



**NAJAARZITTING 2019
AANGENOMEN BESLUITEN
(2019-II)**

Straatsburg, 4 december 2019

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

CC/R (19) 2 def.

NAJAARSZITTING 2018

AANGENOMEN BESLUITEN

(2019-II)

Straatsburg, 4 december 2019

INHOUD

Bladzijde

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

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

II. Algemene zaken

Protocol 2: Ministeriële verklaring van Mannheim	1
Protocol 3: Samenwerking van de CCR met de Europese Unie	1
Protocol 4: Werkzaamheden van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI)	1
Protocol 5: Vervolg op de NAIADES-programma's	1
Protocol 6: De binnenvaart in het werkprogramma van het komende Duitse voorzitterschap van de Raad van de EU	1
Protocol 7: Samenwerking van de CCR met de internationale organisaties	1
Protocol 8: Studie van de CCR over de financiering van de energietransitie voor een emissievrije Europese binnenvaartsector	2
Protocol 9: Uitvoering van de werkprogramma's	2
Protocol 10: Werkprogramma's	2
Protocol 11: Voorzitterschap en plaatsvervangend voorzitterschap van de comités voor de periode 2020-2021	28
Protocol 12: Interpretatie van artikel 37 van de Herzene Rijnvaartakte	30
Protocol 13: Ratificaties van verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR	30

III. Economische aspecten

Protocol 14: Economische situatie in de Europese binnenvaart	37
--	----

IV. Schipperspatenten en bemanning

Protocol 15: Kennisneming van het voorlopige ontwerp van het nieuwe Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) vóór notificatie aan de Europese Commissie door het voorzitterschap en kennisgeving aan de partners	46
---	----

V. Verkeersregels en Informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn

Protocol 16: Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) (inhoudsopgave, artikelen 1.10, 1.10a, 1.11, bijlage 13) en van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) (artikel 2.13, eerste lid) inzake de actualisering van de lijst van documenten die aan boord moeten worden bewaard.....	46
Protocol 17: Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) met het oog op de harmonisatie van de terminologie met betrekking tot de termen "vaargeul, vaarwater en vaarweg".....	56
Protocol 18: Goedkeuring van een wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement via de schriftelijke procedure (Artikel 1.11).....	76
Protocol 19: Uitbreiding van de elektronische meldplicht, met ingang van 1 december 2021, tot de schepen en bijzondere transporten die onder artikel 12.01, eerste lid, onderdeel a en onderdelen d tot en met h, van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) vallen.....	78

VI. Technische voorschriften voor schepen

Protocol 20: Technische voorschriften voor schepen.....	81
---	----

VII. Vraagstukken in verband met de rijn als vaarweg

Protocol 21: Stremming van afzonderlijke kolken van de sluizen in de Boven-Rijn voor het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden.....	81
Protocol 22: Aangepaste doelstellingen voor vrijstromende en gekanaliseerde rivieren voor de goede bevaarbaarheid (Good Navigation Status (GNS)).....	83

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

Protocol 23: Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van de door comités en werkgroepen genomen beslissingen evenals kennisneming van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften.....	84
---	----

IX. Begroting en beheer

Protocol 24: Wijziging van het Personeelsreglement.....	102
---	-----

X. Diversen

Protocol 25: Onderbreking van het sluisbedrijf op het Grote Kanaal van de Elzas en op de gekanaliseerde Rijn, en in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek tijdens de Kerst- en Nieuwjaarsnacht.....	105
Protocol 26: Onderbreking van het sluisbedrijf op de Neder-Rijn en de Lek in Nederland gedurende het weekeinde.....	105
Protocol 27: 100ste verjaardag van de vestiging van de zetel van de CCR in Straatsburg.....	105

	Bladzijde
Protocol 28: Persbericht	105
Protocol 29: Datum van de volgende plenaire vergadering gecombineerd met de Raadgevende Conferentie	106
Protocol 30: Realisatie van de doelstellingen van het voorzitterschap van de CCR voor de periode 2018-2019	106
Protocol 31: Oriëntaties van het Belgische voorzitterschap	109
Protocol 32: Presentatie van de lopende werkzaamheden, stand van zaken en volgende stappen binnen de Rijn-Alpen-corridor	113

AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE NAJAARSZITTING 2019

PROTOCOL 1

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

Geen besluit.

PROTOCOL 2

Ministeriële verklaring van Mannheim

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

Vervolg op de NAIADES-programma's

Geen besluit.

PROTOCOL 6

**De binnenvaart in het werkprogramma van het komende Duitse voorzitterschap van de Raad
van de EU**

Geen besluit.

PROTOCOL 7

Samenwerking van de CCR met de internationale organisaties

Geen besluit.

PROTOCOL 8

Studie van de CCR over de financiering van de energietransitie voor een emissievrije Europese binnenvaartsector

Geen besluit.

PROTOCOL 9

Uitvoering van de werkprogramma's

Geen besluit.

PROTOCOL 10

Werkprogramma's

Besluit

De Centrale Commissie,

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

uitgaande van de evaluerende en prospectieve werkzaamheden van haar comités,

neemt kennis van de in de bijlage vermelde, door de comités vastgestelde werkprogramma's voor 2020-2021.

Bijlage

I – Comité Binnenvaartrecht

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

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Behandeling	Prioriteit	Mandaat van de VM
I-20-1	Afgifte van de Rijnvaartverklaring Organisatie van een rondetafelbijeenkomst voor de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de afgifte van de Rijnvaartverklaring en het exploitatiecertificaat over de doeltreffendheid van de controles voordat deze documenten worden afgegeven	2008 - 2021		DF (11) 21	DF Ad hoc-bijeenkomsten met de autoriteiten van afgifte	II	→ 2.5
I-20-2	Vraagstukken in verband met de betrekkingen met de Europese Unie en de wisselwerking tussen Rijnvaartrecht en Communautair recht Juridische vraagstukken die verband houden met de uitvoering van de samenwerkingsovereenkomsten Juridische middelen ter versterking van de samenwerking	vaste taak		Zie eveneens DF (19) 28 intern	DF, op verzoek en in overleg met PRE	I	
I-20-3	Evaluatie van artikel 32 van de Akte van Mannheim Onderzoek met betrekking tot artikel 32 van de Akte van Mannheim met het oog op de harmonisatie van de boetes bij overtreding van de verkeersvoorschriften binnen de door de CCR gestelde grenzen	2008 - 2021		DF (09)m 5	DF	I	
I-20-4	Juridische monitoring/ begeleiding van internationale verdragen Bijhouden van de stand van de ratificatie van internationale verdragen, met name het CLNI 2012, en het beantwoorden van eventuele vragen over de tenuitvoerlegging van deze verdragen	vaste taak		DF (11) 20		II	

