste hulp		
NL-107 ⁵	G4S Training & Savety B.V. Amperestraat 25 NL-6716 BN Ede	Basisopleiding eerste hulp		
NL-108 ⁶	Nikta Hoofdstraat 40 NL-4765 CG Zevenbergschen Hoek	Basisopleiding eerste hulp		

1 Geldig van 20 december 2015 tot 20 december 2020
 2 Geldig van 1 oktober 2014 tot 1 oktober 2019
 3 Geldig van 1 juni 2015 tot 23 maart 2018
 4 Geldig van 23 maart 2018 tot 1 juni 2020
 5 Geldig van 22 maart 2012 tot 22 maart 2017
 6 Geldig van 1 februari 2016 tot 1 februari 2021

Model 1

Deutsches Rotes Kreuz 

Teilnahmebescheinigung Nr.

Name Vorname geb. am

hat vom bis in

an einem 8 Doppelstunden umfassenden Lehrgang

Ausbildung in Erster Hilfe

unter der Leitung von teilgenommen.

Der Kostenbeitrag von EUR wurde entrichtet.

Ort

Datum Stempel des DRK-Kreisverbandes Unterschrift

Art. Nr. 820980 © Deutsches Rotes Kreuz, Präsidium, Berlin 2002/392426

Model 2

Teilnahmebescheinigung • 02/ 192991

Erste-Hilfe-Lehrgang

mit 16 Unterrichtsstunden

Herr/Frau Vorname Nachname **Paul Mustermann**

geb. am **01.12.1980**

hat am / vom - bis **04.-05.08.03** an diesem Lehrgang nach den geltenden Richtlinien teilgenommen.


Eine Teilnahmegebühr von **40 €** wurde bezahlt.

Köln, 5.8.2003 

Ort/Datum Unterschrift (Lehrgangsleiter) 

 Diese Bescheinigung gilt als Nachweis der Teilnahme an einer Ausbildung in Erster Hilfe sowie einer Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen gemäß § 19 der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr vom 18.08.1998 für Bewerber um eine Fahrerlaubnis der Klassen A, A1, B, BE, L, M, T, C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E.

Helfen ist unsere Aufgabe

 Arbeiter-Samariter-Bund

Model 3

Teilnahmebescheinigung



Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft e.V.

Registrier-Nr.: _____ / _____ / _____ / _____
Gliederung Sch. Qual. Lfd. Nr. Jahr

Herr / Frau _____ geb. am _____
Vorname Name

wohnhaft in _____ Straße _____

hat vom _____ bis _____ in _____
erfolgreich an folgendem Lehrgang teilgenommen:

- **Lebensrettende Sofortmaßnahmen (LSM / 311)** - 8 Unterrichtseinheiten
- **Erste Hilfe (EH / 312)** - 16 Unterrichtseinheiten
- **Erste Hilfe-Training (EHT / 321)** - 8 Unterrichtseinheiten
- **Sanitätslehrgang A (San A / 331)** - 24 Unterrichtseinheiten
- _____

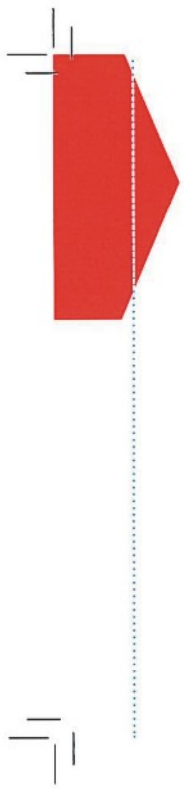
Zutreffendes ankreuzen

Leitung: _____

Ort / Datum: _____ (Siegel) _____
(Unterschrift)

Die Lehrgänge LSM, EH, EHT und San A entsprechen den gemeinsamen Grundsätzen der ausbildenden Organisationen (ASB - DLRG - DRK - JUH - MHD).
Entsprechend den berufsgenossenschaftlichen Vorschriften wird allen Teilnehmern eine regelmäßige Wiederholung in Zeitabständen von zwei Jahren empfohlen.
Bestell-Nr. 14408046 - DLRG - Materialstelle - Im Niedermfeld 2 - 31542 Bad Nenndorf - Nachdruck nicht gestattet

Model 4



Lehrgang Erste Hilfe – Bescheinigung Nr.

Land: _____ Fahrerlaubnisverordnung vorgeschriebene
Unterweisung in „Sofortmaßnahmen am
Ort: _____ Unfallort“ bzw. in „Erste Hilfe“.

Kreis: _____ Der Teilnehmerbeitrag von

Vorname: _____ Euro wurde entrichtet.

Zuname: _____ Ort: _____ Datum: _____

geb. am: _____ Lehrgangsleitung: _____


hat von _____ bis _____

an einem Lehrgang Erste Hilfe – 8 Dstd. – 12 Dstd.
– bei der Johanniter-Unfall-Hilfe e.V. mit Erfolg
teilgenommen.


Diese Bescheinigung gilt zugleich als Nachweis
für die Erteilung der Fahrerlaubnis gemäß § 2
Straßenverkehrsgesetz und § 19 Abs. 1 und 2



Model 5

 Malteser	"Teilnahmebescheinigung EH"	Ausbildung FO 5.3 – 11 Muster
---	-----------------------------	----------------------------------

FO 5.3-11/Mers_2 01Stand 25.01.2006

Bescheinigung Nr.: _____  **Malteser**

Name: _____ Vorname: _____

geboren am: _____ hat am/vom: _____ bis: _____

an dem Lehrgang

- Erste Hilfe (16 UE)
- Erste Hilfe Training (8 UE)
- Sanitätshelfer/Erste Hilfe (24 UE)
- EH bei Notfällen im Säuglings- und Kindesalter (8 UE)
- Lebensrettende Sofortmaßnahmen –Führerscheinbewerber– (8 UE)

- Dies gilt als Nachweis für die nach § 19 der Fahrerlaubnis-Verordnung für die Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klassen A, A1, B, BE, L, M, S oder T vorgeschriebene Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen

Es darf nur ein Kurs angekreuzt sein!

mit Erfolg teilgenommen. Der Kostenbeitrag in Höhe von EUR _____ wurde entrichtet.

Malteser Hilfsdienst e.V.
Diözesangeschäftsstelle
Auf der Hüls 201
52068 Aachen



Bescheinigung Nr.: _____  **Malteser**

Name: _____ me: _____

geboren am: _____ bis: _____

an dem Lehrgang

- Erste Hilfe (16 UE)
- Erste Hilfe Training (8 UE)
- Sanitätshelfer/Erste Hilfe (24 UE)
- EH bei Notfällen im Säuglings- und Kindesalter (8 UE)
- Lebensrettende Sofortmaßnahmen –Führerscheinbewerber– (8 UE)

- Dies gilt als Nachweis für die nach § 19 der Fahrerlaubnis-Verordnung für die Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klassen A, A1, B, BE, L, M, S oder T vorgeschriebene Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen

Es darf nur ein Kurs angekreuzt sein!

mit Erfolg teilgenommen. Der Kostenbeitrag in Höhe von EUR _____ wurde entrichtet.

Malteser Hilfsdienst e.V.
Diözesangeschäftsstelle
Auf der Hüls 201
52068 Aachen



i.A. _____

Muster aus NRW

Version: 2.0	Ersteller:	Freigegeben:	Seite 1 von 1
Stand: 25.01.2006	Abt. Ausb. MHD e.V.	01.03.2006 / Bereichsleiter	FO_5.3-11_Teilnahmebescheinigung_EH_2.0

Bijlage 5a bij Dienstinstructie nr. 5

Rechtstreeks erkende opleidingsbewijzen voor persluchtmaskerdrager

Land, Nr.	Opleidingsinstituut	Contact	Model
D-01	RAG Aktiengesellschaft Hauptstelle für das Grubenrettungswesen Herne Wilhelmstraße 98 D-44649 Herne	Tel.: +49 (0)2325 593-552 Lehrgangsorganisation Tel.: +49 (0)2325 593-290 Leitung Hauptstelle Grubenrettungswesen Fax: +49 (0)2325 593-309 andreas.betka@rag.de	Model 1
D-02	Berufsgenossenschaft Rohstoffe und chemische Industrie Kompetenz-Center Notfallprävention Standort Hohenpeißenberg Unterbau 71 1/8 D-82383 Hohenpeißenberg	Tel.: +49 (0)6221 5108-28612 Fax: +49 (0)6221 5108-28699 notfallpraevention- hpb@bgrci.de	Model 2
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		

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 12 februari 2018 tot 1 juli 2018

⁵ Geldig van 15 januari 2017 tot 15 januari 2022

⁶ Geldig van 1 juni 2015 tot 23 maart 2018

⁷ Geldig van 23 maart 2018 tot 1 juni 2020

Bijlage 5a bij Dienstinstructie nr. 5

Land, Nr.	Opleidingsinstituut	Contact	Model
NL-05 ¹	G4S Training & Safety B.V. Amperestraat 25 NL-6716 BN Ede		
NL-06 ²	Scheepvaart en Transport College B.V. Lloydstraat 300 3024 EA Rotterdam		
NL-07 ³	Nikta Hoofdstraat 40 NL-4765 CG Zevenbergschen Hoek		

1 Geldig van 22 maart 2012 tot 22 maart 2017

2 Geldig van 20 december 2015 tot 20 december 2020

3 Geldig van 1 februari 2016 tot 1 februari 2021

Model 1



Hauptstelle für das Grubenrettungswesen



Teilnahmebescheinigung

Herr

geb.

hat am an dem Lehrgang

Atemschutzgeräteträger Übungstag

teilgenommen.

Die Ausbildung erfolgte entsprechend Abschnitt 3.2 der Regeln für die Benutzung von Atemschutzgeräten (BGR 190) und Abschnitt 6 der Feuerwehr- Dienstvorschrift (FwDV 7). Voraussetzung für die Schutzwirkung des Atemschutzgerätes ist ein guter Dichtsitz des Atemanschlusses. Personen mit Bärte oder Koteletten im Bereich von Voll- und Halbmasken sind für das Tragen dieser Atemanschlüsse ungeeignet "DGUV Regel 112-190"

Das Ausbildungsprogramm umfasste u.a. folgende Themen:

- Einsatzgrundsätze der Atemschutzmannschaft/Feuerwehr
- Verhalten bei Sichtbehinderung
- Aufbau und Wirkungsweise von Atemschutzgeräten
- Anlegen und Kurzprüfung von Atemschutzgeräten
- Übung mit Atemschutzgeräten
- Betriebsanweisung (Beispiele)

Herne, den

**Hauptstelle für das
Grubenrettungswesen**

Lehrgangsleiter

Model 2



Bescheinigung

Herr ***Vorname Name*** geb.: *Datum*

hat am Seminar für

Atemschutzgeräteträger

vom *Datum* bis *Datum*

mit Erfolg teilgenommen.