Code	Taak	Duur	Context	Basis	Behandeling	Prioriteit	Mandaat van de VM
I-20-5	Reglement inzake het klachtrecht Evaluatie van het huidige Reglement inzake het klachtrecht	2016 - 2021		DF (15) 25	DF	I	
I-20-6	Interpretatie van artikel 37 van de Akte van Mannheim Correctie van een redactionele fout aangezien vergeten werd artikel 37 aan te passen in het kader van de wijziging van artikel 32 door Aanvullend Protocol nr. 6.	2019 - 2021				I	
I-20-7	Harmonisatie van het gebruik van de begrippen “schipper” en “vaartuig” in de drie reglementen van de CCR	2018 - 2021			DF	I	
I-20-8	Onderzoeken of het noodzakelijk en realistisch is voor de CCR om zich bezig te houden met sociale zaken	2018 - 2021		DF (17) 25	DF in overleg met STF	II	
I-20-9	Bepalen of het nodig is onderzoek te verrichten naar de invoering van een verzekeringsplicht	2018 - 2021		2011-II-8	DF	II	
I-20-10	Bepalen of het nodig is onderzoek te verrichten naar een eventuele verbetering van de voorwaarden voor de schadeloosstelling van exploitanten voor de gevolgen van stremmingen van de waterweg	2018 - 2021		2011-II-8	DF	II	

II – Economisch Comité

HOOFDTAAK VAN HET COMITÉ ECO

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

Code	Taken	Termijn	Context	Uitgangspunt	Behandeling	Prioriteit	Verklaring van Mannheim
II-20-1	Ondersteuning van de werkzaamheden van de marktobservatie: a) Ter beschikking stellen van economische gegevens met betrekking tot de binnenvaart in Europa.	Vaste taak	Een zo volledig mogelijke gegevensvergaring garanderen.	Europees contract 2019-2021	ECO	I	
	b) Advies en opmerkingen van het Comité vergaren met het oog op de publicatie van de verschillende rapporten.		Erop toezien dat de inhoud van de marktobservatierapporten zo goed mogelijk beantwoorden aan de noden van de CCR-delegaties (en de sector).				
	c) De verspreiding van de resultaten van de marktobservatie bevorderen.		Ervoor zorgen dat de resultaten zo wijd mogelijk worden verspreid, o.a. door middel van de actualisering van de lijst van geadresseerden van de marktobservatierapporten. Hiervoor zal met name nauw worden samengewerkt met de beleidsmedewerker voor communicatie van het CCR-secretariaat.				
II-20-2	Gevolg geven aan de workshop van de CCR van 26 november 2019 in Bonn over de lage waterstanden en de gevolgen daarvan voor de Rijnvaart, met name met betrekking tot de economische aspecten.	2020	Mogelijke oplossingen/opties identificeren om de betrouwbaarheid en veerkracht van de binnenvaart te verbeteren in het licht van sterk fluctuerende waterstanden (lage en hoge waterstanden). In samenwerking met IEN (voor de infrastructuuraspecten).	ECO (18) 41	ECO	I	

Code	Taken	Termijn	Context	Uitgangspunt	Behandeling	Prioriteit	Verklaring van Mannheim
II-20-3	Evaluatie en tenuitvoerlegging van de voorstellen die worden ontwikkeld in het kader van het CCR-onderzoek naar de financiering van de transitie van de sector naar een emissievrije binnenvaart.	2021	Oplossingen ontwikkelen (met name voor een adequate financiering) om te komen tot een emissievrije binnenvaart. De toegang tot bestaande en toekomstige financieringsinstrumenten garanderen. De onderlinge samenhang van overheidsbeleid op dit gebied waarborgen.		ECO in samenwerking met andere comités	I	→ 4.2
II-20-4	Bijdragen aan het vergaren van meer kennis over alternatieve energiebronnen voor binnenvaartschepen	2020	In de binnenvaart zullen in de toekomst steeds meer alternatieve energiebronnen worden gebruikt, zoals elektrische voortstuwingen met batterijen. De uitwisseling van informatie met de betrokken partijen wordt bevorderd, bijvoorbeeld door de organisatie van een workshop in 2020, in overleg met het Comité Reglement van onderzoek en het Comité Infrastructuur en milieu.	ECO (19) 33	ECO – RV - IEN	I	→ 5
II-20-5	Externe sprekers uitnodigen voor presentaties over innovatieve projecten met name met het oog op de energie- en klimaatgerelateerde uitdagingen.	Vaste taak	Externe sprekers uitnodigen om een presentatie te geven over een onderwerp dat verband houdt met de werkzaamheden van het Comité ECO, om meer informatie te vergaren over de innovatie in de binnenvaart, met name op het gebied van klimaat en energie.	Op verzoek van de delegaties	ECO	II	
II-20-6	Ondersteuning bieden bij de organisatie van werkgroepen in het kader van de Rijn-Alpen-corridor en analyse van de werkplannen met betrekking tot deze corridor	Vaste taak	Werkzaamheden van start gegaan in 2017. Ervoor zorgen dat de binnenvaart vertegenwoordigd is bij het overleg in de corridor. In samenwerking met IEN (voor de infrastructuuraspecten)	ECO (17) 24 ECO (19) 7	ECO	I	2.1

Code	Taken	Termijn	Context	Uitgangspunt	Behandeling	Prioriteit	Verklaring van Mannheim
II-20-7	Identificatie van hindernissen en hefbomen voor een betere integratie van de binnenvaart in digitale logistieke en multimodale ketens	2020/2021 (kan worden voortgezet in 2022-2023)	Met ondersteuning van de delegaties het opstellen van een document over: de redenen waarom verladers wel of niet kiezen voor de binnenvaart in plaats van andere vervoersmodi; - de hindernissen en hefbomen voor een betere integratie van de binnenvaart in digitale logistieke en multimodale ketens.		ECO met ondersteuning van andere comités	I	→ 6.3
II-20-8	De belangen van de binnenvaart en in het bijzonder die van de Rijnvaart behartigen in het overleg over het EU-beleid dat een aanzienlijke economische invloed op de binnenvaart heeft. <i>Deze werkzaamheden kunnen met name betrekking hebben op de voorbereiding van het NAIADES III-programma, het klimaatbeleid, het fiscaal beleid, de internalisering van externe kosten en alle financierings- en investeringsaangelegenheden.</i>	Vaste taak	De ontwikkelingen volgen van Europees beleid dat aanzienlijke economische consequenties voor de binnenvaart heeft. Indien nodig een analysedocument voorbereiden en overwegingen aandragen rond deze ontwikkelingen. Voorleggen van deze overwegingen bij de desbetreffende instellingen door de delegaties en/of het secretariaat.	Op voorstel van de delegaties of het secretariaat.	ECO in samenwerking met andere comités	I	→ 6.1
II-20-9	Toe zien op en invoeren van een mechanisme voor informatie over de kalender voor binnenvaartvergaderingen van de organen van de Europese Unie, met name met betrekking tot de financieringsprogramma's voor de transportsector en de projectoproepen in het kader van deze programma's.	Vaste taak	Systematische informatieverstrekking aan het Comité ECO over de planning van dit soort conferenties en vergaderingen. Een gecoördineerd standpunt innemen tijdens deze vergaderingen en de stem van de binnenvaart uitdragen.	Op voorstel van de delegaties	ECO	I	→ 6.4
II-20-10	Ondersteuning bij de selectie van relevante onderwerpen voor thematische onderzoeken.	Vaste taak	Gegevens vergaren die beschikbaar zijn over een bepaald onderwerp dat van belang is voor de binnenvaart. Jaarlijks wordt er een thematisch rapport opgesteld waarvoor ook een specifieke workshop wordt georganiseerd.	Europees contract 2019-2021	ECO in functie van de behoeften van de Europese Commissie (EC)	II	

Code	Taken	Termijn	Context	Uitgangspunt	Behandeling	Prioriteit	Verklaring van Mannheim
II-20-11	Ondersteuning bij de identificatie van belangrijke onderwerpen en de organisatie van een gemeenschappelijke workshop met de Donaucommissie¹.	2021	De banden met de Donaucommissie versterken en meer kennis opdoen over de binnenvaart in het stroomgebied van de Donau.	Europees contract 2019-2021	ECO	II	
II-20-12	In samenwerking met de academische wereld onderzoek verrichten naar onderwerpen die van belang zijn voor het Comité ECO.	Vaste taak	De mogelijkheid tot samenwerken met de academische wereld garanderen. Aan de samenwerking tussen het CCR-secretariaat en de Universiteit van Antwerpen kwam een einde in februari 2019 met de afronding van het INN-IN-onderzoek (Innovation in Inland Navigation).	Eindrapport INN-IN-onderzoek	ECO	II	

¹ Mogelijke onderwerpen: nieuwe markten voor de binnenvaart in het stroomgebied van de Donau, passagiersvaart op de Donau, harmonisering van de werkwijzen van de CCR en de Donaucommissie met betrekking tot statistieken, betrekkingen tussen de riviercommissies en de industrie.

III - Comité Infrastructuur en milieu

HOOFDTAKEN VAN HET COMITÉ IEN:

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

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
III-20-1	Opstellen van een eindverslag over de maatregelen ter verbetering van de veiligheid en betrouwbaarheid van de binnenvaart	2020 - 2021	Na afronding van alle maatregelen zal in samenwerking met de bevoegde comités een eindverslag worden opgesteld. (Zie III-18-1)	2011-II-8	IEN/G	II	
III-20-2	Selectie en toepassing van geschikte indicatoren voor de verduurzaming van de binnenvaart met inbegrip van de infrastructuur en het daarvan afleiden van aanbevelingen voor mogelijke maatregelen	2020 - 2021	Voortzetting van de werkzaamheden waarbij de duurzaamheid van de binnenvaart aan de hand van daarvoor geschikte indicatoren wordt geëvalueerd. Op grond daarvan opstellen van aanbevelingen voor mogelijke maatregelen van de kant van de CCR. Het secretariaat wordt bij de werkzaamheden t.a.v. de indicatoren bijgestaan door een correspondentiegroep. (Zie III-18-2)	IEN (17) 46 = IEN/G (17) 55	IEN	I	→ 4.1

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
III-20-3	Formulering van eisen aan de Rijn als vaarweg	2020 - 2021	De binnenvaart zal bij haar gebruik van de Rijn in de toekomst nog beter dan voorheen rekening moeten houden met de doelstellingen van andere gebruikers. De ICBR zal haar doelen vaststellen met het programma 'Rijn 2040'. Het comité van zijn kant zal doelstellingen formuleren voor het gebruik van de Rijn als vaarweg.	IEN (19)m 24, punt 7	IEN	I	→ 6.1
III-20-4	Ontwikkeling van een voorstel voor de coördinatie van de verdere verbetering van de ecologische duurzaamheid van de binnenvaart	2020 - 2021	In het kader van zijn bevoegdheid voor fundamentele kwesties inzake de duurzame ontwikkeling in de binnenvaart en gezien zijn leidinggevende rol op dit gebied, ontwikkelt het comité in samenspraak met de andere bevoegde comités en in samenhang met de studie van de CCR over de financiering van de energietransitie in de Europese binnenvaart, een voorstel voor de coördinatie van de activiteiten van de CCR om de doelstellingen van de Verklaring van Mannheim te kunnen verwezenlijken.	Verklaring van Mannheim, punt 4	IEN	I	→ 4.1