Hohenpeißenberg, *Datum*

Hauptstelle für das Grubenrettungswesen
Im Auftrag

5.2 Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding

Tachografen

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

Schafberger Funktechnik GmbH & Co.KG
Etterzhausenerstr. 8
D - 93188 Pielenhofen

Fa. EnBaj Elektro,- und Informationstechnik
Schützenhausstr.6
D-97828 Marktheidenfeld
Nr. loodjes: 80275

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

Kadlec & Brödlin GmbH
Krausstraße 21
D-47119 Duisburg
Nr. loodjes: K&B

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

Connect Maritiem BV
Papland 13a
NL-4206 CK Gorinchem

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

PROTOCOL 20

Begroting voor 2019 van de Centrale Commissie

Besluit

De Centrale Commissie stemt in met de begroting voor 2019 ter hoogte **2.662.700,- €**

Rekening houdend met de bijdrage van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor Rijnvarenden ter hoogte van **30.000,- €** en een bijdrage ter hoogte van **200.000,- €** van het CDNI, belooft de bijdrage van elke lidstaat **532.540,- €**

In het geval dat het dienstverleningscontract met de EU niet gesloten zou worden, zal een herziene begroting worden opgesteld.

PROTOCOL 21

Wijzigingen van het Personeelsreglement van het secretariaat en van het Reglement van het Personeelscomité

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Binnenvaartrecht en haar Administratief Sub-Comité,

stemt in met het gewijzigde Personeelsreglement, dat bij het onderhavige besluit gevoegd is.

Dit besluit treedt in werking op 7 juni 2018.

Bijlage

**PERSONEELSREGLEMENT VAN HET SECRETARIAAT
VAN DE CENTRALE COMMISSIE¹**

[Artikelen 1 tot en met 32 blijven ongewijzigd]

*Hoofdstuk XIII
SANCTIES*

Artikel 33

Een medewerker die zijn taken in de zin van het onderhavige reglement niet behoorlijk vervult, kan rekenen op disciplinaire maatregelen.

De disciplinaire maatregelen voor de in artikel 10 genoemde medewerkers bestaan uit een schriftelijke waarschuwing, officiële berisping en ontheffing uit hun ambt. Deze sancties worden door de Centrale Commissie opgelegd.

De disciplinaire maatregelen voor de in artikel 12 genoemde medewerkers bestaan, al naar gelang de ernst van de tekortkoming, uit een schriftelijke waarschuwing, officiële berisping, tijdelijke schorsing van verhogingen in graad, een verlaging in graad, indeling in een lagere rang en ontslag. Deze sancties worden door de secretaris-generaal opgelegd.

Artikel 34

Disciplinaire maatregelen kunnen slechts worden opgelegd nadat de medewerker in kwestie gehoord is door de Centrale Commissie indien het gaat om een in artikel 10 genoemde medewerker, of door de secretaris-generaal indien het gaat om een in artikel 12 genoemde medewerker.

Artikel 35

Iedere disciplinaire maatregel moet schriftelijk worden gemotiveerd. Een afschrift van deze motivering moet de betrokken medewerker worden verstrekt.

*Hoofdstuk XIV
VERTEGENWOORDIGING VAN HET PERSONEEL*

Artikel 36

Binnen het secretariaat van de Centrale Commissie wordt er een Personeelscomité ingesteld.

Het Personeelscomité behartigt de collectieve belangen van de in de artikelen 12 en 44 genoemde medewerkers en draagt bij tot het goed functioneren van de dienst door deze medewerkers in de gelegenheid te stellen hun standpunt kenbaar te maken. De regels met betrekking tot de verkiezing, taken en werkwijze van dit Comité zijn neergelegd in bijlage 3 bij het onderhavige Reglement.

¹ Vastgesteld in besluit CCR 1979-II-45 bis, gewijzigd bij besluit CCR 2014-II-26, CCR 2016-II-24 en 2018-I-21

Artikel 37

De medewerkers hebben het recht zich in verenigingen te organiseren.

Hoofdstuk XV GESCHILLEN

Artikel 38

Administratief bezwaar

a) Medewerkers zoals bedoeld in artikel 12

De in artikel 12 genoemde medewerkers kunnen in geval van niet nakoming van onderhavig reglement, van de uitvoeringsregelingen of hun arbeidsovereenkomst een bezwaarschrift aan de secretaris-generaal richten en verzoeken om intrekking of wijziging van een hun betreffend besluit.

Het bezwaar moet binnen de zestig dagen volgend op de bekendmaking of ontvangst van de omstreden beslissing worden ingediend. De secretaris-generaal bevestigt de ontvangst van het bezwaarschrift.

Alvorens een besluit te nemen over het bezwaar, hoort de secretaris-generaal de betrokken medewerker, die zich door een persoon naar keuze van buiten het secretariaat kan laten bijstaan. In voorkomend geval, verstrekt de medewerker, tenminste vijf dagen voor het gesprek, de naam en hoedanigheid van de persoon die hem bijstaat. Het door de secretaris-generaal genomen besluit is schriftelijk en gemotiveerd en wordt de verzoeker meegedeeld. Geen antwoord binnen dertig dagen na ontvangst van het bezwaar geldt als impliciete aanvaarding van het verzoek.

Deze procedure staat *mutatis mutandis* eveneens open voor voormalige medewerkers en belanghebbenden van medewerkers en voormalig medewerkers zoals bedoeld in artikel 12 binnen een termijn van negentig dagen na de bekendmaking of ontvangst van het omstreden besluit.

De medewerker kan eveneens de secretaris-generaal schriftelijk verzoeken om een beslissing te nemen of een maatregel te treffen waarop hij recht meent te hebben, of hem verzoeken een jaarlijkse beoordeling te wijzigen die hij ongerechtvaardigd acht.

Indien de secretaris-generaal niet binnen de zestig dagen geantwoord heeft op het verzoek van de medewerker, geldt dit als impliciete verwerping van het verzoek.

Het bezwaar heeft in principe geen opschortende werking. De secretaris-generaal kan daarentegen op verzoek van de medewerker beslissen de uitvoering van het omstreden besluit uit te stellen indien hij dit nodig acht.

b) Medewerkers zoals bedoeld in artikel 44

De in artikel 44 bedoelde medewerkers kunnen, ofschoon de andere bepalingen van het Personeelsreglement niet op hen van toepassing zijn, eveneens een bezwaarschrift tot de secretaris-generaal richten vanwege niet-naleving van bepalingen van hun arbeidsovereenkomst met de Centrale Commissie, volgens de onder a) beschreven procedure.

c) Medewerkers zoals bedoeld in artikel 10

De in artikel 10 genoemde medewerkers kunnen een bezwaarschrift tot de Voorzitter van de Centrale Commissie richten en verzoeken om intrekking of wijziging van een hun betreffend besluit.

De medewerker kan eveneens een schriftelijk bezwaarschrift richten aan de Voorzitter van de Centrale Commissie met het verzoek om een besluit te nemen of een maatregel te treffen waarop hij recht meent te hebben. Indien de Voorzitter niet binnen de zestig dagen heeft geantwoord op het verzoek van de medewerker geldt dit als impliciete verwerping.

Het bezwaarschrift dient binnen een termijn van zestig dagen na de bekendmaking of ontvangst van het omstreden besluit te worden ingediend. De Voorzitter van de Centrale Commissie bevestigt ontvangst van het bezwaarschrift.

Deze procedure staat *mutatis mutandis* eveneens open voor voormalige medewerkers en belanghebbenden van medewerkers en voormalig medewerkers zoals bedoeld in artikel 10 binnen een termijn van negentig dagen na de bekendmaking of ontvangst van het omstreden besluit.

Alvorens een beslissing te nemen over een dergelijk bezwaar, hoort de Voorzitter van de Centrale Commissie de betrokken medewerker, die zich door een persoon naar keuze van buiten het secretariaat kan laten bijstaan. In voorkomend geval, verstrekt de medewerker, tenminste vijf dagen voor het gesprek, de naam en hoedanigheid van de persoon die hem bijstaat. Het door de Voorzitter genomen besluit is schriftelijk en gemotiveerd en wordt de verzoeker meegedeeld. Geen antwoord binnen dertig dagen na ontvangst van het bezwaar geldt als impliciete aanvaarding ervan.

Het bezwaarschrift heeft in principe geen opschortende werking. De Voorzitter kan daarentegen op verzoek van de medewerker beslissen de uitvoering van het omstreden besluit uit te stellen indien hij/zij dit nodig acht.

d) Medewerkers die lid zijn van het Personeelscomité

Een medewerker die lid is van het Personeelscomité kan voor de duur van zijn mandaat in het Comité en gedurende zes maanden na afloop van het mandaat een bezwaarschrift tot de Voorzitter van de Centrale Commissie richten en verzoeken om intrekking of wijziging van een hem betreffend besluit volgens de onder c) beschreven procedure.

e) Externe gegadigden voor een vacature

Externe gegadigden die solliciteren naar een aanstelling als medewerker zoals bedoeld in artikel 12 kunnen een bezwaarschrift indienen bij de secretaris-generaal volgens de onder a) beschreven procedure, tegen de afwijzing van hun sollicitatie, voor zover hun bezwaar gebaseerd is op etnische of raciale afkomst, standpunten of overtuigingen, geslacht, geslachtsvoorkeur, gezondheidstoestand, handicap of onregelmatigheden in de procedure.

f) Personeelscomité

Het personeelscomité kan een bezwaarschrift indienen bij de secretaris-generaal volgens de onder a) beschreven procedure, indien het bezwaar samenhangt met een tegen het personeelscomité gericht besluit of samenhangt met een besluit dat rechtstreeks afbreuk doet aan voorrechten waar het personeelscomité over beschikt in toepassing van artikel 36 van het Personeelsreglement en het Reglement van het Personeelscomité, zoals voorzien in bijlage 3 bij het onderhavige Reglement.

Artikel 39

Bemiddeling

a) Medewerkers zoals bedoeld in artikel 12

Indien de secretaris-generaal een bezwaar zoals bedoeld in artikel 38 a) verwerpt, kan de verzoeker, indien hij de voornoemde verwerpingbeslissing wil betwisten, een verzoek om bemiddeling indienen overeenkomstig de procedure zoals voorzien in bijlage 1 bij het onderhavige reglement.

De bemiddelaar is tevens bevoegd verzoeken met betrekking tot disciplinaire maatregelen te behandelen, met uitzondering van schriftelijke waarschuwingen en officiële berispingen. Hij kan tevens een uitspraak doen over alle andere procedurekwesties die niet uitdrukkelijk in dit hoofdstuk of in bijlage 1 bij dit reglement voorzien zijn, teneinde een schikking in der minne te bereiken.

Een verzoek om bemiddeling kan de uitvoering van het omstreden besluit niet opschorten, noch de gevolgen van een negatieve beoordeling of disciplinaire maatregel verhinderen. De bemiddelaar kan echter, indien de verzoeker daarom vraagt en ongeacht de afloop van het geschil, beslissen om de uitvoering van het omstreden besluit uit te stellen als hij van mening is dat die uitvoering kan leiden tot een ernstig nadeel dat moeilijk kan worden rechtgezet.

b) Medewerkers zoals bedoeld in artikel 44

Indien de secretaris-generaal een bezwaar zoals bedoeld in artikel 38 b) verwerpt, kan de verzoeker, indien hij de verweringsbeslissing wil betwisten, een verzoek om bemiddeling indienen overeenkomstig de procedure zoals voorzien in bijlage 1 bij het onderhavige reglement.

De bemiddelaar bepaalt, indien nodig, de procedurele regels voor zover deze niet uitdrukkelijk in dit hoofdstuk of in bijlage 1 bij dit reglement voorzien zijn, teneinde een schikking in der minne te bereiken.

Het verzoek om bemiddeling kan niet leiden tot het opschorten van het omstreden besluit. De bemiddelaar kan echter, indien de verzoeker daarom vraagt en ongeacht de afloop van het geschil, beslissen om de uitvoering van het omstreden besluit uit te stellen als hij van mening is dat die uitvoering kan leiden tot een ernstig nadeel dat moeilijk kan worden rechtgezet.

c) Medewerkers zoals bedoeld in artikel 10 en medewerkers die lid zijn van het Personeelscomité

Indien de Voorzitter van de Centrale Commissie een bezwaar zoals bedoeld in artikel 38 c) en 38 d) verwerpt, kan de verzoeker, indien hij de verwerpingbeslissing wil betwisten, een verzoek om bemiddeling indienen overeenkomstig de procedure zoals voorzien in bijlage 1 bij het onderhavige reglement.

De bemiddelaar spreekt zich tevens uit over verzoeken met betrekking tot procedurekwesties die niet uitdrukkelijk in dit hoofdstuk of in de bijlage bij dit reglement voorzien zijn, teneinde een schikking in der minne te bereiken.

Het verzoek om bemiddeling heeft geen opschortende werking voor de uitvoering van het besluit. De bemiddelaar kan echter, als de verzoeker daarom vraagt en ongeacht de afloop van het geschil, beslissen om de uitvoering van het omstreden besluit uit te stellen als hij van mening is dat die uitvoering kan leiden tot een ernstig nadeel dat moeilijk kan worden rechtgezet.

**[Artikelen 40 tot en met 45 ongewijzigd]
[Bijlagen 1 en 2 ongewijzigd]**

Bijlagen bij het Personeelsreglement

Bijlage 3

Reglement van het Personeelscomité

Artikel 1

Taken

1. Overeenkomstig artikel 36 van het Personeelsreglement van het secretariaat van de Centrale Commissie ("Personeelsreglement") behartigt het Personeelscomité de collectieve belangen van de in de artikelen 12 en 44 van het voornoemde reglement genoemde medewerkers en draagt bij tot het goed functioneren van de dienst door deze medewerkers in de gelegenheid te stellen hun standpunt kenbaar te maken.
2. Het Personeelscomité draagt eveneens bij aan de organisatie van sociale en culturele activiteiten ten behoeve van het voltallige personeel.
3. De secretaris-generaal moet het Personeelscomité raadplegen
 - a. vóór hij een besluit neemt dat een rechtstreekse invloed heeft op de werksituatie, arbeidsvoorwaarden, opleiding of sociale zekerheid van de medewerkers, en in het bijzonder wanneer het besluit betrekking heeft op een wijziging van het Personeelsreglement, de salarisschaal, de vergoedingen of het socialezekerheidsstelsel;
 - b. over alle moeilijkheden in verband met de interpretatie of toepassing van het Personeelsreglement.
4. Als de secretaris-generaal het Personeelscomité om advies vraagt, bepaalt hij, rekening houdend met de urgentie van de aan het Comité voorgelegde kwestie, binnen welke termijn het advies moet worden uitgebracht. De termijn waarin het advies moet worden uitgebracht, moet minstens vijftien werkdagen bedragen, tenzij het Personeelscomité instemt met een kortere termijn. Als het Comité geen advies geeft binnen de gestelde termijn, noch om verlenging van de termijn met maximaal acht werkdagen verzoekt, neemt de secretaris-generaal een besluit.
5. Het Personeelscomité kan op eigen initiatief een advies geven aan de secretaris-generaal over alle onderwerpen die het personeel betreffen, en in het bijzonder over alle moeilijkheden in verband met de interpretatie of toepassing van het Personeelsreglement.
6. Het Personeelscomité wordt vooraf, met andere woorden minstens acht werkdagen voor de goedkeuring ervan, schriftelijk op de hoogte gesteld van elk besluit dat een onrechtstreekse invloed heeft op de werksituatie, arbeidsvoorwaarden, scholing of sociale zekerheid van de medewerkers.
7. De secretaris-generaal neemt alle noodzakelijke maatregelen om te garanderen dat het Personeelscomité toegang krijgt tot alle documenten die het nodig heeft om zijn taken goed te verrichten.

Artikel 2

Samenstelling

1. Het Personeelscomité bestaat uit twee vaste leden en één plaatsvervangend lid. Eén vast lid behoort tot categorie A of L en het andere lid tot categorie B of C. Het plaatsvervangende lid kan tot ongeacht welke categorie behoren.
2. De leden van het Personeelscomité worden in een geheime stemming gekozen door de in artikel 12 van het Personeelsreglement genoemde medewerkers die ten minste zes maanden in dienst zijn. Medewerkers die met zwangerschaps-, ouderschaps-, ziekte- of langdurig verlof zijn, zijn ook gerechtigd om te stemmen.

Artikel 3

Rechten en plichten

1. Lidmaatschap van het Personeelscomité mag geen nadelige invloed hebben op de werksituatie of het carrièreverloop van de leden.
2. De taken die in het kader van het Personeelscomité worden verricht, worden beschouwd als integraal onderdeel van de ten behoeve van de Centrale Commissie te verrichten diensten.
3. De leden van het Personeelscomité moeten, ook nadat ze hun functie in het Comité hebben neergelegd, het vertrouwelijke karakter respecteren van de feiten en informatie die hun tijdens de uitoefening van of naar aanleiding van hun functie ter ore zijn gekomen.

Artikel 4

Duur van het mandaat

1. Het mandaat van de (vaste en plaatsvervangende) leden van het Personeelscomité begint op de dag waarop de resultaten van de verkiezing bekend worden gemaakt, en eindigt drie jaar na die datum. Het mandaat loopt eveneens af in geval van overlijden, vrijwillige neerlegging van de functie in het Personeelscomité of beëindiging van de arbeidsovereenkomst met de Centrale Commissie.
2. Als het mandaat van de leden van het Personeelscomité op normale wijze afloopt nog vóór er een nieuw Comité is verkozen, blijven de uittredende leden in functie totdat zij door de nieuw verkozen leden worden vervangen.
3. Als er een plaats van vast lid vacant is, wijst het Personeelscomité het plaatsvervangende lid aan als vast lid.
4. Als het Personeelscomité nog slechts twee leden telt, kan het Personeelscomité de secretaris-generaal verzoeken nieuwe verkiezingen te organiseren voor het bezetten van de vacante plaats of de vervanging van het volledige Comité. In geval van een gedeeltelijke vervanging voltooien de verkozen leden het mandaat van de leden die zij vervangen.

Artikel 5

Verkiezingen

1. De secretaris-generaal kondigt de verkiezing vijftien werkdagen van te voren aan en verzoekt daarbij belangstellenden zich kandidaat te stellen. Ook de plaats, datum, begin- en eindtijd van de stemming wordt meegedeeld.
2. Alle in artikel 12 van het Personeelsreglement genoemde medewerkers die ten minste zes maanden in dienst zijn, mogen zich kandidaat stellen. Medewerkers die twee opeenvolgende mandaten in het Personeelscomité hebben vervuld of die al meer dan zes maanden met ziekte- of ander verlof zijn, komen echter niet in aanmerking. De kandidaatstelling moet schriftelijk geschieden, moet door de kandidaat zijn ondertekend en moet ten laatste op de achtste werkdag voor de stemming aan de secretaris-generaal zijn gericht.
3. De secretaris-generaal verifieert de kandidaturen en verworpt de kandidaturen die niet aan de voorwaarden die in het onderhavige Reglement zijn neergelegd, voldoen. Hij stelt vervolgens de kandidatenlijst op en maakt deze minstens vier werkdagen vóór de stemming bekend. Na de naam van elke kandidaat wordt zijn categorie (A, L, B of C) weergegeven.
4. De verkiezing wordt geannuleerd als er minder geldige kandidaturen dan vacante plaatsen zijn. In dit geval kan er na raadpleging van het voltallige personeel tot een nieuwe verkiezing worden opgeroepen.
5. De naam van elke kiezer wordt afgevinkt op het moment dat hij zijn stembiljet in de stembus deponeert. De verkiezing is slechts geldig als een meerderheid van de medewerkers met stemrecht deelneemt. Als het quorum niet wordt gehaald, worden de kiezers opgeroepen voor een nieuwe stemronde, die zo snel mogelijk moet plaatsvinden.
6. Voor het begin van de stemming sluit en verzegelt de secretaris-generaal de stembus en na afloop van de stemming opent hij de stembus en telt hij de stemmen. Het tijdstip en de plaats van deze handelingen, die openbaar zijn, wordt meegedeeld.
7. Onmiddellijk na de telling van de stemmen maakt de secretaris-generaal het resultaat van de verkiezing bekend.
8. De kandidaat die in elke categorie zoals bepaald in artikel 2, tweede lid, de meeste stemmen heeft, is verkozen tot vast lid. De kandidaat met de meeste stemmen die niet tot vast lid is verkozen, wordt plaatsvervanger.
9. De verkiezing wordt geannuleerd als er geen drie leden benoemd kunnen worden. In dit geval worden zo snel mogelijk nieuwe verkiezingen georganiseerd.
10. Gedurende drie werkdagen na de dag waarop de resultaten bekend werden gemaakt, kan de geldigheid van de verkiezing worden aangevochten.
11. Elke aanvechting moet schriftelijk aan de secretaris-generaal en de voorzitter van de Centrale Commissie worden meegedeeld. Binnen acht dagen na ontvangst spreekt de secretaris-generaal zich over de aanvechting uit. Tegen zijn besluit kan echter bezwaar worden gemaakt bij de Voorzitter van de Centrale Commissie volgens de in artikel 38, onderdeel c), van het Personeelsreglement beschreven procedure.
12. Aanvechtingen hebben geen opschortende werking met betrekking tot de instelling van het pas verkozen Personeelscomité.