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
III-20-5	Behartiging van het CCR-standpunt en van de belangen van de Rijnvaart bij de werkzaamheden van de Europese Commissie voor het opstellen van een concept voor de "Good Navigation Status"	2020 - 2021	In de NAIADES expert group en de NAIADES GNS subgroep worden de werkzaamheden voor de GNS en een eventuele herziening van de TEN-T-Verordening voortgezet. Het comité moet het standpunt van de CCR via haar leden in deze groepen vertegenwoordigen. Wellicht zijn in 2022/2023 nog aanvullende, gerichte stakeholder-activiteiten wenselijk. (Zie III-18-3)	IEN (15) 29 = IEN/G (15) 48 IEN (17)m 30, Punt 6 IEN (19) 8 = IEN/G (19) 10	IEN/G	I	→ 2.1
III-20-6	Toetsing van de infrastructuur-aspecten van het arbeidsplan voor de Rijn-Alpen-corridor en ondersteuning van het Economisch Comité bij de inhoudelijke voorbereiding op de vergaderingen van het corridorforum	2020 - 2030	Voor de corridoractiviteiten is het Economisch Comité het comité ten principale. (PRE (15) 2 = ECO (15) 4 = IEN (15) 4 = RP (15) 4) (Zie III-18-4)	IEN (13) 44 = IEN/G (13) 40	IEN/G	I	
III-20-7	Opstellen van voorstellen die de verbetering van het aantal en de kwaliteit van de ligplaatsen langs de Rijn, ook voor de aanleg van walstroomvoorzieningen, alsook de verstrekking van informatie over ligplaatsen beogen	2020 - 2021	Voltooiing van de voorbeeldenverzameling inzake ligplaatsen Voortzetting van de werkzaamheden m.b.t. de kwantitatieve en kwalitatieve aspecten van ligplaatsen rekening houdend met de conclusies van de workshop in Wenen in 2018.	IEN (19)m 24, punt 6.1 IEN/G (19)m 20, punt 4.1	IEN/G	I	→ 5 → 7.2

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
III-20-8	Ondersteuning bij de ontwikkeling van voorstellen voor de infrastructuur betreffend het beschikbaar maken van alternatieve energiebronnen voor de binnenvaart, bijvoorbeeld oplaadpunten voor elektrische voortstuwingen	2020 - 2021	In de binnenvaart zullen in de toekomst steeds meer alternatieve energiebronnen worden gebruikt, zoals elektrische aandrijvingen met batterijopslag. De CCR heeft er belang bij dat de hiervoor noodzakelijke infrastructuur in voldoende mate beschikbaar komt. In overleg met het Comité Reglement van onderzoek worden de nationale en Europese activiteiten op dit gebied begeleid en ondersteund door gerichte impulsen, zoals aanbevelingen voor uitrustingsstandaarden, bijvoorbeeld voor de verbinding tussen schip en oplaadpunt. De uitwisseling van informatie met de betrokken partijen wordt bevorderd, bijvoorbeeld door de organisatie van een workshop over alternatieve energiebronnen in 2020.	IEN (19)m 24, punt 6.4 IEN/G (19)m 58, punten 4.3 en 4.4	IEN/G	I	→ 5

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
III-20-9	Verkenning van het vraagstuk van intelligente infrastructuur	2020 - 2021	Een internationaal erkende definitie van het concept slimme infrastructuur (<i>smart infrastructure</i>) als onderdeel van het concept slim varen (<i>smart shipping</i> bestaat nog niet. Het comité onderzoekt deze kwestie en geeft aan welke taak in het volgende werkprogramma moet worden opgenomen.	IEN (19) 69	IEN/G	II	
III-20-10	Analyse van activiteiten en documenten van de Europese Commissie in het kader van de implementatie van de Kaderrichtlijn Water (Richtlijn 2000/60/EG) met betrekking tot de Rijn, resp. de Rijnvaart, en, voor zover nodig, formuleren van aanbevelingen voor maatregelen ter ondersteuning van de delegaties	Vaste taak	Volgen van de activiteiten in het kader van de Common Implementation Strategy (CIS) van de Europese Commissie; Coördinatie van CIS-activiteiten die gevolgen voor de scheepvaart hebben. (Zie III-18-6)	IEN (13) 32	IEN/G	I	→ 1
III-20-11	Analyse van de studies van de CHR en ICBR over de gevolgen van de klimaatverandering voor de afvoer van de Rijn en actualisering van het rapport over de aanpassing van de vaarweg en de Rijnvaart	2020 - 2021	Het statusrapport van het comité wordt geactualiseerd op basis van de reeds beschikbare gegevens van het zesde IPCC-rapport. (Zie III-18-7)	2006-I-4, IV 2008-I-12 2009-I-5 2011-II-6, III	IEN/G	I	→ 1

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
III-20-12	Analyse van de studies van de CHR en ICBR met betrekking tot het laagwater van de Rijn en de eisen van de binnenvaart aan de Rijn als vaarweg en het daaruit afleiden van aanbevelingen voor maatregelen	2020 - 2021	Op basis van de conclusies van de workshop in november 2019 in Bonn kunnen de gevolgen van het laagwater voor de Rijnvaart worden geanalyseerd en aanbevelingen worden opgesteld. In samenwerking met het Economisch Comité voor wat betreft de economische aspecten.	IEN (18) 39 = IEN/G (18) 35 = ECO (18) 41	IEN/G	I	→ 1
III-20-13	Vaststelling van de Overeengekomen Lage Rivierstand 2022	2020 - 2021			IEN/G	I	
III-20-14	Verdere aanpassing van de “Procedure voor het bepalen van voorwaarden en verplichtingen voor bouwwerken aan de Rijn in het kader van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart”	2020 - 2021	Nader op elkaar afstemmen van de procedures van het comité voor het Duits-Franse grensgedeelte en die voor de overige Rijn. (Zie III-18-8)	2016-II-17 IEN (18) 7	IEN	II	
III-20-15	Beoordeling en voorbereiding van de goedkeuring van bouwwerkzaamheden, voor zover deze gevolgen voor de scheepvaart hebben	Vaste taak		1995-I-29	IEN/G	I	
III-20-16	Vaststelling van de beschikbaarheid van de sluizen in de Oberrhein	Vaste taak	Deelname aan de regelmatige bijeenkomsten ter afstemming van de stremming van de sluizen in de Oberrhein .	2007-II-6, IV	IEN/G	II	

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
III-18-17	Kennisneming van maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn	Vaste taak	Bijhouden van alle maatregelen aan de Rijn die ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn gepland of in uitvoering zijn.	IEN (13) 32	IEN/G	II	

IV – Comité Politierglement

HOOFDTAKEN VAN HET COMITE RP:

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

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
Veiligheid van het scheepsbedrijf, bedrijf van de schepen en gedrag in het verkeer							
IV-20-1	Opstellen van de nog ontbrekende controlelijsten voor het bunkeren van LNG (schip/schip en schip/wal)	2016 - 2021	Standaard voor de controlelijst voor het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG)	Protocol 2015-I-8 2015-II-15 RP (15) 47A rev. 1 add. 1 RP/G (16) 37 RP/G (17) 2 RP/G (19) 55	RP/G (RV/G)	II	→6.1
IV-20-2	Aanpassing van de voorschriften inzake de aanwezigheid aan boord van scheepsbescheiden en andere documenten in elektronisch formaat	2016 - 2021	Artikel 1.10 en 1.11 van het RPR	RP (15) 48 = RP/G (15) 63 = RIS/G (15) 41 = STF (15) 64 = RV (15) 71 = MD (15) 5 RP/G (16) 2 = RIS/G (16) 4 RP/G (16) 12 = RIS/G (16) 10 (RP (19) 1 = RP/G (19) 5 RP (19) 41 = RP/G (19) 39)	RP/G (RV/G, STF, RIS/G)	I	→5

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
IV-20-3	Beoordeling van de voorschriften inzake de positie van de boordlichten en de aanwezigheid van een tweede toplicht	2020 - 2021	Artikel 3.08 van het RPR	RP (19) 55 = RP/G (19) 64 = RIS/G (19) 49	RP/G	II	
IV-20-4	Onderzoeken of er maatregelen genomen moeten worden in het RPR om tegemoet te komen aan de veiligheidsrisico's die gekoppeld zijn aan verschillende nieuwe vormen van waterrecreatie op de binnenwateren	2020 - 2021	Artikel 1.01 en 6.17 van het RPR	RP (19) 70 = RP/G (19) 79 = RIS/G (19) 59	RP/G	II	
IV-20-5	Evaluatie van het toepassingsgebied voor AIS	2020 - 2021	Artikel 4.07 van het RPR	RP (19) 67 = RP/G (19) 76 = RIS/G (19) 56	RP/G RIS/G	II	
IV-20-6	Aanpassing van het RPR in verband met geluidsinstallaties op neergehaalde antennemasten waardoor de waarneembaarheid van geluidsseinen naar voren wordt beperkt	2020 - 2021	Artikel 4.01, eerste lid, onderdeel c van het RPR	RP (19) 68 = RP/G (19) 77 = RIS/G (19) 57	RP/G	II	
IV-20-7	Uitsplitsing van de meldplicht in het RPR naar aantal passagiers en aantal leden van het boordpersoneel	2020 - 2021	Artikel 12.01, tweede lid, onderdeel k van het RPR	RP (19) 68 = RP/G (19) 77 = RIS/G (19) 57	RP/G RIS/G	I	
IV-20-8	Vaststelling van alcoholgrenswaarden voor alle dienstdoende leden van de minimumbemanning	2020 - 2021	Artikel 1.03, vierde lid van het RPR	RP (19) 59 = RP/G (19) 67 = RIS/G (19) 50	RP/G	I	
IV-20-9	Verduidelijking van het verbod op deelname aan de scheepvaart onder invloed van drugs	2020 - 2021	Artikel 1.14 en 1.17 van het RPR	RP (19) 59 = RP/G (19) 67 = RIS/G (19) 50	RP/G	I	

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
IV-20-10	Toezien op de aanvaarding en het gebruik van de internationale definitie van de automatiseringsniveaus in de binnenvaart, met name buiten de CCR, verslag hieromtrent uitbrengen in de najaarsvergadering van 2020 en indien nodig een nieuwe versie van de definitie voorstellen	2020 - 2021		Protocol 2018-II-16	RP/G	I	→5
IV-20-11	Identificatie van de pilot- en onderzoeksprojecten met betrekking tot de automatisering in de binnenvaart in de vorm van een inventarisatie	2020 - 2021		Protocol 2018-II-16 RP (19) 15 rev. 1 = RP/G (19) 10 rev. 2	RP/G RIS/G	I	→5
IV-20-12	Volgen van de ontwikkelingen op het vlak van geautomatiseerd varen (van navigatieondersteuning tot en met volledig geautomatiseerde vaart) en onderzoeken in hoeverre regelgeving nodig is	2012 - 2021	RPR, ES-TRIN	Protocol 2012-I-10 2018-II-16 RP (17) 14 = RP/G (17) 28 = RIS/G (17) 18 RP (17) 40 rev. 1 = RP/G (17) 50 rev. 1 = RIS/G (17) 40 rev.1 RP (19) 51 = RP/G (19) 61	RIS/G RP/G RV/G, CESNI/PT CESNI/TI	I	→5
IV-20-13	Uitwisseling over de gepastheid van een rechtstreekse verwijzing naar het CDNI in het RPR	2012 - 2021	RPR	RP (19) 39 rev. 1 = RP/G (19) 49 rev. 1 = CDNI/G (19) 25 rev. 1	RP/G	II	

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
Informatiediensten voor de binnenvaart							
IV-20-14	Uitbreiding van de verplichting tot elektronisch melden tot alle schepen die onder de bepalingen van artikel 12.01 van het RPR vallen	2018 - 2021	Artikel 12.01 van het RPR	Protocol 2007-II-20 RP (17) 55 = RP/G (17) 78 = RIS/G (17) 50 RP (19) 49 = RP/G (19) 58 = RIS/G (19) 47	RP/G RIS/G	I	→6.1
IV-20-15	Actualisering van de administratieve overeenkomst inzake de uitwisseling van gegevens tussen de bevoegde autoriteiten van de Rijnsoeverstaten	2018 - 2021	Artikel 12.01 van het RPR	Protocol 1994-I-20 2018-II-15	RP/G RIS/G	II	→
IV-20-16	Vaststellen van de voorwaarden voor het grensoverschrijdend gebruiken en uitwisselen van gegevens afkomstig van River Information Services (RIS) voor doeleinden die verband houden met de logistiek en het verkeersmanagement	2020 - 2021	Artikel 12.01 van het RPR	RP (19) 43 rev. 1 = RP/G (19) 53 rev.1 = RIS/G (19) 40 rev. 1	RP/G RIS/G	I	→6.3

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
IV-20-17	Follow-up van de evaluatie van de tenuitvoerlegging van de verplichte uitrusting met Inland AIS en een visualiseringssysteem	2018 - 2021	RPR	Protocol 2013-II-16, 2014-I-11, 12 en 13, 2017-I-11 RP (17) 44 rev. 1 = RP/G (17) 62 rev. 1 = RIS/G (17) 43 rev. 1 RIS/G (18) 24 rev. 2 = RP/G (18) 25 rev. 2 RP (19) 66 = RP/G (19) 75 = RIS/G (19) 22 rev. 1	RIS/G RP/G	I	
IV-20-18	Voorlegging van een voorstel voor een beslissing inzake de verplichtstelling van de weergave van het plaatsen van het blauwe bord in Inland ECDIS	2014 - 2021	Artikel 4.07 van het RPR, Bijlage 5 ES-TRIN	Protocol 2012-I-10 RP (14) 34 rev. 2 = RP/G (14) 77 rev. 2 = RIS/G (14) 67 rev. 2 RP (19) 37 rev. 1 = RP/G (19) 48 rev. 1 = RIS/G (19) 37 rev. 1 RP (19) 54 = RIS/G (19) 48 = RP/G (19) 63	RIS/G (RP/G, RV/G) CESNI/PT CESNI/TI	II	

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
IV-20-19	Permanente actualisering van de RIS-standaard	2016 - 2019	ERI-, VTT-, Inland ECDIS- en NTS-Standaarden	Protocol 2012-I-10	RIS/G	II	
IV-20-20	Actualisering van de verwijzingen naar de RIS-standaarden in het RPR	2020 - 2021	RPR, ES-TRIN	RP (19) 69 = RP/G (19) 78 = RIS/G (19) 58	RIS/G RP/G CESNI/PT	I	
IV-20-21	Opstellen van eventuele eisen voor de werkwijze en technische kenmerken van automatische koersbepalingssystemen	2012 - 2021	RPR, ES-TRIN	Protocol 2012-I-10 RP (17) 14 = RP/G (17) 28 = RIS/G (17) 18 RP (17) 40 rev. 1 = RP/G (17) 50 rev. 1 = RIS/G (17) 40 rev. 1 RP (19) 36 rev. 2 = RP/G (19) 47 rev. 2 = RIS/G (19) 36 rev. 2	RIS/G RP/G RV/G, CESNI/PT CESNI/TI	I	→5
IV-20-22	Ontwikkeling van maatregelen om de cyberveerkracht te vergroten en de binnenvaartdiensten op de Rijn in stand te houden tijdens cyberaanvallen	2020 - 2021	RPR, ES-TRIN	RP (19) 35 = RP/G (19) 46 = RIS/G (19) 35 RP (19) 60 = RP/G (19) 68 = RIS/G (19) 51 = CESNI/TI (19) 21	RIS/G RP/G CESNI/PT CESNI/TI	I	→5

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
IV-20-23	Monitoring van de evolutie van het gebruik van ASM's (Application Specific Messages, specifieke berichten voor applicaties)	2017 - 2021	Artikel 4.07 van het RPR	RP (15) 29 = RP/G (15) 47 = RIS/G (15) 32 RIS/G (17) 33 RP (17) 40 rev. 1 = RP/G (17) 50 rev. 1 = RIS/G (17) 40 rev. 1	RIS/G (RP/G) CESNI/TI	II	
IV-20-24	Monitoring van de evolutie van het gebruik van AtoN's (Aids to Navigation, navigatie-ondersteuning) in Inland AIS	2018 - 2021	Artikel 4.07 van het RPR	RIS/G (17) 34 = RP/G (17) 45 RP (17) 40 rev.1 = RP/G (17) 50 rev.1 = RIS/G (17) 40 rev.1	RIS/G (RP/G) CESNI/TI	II	
IV-20-25	Stand van zaken van de implementatie en actualisering van de RIS-strategie van de CCR	2016 - 2021		Protocol 2012-I-10 RP (16) 35 rev. 1 = RIS/G (16) 24 rev. 3 RIS/G (17) 13 RP (19) 13 = RIS/G (19) 8 rev. 1 = RP/G (19) 28	RIS/G	I	

V – Comité sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding

PRIORITEITEN ZOALS BEPAALD TIJDENS DE COMITÉ-VERGADERING VAN STF:

Rijnpatenten, kwalificaties en arbeidsomstandigheden van binnenschippers

Code	Thema	Termijn	Voorschrift	Op basis van	Behandeling	Prioriteit	Taak uit de VM
V-20-1	Voltooiing van de herziening van het RSP en bijlagen in samenhang met Richtlijn (EU) 2017/2397 met betrekking tot beroepskwalificaties, alsook de ES-QIN	2020	RSP, Richtlijn (EU) 2017/2397		STF en STF/G	I	
V-20-2	Herziening van de dienstinstructies in het licht van het herziene RSP in samenhang met Richtlijn (EU) 2017/2397 met betrekking tot beroepskwalificaties	2020 - 2021	RSP, dienstinstructies bij het RSP	Herzien RSP	STF en STF/G	I	
V-20-3	Modernisering van de bemanningsvoorschriften op basis van de technische analyse van de resultaten van de TASCs-studie die is uitgevoerd binnen de Werkgroep CESNI/QP	2020 - 2021	RSP, bemanningsvoorschriften	Eindverslag over de TASCs-studie	STF CESNI/QP	II	→ 7.1
V-20-4	Opstellen van een informatieblad over afwijkingen en gelijkwaardigheden met betrekking tot de bemanningsvoorschriften	2020 - 2021	RSP	CESNI (19) 7	STF	II	→ 7.1
V-20-5	Evaluatie van de boetes voor overtredingen van het RSP	2020 - 2021	RSP		STF , in afstemming met RP	II	
V-20-6	Vereisten voor de examens inzake de kennis van riviergedeelten en evaluatie door de lidstaten van de CCR	2020 - 2021	RSP, voorschriften inzake de kennis van riviergedeelten	Herzien RSP	STF	I	
V-20-7	Vorbereiding van richtsnoeren voor deelname en uitwisseling van informatie in het kader van een gemeenschappelijk Europees elektronisch kwalificatieregister	2020 - 2021	RSP, Richtlijn (EU) 2017/2397 administratieve overeenstemmingen		STF CESNI/QP	I	