Artikel 6

Werkwijze

1. De (vaste en plaatsvervangende) leden van het Personeelscomité beslissen in onderling overleg wie van de vaste leden voorzitter wordt.
2. De secretaris-generaal ontvangt de (vaste en plaatsvervangende) leden van het Personeelscomité ten minste twee keer per jaar, in beginsel in februari en september.
3. De secretaris-generaal en de voorzitter van het Personeelscomité stellen in onderling overleg de agenda van de vergadering op. Deze agenda wordt minstens vijftien werkdagen vóór de vergadering vastgesteld.
4. De voorzitter van het Personeelscomité stelt een overzicht van de conclusies van de vergadering op, dat na goedkeuring door de secretaris-generaal aan alle medewerkers wordt verstrekt.
5. Op schriftelijk verzoek van de secretaris-generaal of de voorzitter van het Personeelscomité kan er een ad-hocvergadering worden belegd om een specifiek onderwerp te bespreken. Deze vergadering moet zo snel mogelijk plaatsvinden en ten laatste op de vijftiende werkdag na het schriftelijk verzoek.
6. Het Personeelscomité belegt ten minste twee keer per jaar een personeelsvergadering, indien mogelijk vóór de reguliere vergadering met de secretaris-generaal.
7. Het Personeelscomité is lid van maximaal twee overkoepelende organisaties van personeelsverenigingen van internationale organisaties.
8. Elk jaar mag de voorzitter van het Personeelscomité of een ander (vast of plaatsvervangend) lid van het Personeelscomité aan één event deelnemen waarvoor de reiskosten uit de begroting van het Personeelscomité worden betaald.
9. Elk jaar plaatst het Administratief Sub-comité een gedachtewisseling met de vaste en plaatsvervangende leden van het Personeelscomité op de agenda. De onderwerpen die onder dit agendapunt worden besproken, worden door de voorzitter van het Personeelscomité in samenspraak met de voorzitter van het Administratief Sub-comité vastgesteld en de desbetreffende documenten worden ter beschikking gesteld van het Personeelscomité.

PROTOCOL 22

Begroting voor 2019 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid van de Rijnvarenden

Besluit

De Centrale Commissie

heeft kennis genomen van de begroting van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor Rijnvarenden voor 2019 ter hoogte van **51.000,- €**

De bijdrage per CASS-lidstaat bedraagt **8.500,- €**

PROTOCOL 23

Benoeming en vergoeding van de bemiddelaar en de plaatsvervangend bemiddelaar

Besluit

De Centrale Commissie,

gezien de Overeenkomst inzake de uitbreiding van de bevoegdheid van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa (TACE) tot de medewerkers van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) (Besluit 2014-II-25),

gezien de bemiddelingsprocedure (bijlage 1 bij het Personeelsreglement) en in het bijzonder artikel 12,

op voorstel van het Comité voor de Begroting,

neemt kennis van de benoeming van mevrouw Mireille Heers als bemiddelaar en van de heer Thomas Laker als plaatsvervangend bemiddelaar door de voorzitter van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa,

verwijst voor het vastleggen van de vergoeding voor de bemiddelaar en de plaatsvervangend bemiddelaar naar het Herziene Reglement van de Raad van Europa met betrekking tot de vergoeding van de reis- en verblijfskosten van de leden van het TACE die reizen ten laste van de begroting van de Raad van Europa dat van kracht is op de dag waarop een zaak aanhangig wordt gemaakt bij de bemiddelaar, en in het bijzonder naar deel III met betrekking tot de dagvergoedingen.

Bijlage

Bijlage bij protocol 23

Herzien Reglement met betrekking tot de vergoeding van de reis- en verblijfskosten van de leden van het Administratief Tribunaal die reizen ten laste van de begroting van de Raad van Europa

I. ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

De leden van het Administratief Tribunaal (hierna "de leden") die voor rekening en ten laste van de Organisatie reizen, zien erop toe dat zij hun reiskosten zo gering mogelijk houden. De vergoeding van de reiskosten en de betaling van de dagelijkse verblijfsvergoeding geschieden overeenkomstig de bepalingen van het onderhavige reglement.

II. VERVOERSMIDDELEN EN REISKOSTEN

Artikel 2

1. De leden hebben recht, onder de hieronder beschreven voorwaarden, op een vergoeding van de reiskosten die zij maken voor hun verplaatsing tussen het in de uitnodiging voor de vergadering vermelde adres (hierna "plaats van vertrek") en de plaats van vergadering.

2. Als een lid om persoonlijke of beroepsmatige redenen naar een vergadering reist vanaf een andere plaats dan zijn plaats van vertrek of als hij na de vergadering naar een dergelijke plaats reist, worden slechts de reiskosten vergoed die hij vanaf zijn plaats van vertrek zou hebben gemaakt. In bepaalde uitzonderlijke en met redenen omklede gevallen kunnen de leden, onder voorbehoud van voorafgaande instemming van de secretaris-generaal, verzoeken om een vergoeding op basis van de werkelijk afgelegde reisroute.

3. Voor een en dezelfde vergadering worden de reiskosten van slechts één lid vergoed. Als een lid in de loop van de vergadering door een ander lid wordt vervangen, heeft deze laatste geen recht op een vergoeding van de reiskosten.

Artikel 3

Elke aanvraag tot vergoeding van de reiskosten moet, ongeacht het vervoersmiddel, vergezeld gaan van een kopie van het biljet en een betalingsbewijs (bijvoorbeeld: originele factuur of een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift daarvan, uitgavenoverzicht van een kredietkaart of rekeninguittreksel). Het vergoede bedrag kan in geen geval hoger zijn dan de werkelijk gemaakte kosten.

Artikel 4

1. Reizen per trein

Vergoeding van een reis in eerste klasse is toegestaan. Als de reis meer dan 6 uur in beslag neemt tussen 22 en 7 uur, wordt de prijs van een ticket voor de slaapwagen terugbetaald.

2. Reizen per vliegtuig

De vergoeding is gebaseerd op het tarief in economyclass.

In de volgende gevallen komt een vergoeding van het tarief in businessclass in aanmerking:

- voor rechtstreekse vluchten van meer dan 7 uur;
- voor trajecten van meer dan 15 uur (die uit meer dan één vlucht bestaan, tijd voor overstap inbegrepen);
- voor gezondheidsredenen die worden gestaafd met een medisch attest, dat bij de aanvraag tot vergoeding moet worden gevoegd.

Het vluchtschema moet worden voorgelegd om de vluchtduur of de totale duur van het traject aan te tonen.

Kosten voor bagageovergewicht worden niet vergoed, tenzij afdoende wordt aangetoond dat dit overgewicht ten behoeve van de dienst is.

3. Reizen per boot

Voor de vergoeding van bootreizen geldt een plafond, namelijk de prijs van de reis per vliegtuig, zoals bepaald in het bovenstaande tweede lid. Als de leden hun wagen meenemen op de boot, worden de kosten voor het vervoer van de wagen per boot niet vergoed (zie artikel 6, eerste lid).

Artikel 5

1. Transitkosten bij het overstappen op een ander vervoersmiddel en kosten voor de verplaatsing van de plaats van vertrek en/of de plaats van vergadering naar het station of de luchthaven worden betaald met de dagvergoeding die het lid ontvangt voor zijn deelname aan de vergadering, en worden dus niet rechtstreeks vergoed. Als deze kosten echter meer bedragen dan 20% van het bedrag van de toegekende dagvergoeding, kunnen de meerkosten worden vergoed, op voorwaarde dat de secretaris-generaal hier van te voren mee instemt en de nodige bewijsstukken worden overgelegd.
2. De kosten voor plaatselijk vervoer tijdens de vergaderdagen worden betaald met de dagvergoeding die het lid ontvangt voor zijn deelname aan de vergadering, en worden dus niet rechtstreeks vergoed.

Artikel 6

1. Als een lid gebruikmaakt van een ander vervoersmiddel dan het openbaar vervoer voor een afstand van meer dan 30 kilometer per traject, worden zijn reiskosten forfaitair vergoed op basis van een kilometervergoeding die jaarlijks door het Comité van Ministers wordt vastgelegd. Afstanden van meer dan 1600 kilometer heen en terug worden vergoed op basis van de prijs van een vliegtuigticket in economyclass voor de dichtstbijzijnde luchthavens, tenzij de secretaris-generaal vooraf instemt met een vergoeding op basis van de kilometervergoeding. Verplaatsingen van minder dan 30 kilometer per traject worden niet vergoed.
2. De reisduur die de basis vormt voor de berekening van de dagvergoeding, is het totale aantal kilometers gedeeld door 90 en mag maximaal 24 uur bedragen.
3. Andere gemaakte kosten, zoals tolgeld of parkeerkosten, worden alleen vergoed als de secretaris-generaal hier van te voren mee instemt en er geen alternatief is. Aanvragen tot vergoeding van dergelijke kosten moeten vergezeld gaan van bewijsstukken van de werkelijk betaalde bedragen.
4. Als twee of meer leden die recht hebben op een vergoeding van de reiskosten, gebruikmaken van dezelfde wagen, krijgt alleen de persoon die het voertuig ten laste heeft, een vergoeding, waarbij het bedrag met 10% wordt verhoogd voor elke vervoerde persoon.
5. Het lid gebruikt de wagen voor eigen risico. De Raad van Europa is niet aansprakelijk voor eventuele ongevallen tijdens de reis.