Code	Thema	Termijn	Voorschrift	Op basis van	Behandeling	Prioriteit	Taak uit de VM
V-20-8	Herziening van de bepalingen met betrekking tot het sportpatent (lengte, motorvermogen, wettelijke leeftijd, invoering van een gemeenschappelijke catalogus met vragen, examens aan simulatoren)	2020 - 2021	RSP	Herzien RSP	STF en STF/G	II	
V-20-9	Vereenvoudiging en verdere digitalisering van de bijlagen bij het RSP en de dienstinstructies	2020 - 2021	Bijlagen (ES-QIN-standaarden) en dienstinstructies bij het RSP		STF	Permanent	
V-20-10	Beheer, evaluatie en indien nodig actualisatie van de administratieve overeenstemmingen en de erkenningen van vaartijdenboeken alsmede dienstboekjes en, in voorkomend geval, aanvullende erkenningsprocedures	2020 - 2021	Administratieve overeenstemmingen over vaarbewijzen en radarbewijzen, dienstboekjes, matrozenopleidingen, Richtlijn (EU) 2017/2397	Diverse besluiten, als laatste 2015-I-11 (erkenning van vaartijdenboeken van derde staten) en 2014-II-11/2014-II-12 (erkenning van opleidingen van een Tsjechische en Roemeense school)	STF	Permanent	
V-20-11	Vorbereidende werkzaamheden voor de invoering van e-SRB, e-logbooks	2020 - 2021	RSP, Richtlijn (EU) 2017/2397		STF	II	
V-20-12	Vorbereiding van de Engelse versie van het nieuwe RSP	2020 - 2021	RSP		STF	i	
V-20-13	Vorbereiding van een nieuwe vergadering van de patentexamencommissies	2020 - 2021			STF	II	

Code	Thema	Termijn	Voorschrift	Op basis van	Behandeling	Prioriteit	Taak uit de VM
V-20-14	Vergaren van informatie over aanwervingscampagnes	2020 - 2021			STF	I	→ 7.2
V-20-15	Monitoring en begeleiding van de werkzaamheden op het gebied van ongevallen binnen CESNI	2020 - 2021			STF	II	

VI - Comité Reglement van onderzoek (RV)

HOOFDTAKEN VAN HET COMITÉ RV:

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

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Behandeling	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
VI-20-1	Afgifte van aanbevelingen voor gelijkwaardigheden en afwijkingen in toepassing van artikel 2.20 van het ROSR	2020 - 2021	ROSR, artikel 2.20		RV/G - RV	P	→5
VI-20-2	Aanpassing van het ROSR om rekening te houden met de publicatie van nieuwe edities van ES-TRIN en met nieuwe ontwikkelingen	2020 - 2021	ROSR	2017-II-20 2019-I-11	RV/G - RV	P	→
VI-20-3	Evaluatie van de uitstoot van broeikasgassen en andere verontreinigende stoffen in 2015 als benchmark voor de routekaart als bedoeld in de ministeriële verklaring en tegen de achtergrond van de CCR-studie over de financiering van de energietransitie in de Europese binnenvaart	2020			RV/G - RV	I	→4.1
VI-20-4	Opstellen van een voorstel ter voorbereiding van de routekaart inzake de uitstoot in overleg met de andere bevoegde comités in het kader van hun bevoegdheid voor technologieën en brandstoffen voor binnenvaartschepen tegen de achtergrond van de CCR-studie over de financiering van de energietransitie in de Europese binnenvaart	2020 - 2021			RV – IEN-ECO	I	→4.1
VI-20-5	Actualisering van het basisverslag - Vermindering van het brandstofverbruik en van de uitstoot van broeikasgassen	2021	Basisverslag	2012-II-4 RV (17) 11 rev. 1	RV/G - RV	II	→4.1

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Behandeling	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
VI-20-6	Evaluatie van de uitvoering van de strategie voor de vermindering van het brandstofverbruik en van de uitstoot van broeikasgassen voor de Rijnvaart	2021		2012-II-4	RV/G - RV	II	→4.1
VI-20-7	Vorbereiding van technische opties en gecoördineerde voorstellen van de lidstaten van de CCR om de werkzaamheden binnen de Werkgroep CESNI/PT te vereenvoudigen	2020 - 2021	ES-TRIN		RV/G	P	-
VI-20-8	Taken die kunnen voortvloeien uit het werkprogramma van CESNI, het Comité Politierglement, het Economisch Comité, het voorzitterschap van de CCR en de werkzaamheden van de Europese Unie op basis van een specifiek mandaat of een probleemanalyse	2020 - 2021			RV/G - RV	P	-

PROTOCOL 11

Voorzitterschap en plaatsvervangend voorzitterschap van de comités voor de periode 2020-2021

Besluit

De Centrale Commissie

Keurt de in de bijlage vermelde tabel betreffende het voorzitterschap en het plaatsvervangend voorzitterschap van de organen van de Centrale Commissie voor de periode 2020-2021 goed.

Bijlage

Bijlage bij protocol 11

Voorzitterschappen van de comités voor de periode 2020-2021

PERIODE	ORGANEN								
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF
Voorzitterschap 2020/2021	BE	BE	DE	NL	FR	BE	DE	CH	CH

Vicevoorzitterschappen van de comités voor de periode 2020-2021

PERIODE	ORGANEN								
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF
Piv. voorzitterschap 2020/2021	FR	FR	CH	DE	DE	DE	BE	NL	NL

PROTOCOL 12

Interpretatie van artikel 37 van de Herziene Rijnvaartakte

Besluit

De Centrale Commissie,

in de overtuiging dat de bepalingen van de Herziene Rijnvaartakte uniform en ondubbelzinnig geïnterpreteerd moeten worden,

gezien de “Grondlijnen van de interpretatie van de Akte van Mannheim” zoals vervat in Besluit 2003-II-10,

op voorstel van haar Comité Binnenvaartrecht,

stelt vast dat de “bijzondere trekkingsrechten” zoals genoemd in artikel 37 van de Herziene Rijnvaartakte overeenkomen met die van het Internationaal Monetair Fonds. De verwijzing naar artikel 32 ter bepaling van deze bijzondere trekkingsrechten is niet meer van toepassing sinds het van kracht worden van Aanvullend Protocol nr. 6 van 21 oktober 1999 bij de Herziene Rijnvaartakte.