III. DAGVERGOEDINGEN

Artikel 7

1. De leden hebben recht op een vergoeding voor de duur van de vergadering, waarvan het dagtarief jaarlijks door het Comité van Ministers wordt vastgelegd (geldend tarief vanaf 1 januari 2010: €323). Dit bedrag blijft ongewijzigd, ongeacht waar de vergadering plaatsvindt. Voor dagen waarop niet vergaderd wordt, geldt een dagvergoeding van €175¹.

2. Als de leden in officiële hoedanigheid vergaderingen of bijeenkomsten buiten het vergaderprogramma van het Administratief Tribunaal moeten bijwonen, bedraagt de dagvergoeding € 323² en gelden dezelfde voorwaarden als vastgelegd in het bovenstaande eerste lid. Als zij op persoonlijke titel vergaderingen of bijeenkomsten bijwonen, maar hun de vergoeding van hun kosten ten laste van de begroting van de Raad van Europa is toegekend, bedraagt de dagvergoeding €175³.

3. De betaling van deze vergoeding dekt alle kosten die de leden maken om aan een vergadering deel te nemen, met uitzondering van de hierboven voorziene reiskosten. In bepaalde uitzonderlijke en met redenen omklede gevallen kunnen de leden echter, onder voorbehoud van de voorafgaande instemming van de secretaris-generaal, een aanvraag tot aanvullende vergoedingen indienen, als de totale verblijfskosten (kamer met ontbijt, met inbegrip van belastingen) meer bedragen dan 60% van de totale voor de vergadering te betalen dagvergoeding. Dergelijke aanvragen moeten vergezeld gaan van originele facturen ter staving van de werkelijk betaalde verblijfskosten.

Artikel 8

1. De duur van de periode die recht geeft op een vergoeding, wordt als volgt bepaald:

- i. De leden hebben recht op een dagelijkse verblijfsvergoeding voor elke periode van 24 uur tijdens de duur van hun dienstreis, te beginnen bij hun vertrek naar de vergadering en eindigend op het moment van terugkeer. De duur die voor het recht op een dagvergoeding in aanmerking wordt genomen, mag niet langer zijn dan de minimumduur die nodig is om de vergadering bij te wonen door gebruik te maken van de vervoersmiddelen die de basis vormen voor de berekening van de te vergoeden reiskosten, overeenkomstig de hierboven beschreven regels.
- ii. Voor periodes van minder dan vier uur is er geen dagelijkse verblijfsvergoeding verschuldigd.
- iii. Als de reisduur vier uur of meer, maar minder dan acht uur bedraagt en geen hotelovernachting omvat, krijgen de leden een kwart van de dagelijkse verblijfsvergoeding. Hetzelfde geldt voor elke periode van vier uur of meer, maar minder dan acht uur die aansluit op een periode van 24 uur of een veelvoud van 24 uur.
- iv. Als de reisduur acht uur of meer, maar minder dan 24 uur bedraagt en geen hotelovernachting omvat, krijgen de leden de helft van de dagelijkse verblijfsvergoeding. Hetzelfde geldt voor elke periode van acht uur of meer, maar minder dan 24 uur die aansluit op een periode van 24 uur of een veelvoud van 24 uur.
- v. Als de reisduur vier uur of meer, maar minder dan 24 uur bedraagt en een hotelovernachting omvat, krijgen de leden het volledige bedrag van de dagelijkse verblijfsvergoeding. Hetzelfde geldt voor elke periode van vier uur of meer, maar minder dan 24 uur die aansluit op een periode van 24 uur of een veelvoud van 24 uur.

¹ Geldende tarieven op 1 januari 2010.

² Geldende tarieven op 1 januari 2010.

³ Geldende tarieven op 1 januari 2010.

2. In het geval van reizen per vliegtuig, trein of boot wordt voor de berekening van de dagvergoeding de totale duur van de heen- en terugreis forfaitair met twee uur verhoogd.

3. De leden moeten melding maken van elke overnachting of maaltijd die hun gratis wordt aangeboden. Als de leden gratis overnachtingen of maaltijden ontvangen, worden de dagvergoedingen met de volgende bedragen verlaagd, tenzij de secretaris-generaal anders beslist:

- Logies (50% van de dagvergoeding)	€87,50 ¹ per nacht
- Maaltijd (lunch of diner) (15 % van de dagvergoeding)	€26,25 ² per maaltijd

IV. ANDERE KOSTEN

Artikel 9

1. Andere uitgaven van de leden naar aanleiding van hun deelname aan de vergadering (zoals visakosten of kosten van vereiste vaccinaties) worden vergoed. Aanvragen tot vergoeding van dergelijke kosten moeten vergezeld gaan van bewijsstukken van de werkelijk betaalde bedragen.

2. Uitgaven voor verzekeringen, representatiedoeleinden, communicatie per telefoon of fax, internettoegang en huur van vergaderzalen worden niet vergoed.

V. ZIEKTE EN ONGEVALLLEN

Artikel 10

Wanneer de leden reizen voor rekening van de Raad van Europa, zijn zij gedekt voor specifieke risico's in verband met deze verplaatsingen door een verzekering die de Organisatie voor hen heeft afgesloten. De leden moeten er echter voor zorgen dat de verzekering die zij in hun land van herkomst hebben afgesloten, in de eerste plaats de eventuele kosten van een ziekte of ongeval tijdens de reis en/of vergadering op zich neemt.

VI. VOORWAARDEN VOOR VERGOEDING

Artikel 11

De in de bovenstaande artikelen vastgelegde kosten worden vergoed op basis van een gecertificeerde, waarheidsgetrouwe verklaring die door het lid wordt ingediend en vergezeld gaat van alle, uit hoofde van het reglement vereiste bewijsstukken.

¹ Geldende tarieven op 1 januari 2010.

² Geldende tarieven op 1 januari 2010.

PROTOCOL 24

Goedkeuring van het verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2017

Besluit

De Centrale Commissie keurt het door het secretariaat opgestelde verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2017 goed.

Bijlage

**Verslag van de werkzaamheden
van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart
in 2017**

**I) SAMENSTELLING VAN DE CENTRALE COMMISSIE
EN HAAR SECRETARIAAT IN 2017**

VOORZITTERSCHAP EN VICEVOORZITTERSCHAP

Dhr. Dürler, directeur van de Zwitserse Dienst Maritieme Scheepvaart bij het federale Ministerie van Buitenlandse Zaken van de Zwitserse Confederatie (Zwitserland) en hoofd van de Zwitserse delegatie bij de CCR, bekleedt sinds 1 januari 2016 de functie van **voorzitter** van de CCR.



Dhr. Wehrmann, hoofd van de Onderafdeling Scheepvaart in het Bondsministerie voor Verkeer en Digitale Infrastructuur en hoofd van de Duitse delegatie bij de CCR, bekleedt sinds 1 januari 2016 de functie van **vicevoorzitter** van de CCR.



DELEGATIES

Dhr. ORTOLLAND, onderdirecteur van de afdeling zeerecht, binnenvaartrecht en de polen binnen het directoraat juridische zaken van het Ministerie van Europese Aangelegenheden en Buitenlandse Zaken van Frankrijk werd met ingang van 27 januari ter vervanging van dhr. GUYONVARCH, die andere functies gaat bekleden, benoemd tot plaatsvervangend commissaris bij de CCR namens Frankrijk.

Dhr. HEINZ, hoofd van de onderafdeling "Strategie en planning" van de algemene directie waterwegen en scheepvaart, werd met ingang van 1 februari ter vervanging van dhr. WEMPE, die met pensioen gegaan is, benoemd tot commissaris bij de CCR namens Duitsland.

Dhr. LEANDRI, plaatsvervangend algemeen voorzitter van het Comité van binnenvaartreders werd met ingang van 1 augustus ter vervanging van dhr. MORIN, die met pensioen gegaan is, benoemd tot commissaris bij de CCR namens Frankrijk.

Ten gevolge hiervan was de samenstelling van de Centrale Commissie aan het einde van het jaar 2017, de volgende:

DUITSLAND

Commissarissen: de heren WEHRMANN, **vicevoorzitter**
HEINZ,
HÖNEMANN,
KAUNE,
Plaatsvervangende commissarissen: de heren HÄUSLER,
KLICHE;

BELGIË

Commissarissen: dhr. LECHAT,
mevr. HOET,
dhr. LEDENT,
dhr. VERSCHUEREN,
Plaatsvervangende commissarissen: mevr. COENEN,
dhr. VAN DEN BORRE;

FRANKRIJK

Commissarissen: dhr. ALABRUNE,
mevr. PEIGNEY-COUDERC,
de heren LEANDRI,
ROUAS,
Plaatsvervangende commissarissen: de heren ORTOLLAND,
PIET;

NEDERLAND

Commissarissen: mevr. GIJSBERS,
de heren TEN BROEKE,
POST,
VAN DOORN,
Plaatsvervangende commissarissen: mevr. LUIJTEN,
dhr. MENSINK ;

ZWITSERLAND

Commissarissen: de heren DÜRLER, **Voorzitter**
BÜHLER,
HADORN,
KRATZENBERG,
Plaatsvervangende commissarissen: mevr. MUNGENAST,
dhr. SUTER;

Op de genoemde datum werd het secretariaat geleid door:

Secretaris-generaal: dhr. GEORGES
Plaatsvervangend secretaris-generaal: mevr. MOOSBRUGGER
Hoofdingenieur: dhr. PAULI

II) WERKZAAMHEDEN VAN DE CENTRALE COMMISSIE

- 1) Vergaderingen van de CCR-organen: plenaire zittingen, comité- en werkgroepsvergaderingen, raadgevende conferentie en bijeenkomsten met organisaties en instanties in het kader van samenwerking

a) Plenaire vergaderingen

GEWONE PLENAIRE VOORJAARSZITTING

Op 31 mei heeft bij wijze van uitzondering en op uitnodiging van het Zwitserse voorzitterschap de gewone voorjaarszitting van de Centrale Commissie plaatsgevonden in Schaffhausen (Zwitserland), onder voorzitterschap van dhr. DÜRLER.

Daarbij waren de volgende instanties als volgt vertegenwoordigd:

- voor de Europese Commissie, de dames KOPCZYNSKA en ROSCA,
- voor de Donaucommissie, dhr. STEMMER,
- voor de Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn, mevr. ROHN-BROSSARD,
- voor de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, dhr. DIONORI,
- voor de Moezelcommissie, mevr. BRÜCKNER.

GEWONE PLENAIRE NAJAARSZITTING

De Centrale Commissie heeft onder voorzitterschap van dhr. DÜRLER op 7 december haar gewone najaarszitting te Straatsburg gehouden, in aanwezigheid van de volgende vertegenwoordigers:

- voor de Europese Commissie, mevr. ROSCA,
- voor de Donaucommissie, dhr. STEMMER,
- voor de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, mevr. IVANOVA
- voor de Moezelcommissie, mevr. BRÜCKNER.

b) Comités en werkgroepen van de CCR

De comités en werkgroepen van de CCR zijn als volgt bijeengekomen:

COMITÉS

het Comité voor de Begroting, onder voorzitterschap van dhr. DÜRLER, op 30 mei te Schaffhausen en 6 december te Straatsburg;

het Administratief Sub-comité, onder voorzitterschap van dhr. BELLENGER, op 9 maart en 24 oktober te Straatsburg;

het Voorbereidend Comité, onder voorzitterschap van dhr. DÜRLER, op 22 maart te Straatsburg, 30 mei te Schaffhausen, 11 oktober en 6 december te Straatsburg;

het Economisch Comité, onder voorzitterschap van dhr. MORIN, op 21 maart te Straatsburg, 30 mei te Schaffhausen en onder voorzitterschap van dhr. LEANDRI, op 10 oktober en 6 december te Straatsburg;

het Comité Binnenvaartrecht, onder voorzitterschap van dhr. KAUNE, op 21 maart en onder voorzitterschap van dhr. MENSINK, op 18 oktober te Straatsburg;

het Comité Politierglement, onder voorzitterschap van dhr. ROUAS, op 19 april en 13 oktober te Straatsburg;

het Comité Reglement van Onderzoek, onder voorzitterschap van dhr. TEN BROEKE, op 20 april en onder voorzitterschap van dhr. BÜHLER, op 12 oktober te Straatsburg;

het Comité Infrastructuur en Milieu, onder voorzitterschap van dhr. TEN BROEKE, op 19 april en onder voorzitterschap van dhr. KRATZENBERG, op 12 oktober te Straatsburg;

het Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding, onder voorzitterschap van mevr. COENEN, op 22 maart en 11 oktober te Straatsburg;

gemeenschappelijke vergaderingen van het Comité Politierglement, het Comité Reglement van Onderzoek, het Comité Gevaarlijke Stoffen, het Comité Infrastructuur en Milieu en het Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding vonden plaats op 29 mei en 5 december te Straatsburg;

WERKGROEPEN

de werkgroep Politierglement, onder voorzitterschap van dhr. MAILLARD, van 7 tot en met 9 februari en van 30 tot en met 31 augustus te Straatsburg, voor een vergadering van de kleine werkgroep "actualisatie van de boetecatalogus";

de werkgroep RIS, onder voorzitterschap van dhr. STUURMAN, op 7 maart voor de hoorzitting "Uitbreiding van het elektronisch melden tot tankschepen" en verder op 8 maart, 21 en 22 juni, 19 en 20 september, alsook op 12 en 13 december te Straatsburg;

de werkgroep Reglement van Onderzoek, onder voorzitterschap van dhr. HENRY, op 23 februari, 30 juni en 30 november te Straatsburg;

de werkgroep Infrastructuur en Milieu, onder voorzitterschap van dhr. MAILLARD, op 2 maart en onder voorzitterschap van dhr. WISSELMANN, op 21 et 22 september te Straatsburg;

c) Raadgevende Conferentie

De raadgevende conferentie met de erkende organisaties vond plaats op 10 oktober te Straatsburg onder voorzitterschap van de SECRETARIS-GENERAAL.

d) Bijeenkomsten in het kader van de samenwerking tussen de CCR en diverse organisaties

ISGINTT

de stuurgroep *International Safety Guide for Inland Navigation Tank-Barges and Terminals* (ISGINTT/SC), onder voorzitterschap van dhr. JAEGERS, op 19 januari en 19 juli te Rotterdam;

de werkgroep (ISGINTT/WG), onder voorzitterschap van dhr. BOUMAN, op 21 maart te Rotterdam;

ADN

het ADN-Comité Veiligheid (gemeenschappelijke expertvergadering over het in de bijlage bij het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over binnenwateren vermelde reglement (ADN-CA)), onder voorzitterschap van dhr. REIN, van 23 tot en met 27 januari en van 28 tot en met 31 augustus te Genève;

het Comité van Beheer van het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over binnenwateren (ADN), onder voorzitterschap van dhr. REIN, op 27 januari en onder voorzitterschap van dhr. BIRKLHUBER, op 31 augustus te Genève;

de informele werkgroep "Explosieveiligheid op tankschepen" (ADN), onder voorzitterschap van mevr. BRANDES, op 20 et 21 april te Berlijn;

de informele werkgroep "Stoffenlijst", onder voorzitterschap van dhr. KRISCHOK, op 19 en 20 april te Berlijn;

de informele werkgroep "Opleiding van erkend deskundigen" (ADN), onder voorzitterschap van dhr. BÖLKER, op 22 en 23 maart te Straatsburg;

2) Onder auspiciën van de Centrale Commissie georganiseerde evenementen

BIJENKOMST MET HET ALGEMENE SECRETARIAAT VAN DE EUROPESE VOLKSPARTIJ VAN HET EUROPEES PARLEMENT (EVP)

Op 14 september heeft in Straatsburg een bijeenkomst plaatsgevonden tussen verschillende leden van het algemene secretariaat van de Europese Volkspartij (EVP) en het secretariaat van de CCR.

Eind 2017 werden bezoeken afgelegd aan de permanente vertegenwoordigingen bij de Europese Unie van Duitsland, België en Nederland. Voor begin 2018 staan bijeenkomsten gepland met de permanente vertegenwoordiging van Frankrijk bij de EU en van de Zwitserse vertegenwoordiging bij de EU.

3) Specifieke aandachtspunten van het jaar

EUROPEES COMITÉ VOOR DE OPSTELLING VAN STANDAARDEN IN DE BINNENVAART (CESNI)

Het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) werd in 2015 onder auspiciën van de CCR ingesteld. De taak van dit Comité bestaat uit de goedkeuring van technische standaarden op verschillende gebieden, zoals voor schepen en bemanningen, alsmede op IT-gebied. De toepassing van deze standaarden wordt tot stand gebracht door verwijzingen in de respectieve regelgeving op Europees en internationaal vlak, met name in de regelgeving van de Europese Unie en die van de CCR. In het Comité CESNI zijn alle lidstaten van de CCR en de Europese Unie vertegenwoordigd, alsmede de Europese Commissie, internationale organisaties zoals de rivierencommissies, erkende organisaties, vakverenigingen en waarnemersstaten. Het secretariaat wordt verzorgd door de CCR.

De rol van CESNI is bij te dragen aan het vastleggen van onderling overeengekomen uniforme standaarden voor de Rijn en het gehele binnenvaartnet van de Europese Unie teneinde

- de veiligheid en milieubescherming in het kader van de binnenvaart te verhogen,
- beroepen in de binnenvaart onder de aandacht te brengen en de sector aantrekkelijker te maken, alsmede
- de vervoersactiviteiten en internationale handel te bevorderen.

Het Comité is in 2017 drie maal, onder voorzitterschap van dhr. NILLES (Luxemburgse delegatie) in Straatsburg bijeengekomen, namelijk op 23 maart, 6 juli en 18 oktober. Het Comité heeft de ES-TRIN 2017/1 aangenomen, de nieuwe standaard met technische voorschriften voor binnenvaartschepen, alsmede de Inland AIS-Teststandaard. Het Comité heeft een tijdelijke werkgroep ingesteld op het gebied van de elektronische systemen aan boord van binnenvaartschepen (CESNI/PT/Elec). Deze werkgroep heeft voornamelijk tot taak om een ontwerptekst op te stellen voor de technische voorschriften voor elektronische systemen (Hoofdstuk 12 van de ES-TRIN).

Het Comité is voornemens om in 2018 verschillende standaarden aan te nemen op het gebied van de beroepskwalificaties. Deze standaarden zullen rechtstreeks worden overgenomen in de gedelegeerde handelingen die voorzien zijn in het kader van de nieuwe EU-richtlijn betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart, die op 4 december 2017 officieel door de Ministerraad van de EU werd aangenomen.

In de loop van 2017 werd Servië en Oekraïne de status van waarnemersstaat toegekend.

WERKGROEPEN VAN CESNI

De werkgroepen zijn als volgt bijeengekomen:

de werkgroep Technische Voorschriften (CESNI/PT) is onder voorzitterschap van mevr. HERRMANN (Duitse delegatie) op 21 en 22 februari, 28 en 29 juni, 27 en 28 september evenals op 28 en 30 november te Straatsburg bijeengekomen.

Afgezien van deze vergaderingen werden er drie ad hoc-vergaderingen georganiseerd. Op 27 juni vond in Straatsburg de ad hoc-vergadering "Standaard voor programmeerbare elektronische systemen en IT-systemen (informatie- en communicatietechnologie)" plaats. Op 26 september vond een ad hoc-vergadering plaats over de "standaard voor de emissies van bestaande motoren aan boord van binnenvaartschepen als vertrekpunt voor vrijwillige initiatieven", eveneens in Straatsburg. Tot slot werd er op 28 november te Straatsburg een ad hoc-vergadering georganiseerd over de "European Hull Data Base" (EHDB).

de werkgroep voor beroepskwalificaties (CESNI/QP) is onder voorzitterschap van dhr. DABROWSKI (Tsjechische delegatie) op 2 februari te Straatsburg en op 11 mei te Boedapest, op 7 september te Brussel en op 16 november te Straatsburg bijeengekomen.

De drie tijdelijke werkgroepen die in 2016 werden ingesteld, verrichten werkzaamheden onder toezicht van de werkgroep CESNI/QP:

- de tijdelijke werkgroep voor medische standaarden (CESNI/QP/Med) is, onder voorzitterschap van dhr. KWAKERNAAT (Nederlandse delegatie) op 31 januari en op 6 juli in Straatsburg, en op 5 september in Brussel bijeengekomen;
- de tijdelijke werkgroep voor competentiestandaarden (CESNI/QP/Comp) is onder voorzitterschap van dhr. RUSCHE op 1 februari in Straatsburg, op 10 mei in Boedapest, op 6 september in Brussel en op 15 november in Straatsburg bijeengekomen;
- tot slot is de tijdelijke werkgroep betreffende simulatorstandaarden (CESNI/QP/Simul) onder voorzitterschap van dhr. BLESSINGER (Zwitserse delegatie) op 31 januari in Straatsburg, op 12 en 13 juni in Duisburg en op 12 en 13 september in Harlingen bijeengekomen.

OVERIGE WERKZAAMHEDEN VAN DE CCR

STRATEGIE VAN DE CCR

Tijdens de plenaire zitting heeft de CCR strategische oriëntaties aangenomen die de leidraad zullen vormen voor de toekomstige werkzaamheden. Deze oriëntaties bekrachtigen enerzijds de Akte van Mannheim en de grondbeginselen daarvan als basis voor de toekomstige werkzaamheden van de CCR, terwijl zij anderzijds het streven van de CCR onderstrepen om uitgaand van haar buitengewone competentie nauw samen te werken met de EU en andere internationale organisaties om een duurzame Rijn- en binnenvaart te bevorderen.

De context van de Rijnvaart en CCR is permanent onderhevig aan omwentelingen. De Rijnvaart speelt zich steeds meer af binnen de wereldwijde economische context. Politieke, juridisch, sociale en technische beslissingen die de Rijnvaart betreffen, hebben meer dan ooit een Europese component. Daarom is de CCR van mening dat haar activiteiten uit moeten gaan van strategische richtsnoeren die rekening houden met deze omwentelingen en de invulling die daaraan gegeven wordt.

De CCR heeft een economisch, ecologisch en sociaal duurzame scheepvaart op de Rijn en ook daar buiten hoog in het vaandel staan. De CCR zal zich daarom ook in de toekomst blijven inzetten voor nationale, regionale en globale duurzaamheidsdoelstellingen en –initiatieven, met name door de goedkeuring van de Visie van een emissievrije binnenvaart tot 2050. De CCR zal de voordelen van de binnenvaart als hoogwaardige vervoersdrager blijven promoten en alles in het werk stellen om meer vervoersactiviteiten naar de waterweg te verplaatsen. Dit doet zij door met behulp van innovatie en digitalisering de nieuwe uitdagingen waar de binnenvaart voor gesteld gaat worden, op te pakken. De CCR wil ook in de toekomst koploper blijven als kenniscentrum en centrale plaats voor alles wat met de binnenvaartbelangen te maken heeft, waarbij zij haar expertise en brede ervaring in de volle omvang zal benutten.

De CCR zal voor de planning van haar werkzaamheden in de komende jaren de strategische richtsnoeren, waar de delegaties met hulp van het secretariaat en op initiatief van de voorzitter vanaf vorig jaar september aan gewerkt hebben, als vertrekpunt nemen. Ook de komende werkprogramma's en de betrekkingen met de verschillende internationale organisaties, waaronder de EU-instellingen en met name de Europese Commissie, zullen op deze richtsnoeren gestoeld zijn.

JAARVERSLAG VAN DE MARKTOBSERVATIE VAN DE BINNENVAART IN EUROPA: EDITIE 2017

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft voor het tweede, opeenvolgende jaar het jaarrapport uit van de marktobservatie in de binnenvaart in Europa uitgebracht. Dit rapport is tot stand gekomen in samenwerking met de Europese Commissie.

Ook deze keer heeft de nauwe samenwerking tussen de twee instellingen een rapport opgeleverd dat een zeer volledig beeld biedt van de marktsituatie. In het rapport wordt tevens beschreven welke ontwikkelingen zich in de Europese binnenvaart in de loop van 2016 hebben voorgedaan. Een inleidend voorwoord van de Europese Commissaris voor mobiliteit en transport, Violeta Bulc, en van de secretaris-generaal van de CCR, Bruno Georges, onderstreept nogmaals de uitdrukkelijke Europese dimensie van deze publicatie.

PUBLICATIE VAN DE CCR VAN HET MARKET INSIGHT /NAJAAR 2017

De CCR heeft opnieuw een kwartaalbulletin opgesteld en gepubliceerd over de Europese binnenvaart, dat ook deze keer in samenwerking met de Europese Commissie tot stand werd gebracht. De Market Insight van het najaar 2017 geeft informatie over de situatie van de binnenvaart aan het begin van 2017.

GEMEENSCHAPPELIJKE VERGADERING MET DE WATER- EN SCHEEPVAARTPOLITIE VAN DE LIDSTATEN VAN DE CCR

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft op 9 en 10 november de vierjaarlijkse bijeenkomst met de water- en scheepvaartpolitiediensten van de CCR-lidstaten en AQUAPOL georganiseerd.

Deze bijeenkomst, die op uitnodiging van de Duitse delegatie heeft plaatsgevonden in het Bondsministerie van Verkeer en Digitale Infrastructuur (BMVI), bood een goede gelegenheid om diverse onderwerpen te bespreken en kan in meerdere opzichten een succes worden genoemd.

De bijeenkomst is een soort platform voor een gedachtewisseling tussen politieautoriteiten, dat de gelegenheid biedt te bespreken hoe men in de praktijk te werk gaat. De behandelde thema's hadden betrekking op alle reglementen van de CCR (verkeersvoorschriften, sociale en technische voorschriften, vervoer van gevaarlijke stoffen). Verder werd ook aandacht besteed aan concrete, actuele onderwerpen die verband houden met de taken van deze autoriteiten, zoals de opkomst van steeds andere vormen van waterrecreatie en watersportactiviteiten, de naleving van de rusttijden en de seinvoering van de schepen.

De bijeenkomst heeft tevens een rechtstreeks contact en uitwisseling van ervaringen mogelijk gemaakt tussen de autoriteiten die belast zijn met de uitvoering van de CCR-reglementen en de auteurs van deze wetgevende teksten. Men vond het bijzonder waardevol dat door deze bijeenkomst de mogelijkheid wordt geboden om input te leveren voor een eventuele aanpassing van de reglementen in het licht van de technische, maatschappelijke en economische ontwikkelingen in de binnenvaart.

Ook AQUAPOL, het netwerk van Europese waterpolitiediensten, was vertegenwoordigd op deze bijeenkomst. Deze organisatie heeft van verschillende onderwerpen de achtergrond geschetst en een aantal overwegingen dienaangaande naar voren gebracht.

Alle deelnemers hebben te kennen gegeven zeer tevreden te zijn met het kwalitatief zeer hoge gehalte van het overleg, dat door de feedback over de tenuitvoerlegging van de regelgeving zeker zal bijdragen aan de harmonisatie van het Rijnregime en het behoud van het hoge veiligheidsniveau op alle waterwegen. De deelnemers hebben afgesproken in 2021 opnieuw bijeen te komen.

GROTE DEELNAME AAN DE ENQUÊTE VAN DE CCR OVER DE VERPLICHTE UITRUSTING MET INLAND AIS EN EEN VISUALISERINGSSYSTEEM VOOR ELEKTRONISCHE KAARTEN

De CCR heeft met ingang op 1 december 2014 een verplichting tot uitrusting met een Inland AIS-apparaat en een Inland ECDIS-apparaat of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem voor elektronische kaarten ingevoerd. Inmiddels is er twee jaar ervaring opgedaan met de tenuitvoerlegging van dit besluit en daarom heeft de CCR besloten een online-enquête te houden om een beter zicht te krijgen op de eventuele problemen die de gebruikers daarbij ondervonden en om iedereen die iets te maken heeft met deze regelgeving de gelegenheid te bieden voorstellen ter verbetering te doen.

Tijdens de looptijd van de enquête van twee maanden heeft de CCR op deze manier ruim 1000 volledig ingevulde vragenlijsten ontvangen, alsmede ruim 400 deels beantwoorde, maar bruikbare enquêtes. Meer dan 90% van de antwoorden waren afkomstig van schippers. De resultaten stellen de CCR in staat om de regelgeving voor de Rijnvaart, die in nauw overleg met het bedrijfsleven wordt opgesteld, ook in de toekomst goed op de scheepvaart af te stemmen en te verbeteren. Het grote aantal antwoorden vormt een belangrijke bron van informatie, die niet alleen alle deelnemers aan de enquête ten goede zal komen, maar de hele binnenvaart.

Met meer dan 100 enquêtevragen en antwoorden die in drie verschillende talen werden ingediend, heeft dit een schat aan informatie opgeleverd.

De evaluatie en de samenvatting van de resultaten van de enquête werden per mail aan alle deelnemers gestuurd.

Het is de bedoeling om in het de eerste helft van 2018 een tweede document uit te brengen met de conclusies en aanbevelingen die op grond van deze evaluatie van de uitrustingsverplichting met Inland AIS-apparatuur door de CCR getrokken konden worden.

AANPASSING VAN DE RIJNREGELGEVING OM REKENING TE HOUDEN MET DE EUROPESE STANDAARD TOT VASTSTELLING VAN DE TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN VOOR DE BINNENVAART

De CCR heeft tijdens de plenaire zitting in december 2017 drie besluiten aangenomen die de reglementen van de CCR aanpassen om rekening te houden met de ES-TRIN 2017. Het ROSR (Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn) werd aangepast om een verwijzing naar ES-TRIN 2017/1 op te nemen. De eigenlijke technische voorschriften zijn nu vervat in de standaard en kunnen daarom in het ROSR komen te vervallen. Hierdoor wordt ook een grotere overeenstemming met het reglementair kader van de Europese Unie bereikt. De verwijzingen naar artikelen van het ROSR in het RPR (Rijnvaartpolitiereglement) en het RSP (Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn) werden eveneens aangepast. Deze wijzigingen zullen net als de standaard op 7 oktober 2018 van kracht worden.

4) Inter-institutionele betrekkingen

a) Europese Commissie

De samenwerking tussen de EU en de CCR, die stoelt op een samenwerkingsovereenkomst tussen de Europese Commissie en de CCR uit 2003, gevolgd door de ondertekening van het Administrative Arrangement tussen DG MOVE en het secretariaat van de CCR uit 2013, was in 2017 zeer intensief.

De concrete omzetting van deze samenwerking vindt plaats in het kader van het dienstverlenende contract, dat een looptijd heeft van drie jaar (2016-2018). Zoals voorzien in het Administrative Arrangement, vormt dit contract een meerjarig financieel kader, enerzijds voor de Europese marktobservatie, en anderzijds voor de reglementaire werkzaamheden op het gebied van de technische voorschriften en de beroepskwalificaties. Deze werkzaamheden worden verricht in CESNI, het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart. In het kader van de tenuitvoerlegging van het contract hebben er twee vergaderingen plaatsgevonden tussen de vertegenwoordigers van het secretariaat van de CCR en van DG MOVE, één op 5 april in Brussel en een tweede op 15 november in Straatsburg. Het tussentijdse verslag, dat opgesteld moest worden na 18 maanden (oftewel halverwege de looptijd van het contract), werd in oktober door de Europese Commissie volledig bekrachtigd. Het secretariaat van de CCR heeft bovendien door middel van technische ondersteuning, zoals voorzien in het contract, actief bijgedragen aan de opstelling van de mid-term review voor het actieplan NAIADES II van de Europese Commissie.

Afgezien hiervan hebben er krachtens de samenwerkingsovereenkomst van 2003, twee coördinatievergaderingen plaatsgevonden, één op 4 april in Brussel en een tweede op 16 november in Straatsburg. Er is eerste overleg gevoerd over de toekomstige samenwerking, op korte termijn (na 2018) en op middellange termijn (na 2021) en dit zal naar verwachting ook in 2018 een belangrijk onderwerp blijven.

De plenaire vergaderingen van de CCR vormden eveneens een platform voor een gedachtewisseling tussen de Europese Commissie en de Centrale Commissie. Met de vertegenwoordigers van de Europese Commissie, in de persoon van mevr. KOPCZYNSKA, directeur 'Waterborne' van het Directoraat-Generaal Mobiliteit en Transport (DG MOVE), en mevr. ROSCA, hoofd van de unit "havens en binnenvaart" van het genoemde directoraat-generaal, konden gesprekken worden gevoerd over de perspectieven om ook in de toekomst het geprivilegieerde partnerschap te behouden en te bestendigen.

Tijdens de plenaire najaarszitting heeft mevr. ROSCA het Duitse voorzitterschap van de CCR voor de komende twee jaar begroet. Zij legde daarbij de nadruk op het succes van de nauwe samenwerking, die tot talrijke positieve reacties geleid heeft, alsmede op de nauwe betrokkenheid van de CCR bij de Europese binnenvaart en de ondersteuning die de CCR biedt. Zij heeft tevens met belangstelling kennis genomen van de strategische oriëntaties van de CCR en het feit dat daarbij de nadruk wordt gelegd op een milieuvriendelijke, efficiënte binnenvaart die openstaat voor de digitalisering.

Afgezien van dit regelmatige overleg, zijn er tal van andere evenementen en bijeenkomsten die getuigen van de nauwere samenwerking. Het secretariaat heeft de CCR vertegenwoordigd op de *kick-off meeting* van de expertgroup van NAIADES II op 26 juni in Brussel.

In het kader van de Rijn-Alpen-corridor, één van de negen corridors van het trans-Europese transportnet (TEN-T), heeft de CCR twee werkvergaderingen georganiseerd over de binnenvaart en binnenhavens, één op 27 februari in Rotterdam en een tweede op 15 mei in Duisburg. Deze twee vergaderingen kunnen tevens beschouwd worden als een bevestiging van de essentiële rol van de CCR in het gehele binnenvaartgebeuren.

Op 13 november vond in Straatsburg bij het CCR-secretariaat een ontmoeting plaats met de Europese coördinator van de TEN-T Rijn-Alpen-corridor, dhr. WOJCIECHOWSKI, in aanwezigheid van zijn adjunct, dhr. WOJTAS, met in aansluiting daarop een bijeenkomst met de burgemeester van de stad Straatsburg, dhr. RIES en de voorzitter van de "Eurometropole", dhr. HERRMANN.

Daar komt nog bij dat de secretaris-generaal op 13 januari in Brussel een bezoek heeft gebracht aan mevr. KOPCZYNSKA en aan dhr. ZAKONJESEK, hoofd van het kabinet van de Europese Commissaris, mevr. Bulc, op 13 juli in Brussel.

b) Moezelcommissie

In het kader van de in 2014 ondertekende samenwerkingsovereenkomst heeft op 20 oktober in Trier een vierde vergadering tussen het secretariaat van de Moezelcommissie en het CCR-secretariaat plaatsgevonden.

Afgezien van de uitwisseling van informatie, heeft er een gedachtewisseling over de reglementaire werkzaamheden plaatsgevonden op het gebied van

- de politievoorschriften: harmonisatie van de meldplicht en uitbreiding van de verplichting tot elektronisch melden tot tankschepen (artikel 12.01 van het RPR en 9.05 van het MPR), de CCR-enquête over de implementatie van de verplichting tot uitrusting met en gebruik van een Inland AIS-apparaat en een visualiseringssysteem voor elektronische kaarten, de actualisering van de boetecatalogus, de harmonisatie tussen RPR en MPR in een aantal specifieke gevallen, harmonisatie van het MPR /RPR met ES-TRIN;
- de marktobservatie en de uitwisseling van statistische gegevens: beide instellingen hebben het afgelopen jaar uitstekend op deze gebieden samengewerkt;
- de bijdrage aan het rapport NAIADES II die door het secretariaat van de CCR werd verzorgd.

Het secretariaat van de CCR was aanwezig op de twee plenaire zittingen van de Moezelcommissie die op 12 mei in Trier en op 30 november in Senningen plaatsvonden.

c) Donaucommissie

Op 7 juni hebben de Donaucommissie, de Europese Commissie (DG MOVE) en de CCR samen in Boedapest een workshop georganiseerd met de titel "*Cooperation in the field of Market Observation for European inland waterway transport - practice and challenges*".

Het secretariaat van de CCR was eveneens vertegenwoordigd op de twee plenaire zittingen van de Donaucommissie op 9 juni en 13 december in Boedapest.

d) Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn

Het secretariaat van de CCR was aanwezig op de plenaire zittingen van de ICBR op 21 en 22 juni in Karlsruhe en op 19 oktober in Koblenz.

e) Savacommissie (*International Sava River Basin Commission*)

Het secretariaat van de CCR heeft op 10 november in Zagreb een ontmoeting gehad met de vertegenwoordigers van de Savacommissie, dhr. ZELJKO, secretaris, en dhr. MILKOVIC, plaatsvervangend secretaris.

5) Internationale Organisaties

Het secretariaat heeft de Centrale Commissie vertegenwoordigd bij:

- de Europese Commissie (vergaderingen van verschillende werkgroepen die kwesties met betrekking tot de binnenvaart behandelen);
- het Comité Vervoer over Land van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties te Genève en bij haar werkgroepen en expertgroups, voor zover er kwesties betreffende de binnenvaart werden behandeld;
- hoorzittingen en colloquia van het Internationaal Transport Forum (ITF);
- de Donaucommissie (CD);
- de Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn (ICBR);
- de Moezelcommissie (MC).

6) Administratieve overeenkomsten

Het secretariaat van de Centrale Commissie heeft deelgenomen aan beide vergaderingen (5-7 april te Prague en 12-13 september te Bonn) van het RAINWAT-Comité dat met het beheer, de harmonisatie en optimalisering van de Regionale Regeling betreffende de Radiocommunicatiedienst op de Binnenwateren is belast.

7) Niet-gouvernementele organisaties

Het secretariaat heeft deelgenomen aan diverse evenementen die georganiseerd werden door:

- de Internationale Permanente Vereniging van de Congressen van de Scheepvaart (PIANC) en met name de conferentie Smart Rivers, 18-22 september, Pittsburgh, Verenigde Staten;
- EDINNA ("Education in Inland Navigation");
- de ETF (European Transport Workers' Federation);
- de FEPI (Europese Federatie van Binnenhavens);
- de FETSA (Federation of European Tank Storage Associations);
- de IVR (de Internationale Vereniging voor de Behartiging van de Gemeenschappelijke Belangen van de Binnenvaart en de Verzekeringen en voor het Houden van een Rijnschepenregister);
- de EBU (Europese Binnenvaart Unie);
- de ESO (Europese Schippersorganisatie);
- de VBW (Vereniging voor Europese Binnenvaart en Waterwegen).

III) HET ADMINISTRATIEF CENTRUM VOOR DE SOCIALE ZEKERHEID VOOR DE RIJNVARENDEN

Het Administratief Centrum is, onder voorzitterschap van mevr. POLIGNÉ van de Franse delegatie, op 28 maart en op 26 oktober te Straatsburg bijeengekomen voor zijn 73e en 74e zitting.

IV) KAMER VAN BEROEP

Op 1 januari 2017 bestond de Kamer van Beroep van de Centrale Commissie uit de navolgende leden:

RECHTERS

dhr. BALL	Duitsland
dhr. DE BAETS	België
dhr. WOEHLING	Frankrijk
dhr. DE SAVORNIN- LOHMAN	Nederland
mevr. STAMM	Zwitserland

PLAATSVERVANGENDE RECHTERS

dhr. GÖBEL	Duitsland	
dhr. BULLYNCK	België	
dhr. BANGRATZ	Frankrijk	
dhr. HAAK	Nederland	Tot 6 december 2017, vanaf 7 december 2017 vervangen door dhr. SPRENGER
dhr. LÖTSCHER	Zwitserland	

GRIFFIER

Mevr. Braat, juridisch adviseur van de CCR.

RECHTSZITTINGEN

Onder voorzitterschap van mevr. STAMM heeft de Kamer van Beroep op 10 mei en 7 november te Straatsburg zitting gehouden en in hoger beroep en laatste instantie drie strafrechtelijke vonnissen en één civielrechtelijke vonnis gewezen.

PROTOCOL 25

Persbericht

Besluit

Het persbericht is goedgekeurd.

PROTOCOL 26

Datum van de volgende zitting

Besluit

De volgende zitting vindt plaats op 7 december 2018 te Straatsburg.