PROTOCOL 13

Ratificaties van verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR

Geen besluit.

Bijlage

Herziene Rijnvaartakte

van 17 oktober 1868 in de versie van 20 november 1963

In werking getreden protocollen

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

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

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

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

Aanvullend Protocol nr. 6 - Verhoging van de strafmaat tot 25.000 euro voor de overtredingen van de politievoorschriften inzake de scheepvaart, ondertekend te Straatsburg op 21 oktober 1999, in werking getreden op 1 november 2011.

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

Protocollen waarvan de ratificatie nog niet is afgerond

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

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

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

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

Ondertekenende Staten	Neerlegging van de ratificatieakte	Neerlegging van de opzeggingsakte
DUITSLAND ¹	9 maart 1999	7 juni 2018
BELGIË		
FRANKRIJK		
LUXEMBURG ²	8 juli 1993	7 juni 2018
NEDERLAND ³	16 april 1997	7 juni 2018
ZWITSERLAND ⁴	21 mei 1997	

¹ **Punten van voorbehoud en verklaringen van Duitsland**

Voorbehouden:

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

Verklaring:

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

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

Voorbehoud:

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

Verklaring:

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

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

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

Voorbehoud:

Het Verdrag is in zijn geheel niet van toepassing op:

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

Verklaring:

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

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

Voorbehoud:

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

Verklaring:

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

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

Dit Verdrag stond van 27 september 2012 tot en met 26 september 2014 open voor ondertekening door Staten op de zetel van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart te Straatsburg, het is op 1 juli 2019 in werking getreden.

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

¹ Voorbehoud van Duitsland

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

² Voorbehoud van Nederland

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

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

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

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

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

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

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

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

Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI)

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

Depositaris: regering van de Hongaarse Republiek

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

Hongarije: 7 mei 2002

Luxemburg: 25 maart 2004

Roemenië: 3 april 2004

Zwitserland: 19 mei 2004¹

Kroatië: 7 december 2004

Tsjechische Republiek: 14 november 2005

Bulgarije: 19 april 2006

Nederland: 20 juni 2006

Rusland: 11 april 2007

Frankrijk: 11 mei 2007

Duitsland: 10 juli 2007

Slowakije: 27 november 2007

Moldavië: 21 april 2008

België: 5 augustus 2008

Servië: 10 juni 2010²

Oekraïne: 17 april 2014

¹ Verklaring van Zwitserland

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

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

² Verklaring van Servië

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

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

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

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

Depositaris: secretaris-generaal van de Verenigde Naties

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

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

PROTOCOL 14

Economische situatie in de binnenvaart

Besluit

De Centrale Commissie

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

neemt kennis van het verslag over de economische situatie in de Europese binnenvaart in de eerste helft van 2019 en de vooruitzichten voor de tweede helft van het jaar.

Bijlage

1. Totaal vervoersvolume en vervoersprestatie in West-Europa

In de eerste helft van 2019 konden er verschillende trends in de vervoersvraag worden waargenomen in de landen waarvoor halfjaarlijkse resultaten beschikbaar zijn¹.

Nederland:

In het land met de grootste vervoersvraag voor de binnenvaart steeg het vervoersvolume aanmerkelijk ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. Het segment vloeibare bulkgoederen kende met +11,4% de grootste groei (bron: CBS). In de eerste helft van 2019 werd 63,3 miljoen ton aan vloeibare bulkgoederen vervoerd. Het vervoer van droge bulkgoederen nam met 2% licht af tot 103,2 mln. ton. De containervaart bleef met een vervoersvolume van 26,8 mln. ton min of meer op het niveau van vorig jaar. Hier onderscheidt Nederland zich van Duitsland, waar het containervervoer nog achterblijft op het niveau van vorig jaar (zie de tekst hieronder).

Tabel 1: Vervoersvolume in de binnenvaart in de Rijnsoeverstaten in de eerste helft van 2017, 2018 en 2019 (in mln. ton en wijzigingspercentage in %)²

	Eerste helft 2017	Eerste helft 2018	Eerste helft 2019	Wijzigingspercentage 2019/2018	Wijzigingspercentage 2019/2017
Nederland	182,8	188,6	193,4	+2,5 %	+4,5 %
Duitsland	110,9	109,7	105,8	-4,0 %	-5,0 %
Frankrijk	30,6	30,9	32,6	+5,4 %	+6,5 %
België - Vlaanderen	36,3	37,0	36,0	-3,0 %	-1,0 %
België - Wallonië	20,9	21,6	20,4	-6,0 %	-2,0 %
Zwitserland	2,7	2,9	3,2	+12,5 %	+20,0 %

Bron: Eurostat [iww_go_qnave], Destatis, Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), De Vlaamse Waterweg, SPW Service Public de Wallonie; Schweizerische Rheinhäfen

Frankrijk:

Frankrijk kende in het eerste semester van 2019 een sterke groei van de drogeladingvaart, die circa 80% van de totale Franse binnenvaart uitmaakt. Deze groei wordt eveneens bevestigd door de cijfers van de Havens van Parijs: de binnenvaart in het grootste Franse havencomplex (vervoer over het water in de eerste helft van 2019: 12,7 mln. ton, waarvan 9,8 mln. ton zand, aarde en bouwmaterialen) lag in de eerste zes maanden van 2019 32,8% hoger dan in dezelfde periode van 2018. Voor zand, aarde en bouwmaterialen bedroeg de stijging 34,4%.³

¹ De hier beschreven landen zijn de Rijnsoeverstaten dan wel CCR-lidstaten. Voor de overige belangrijke binnenvaartlanden van Europa beschikte Eurostat op het moment van publicatie van dit verslag nog niet over volledige halfjaarlijkse resultaten.

² Voor België werden de resultaten van beide Belgische regionale binnenvaartinstanties gebruikt: de Vlaamse Waterweg en SPW Service Public de Wallonië. Dit komt doordat het Belgische bureau voor de statistiek vandaag de dag niet alle gegevens met betrekking tot het containervervoer registreert, hetgeen het totaalresultaat verstoort.

³ Bron: Ports de Paris

Een belangrijke reden voor deze stijging is het project Grand Paris Express, waarbij voor de aanleg van nieuwe metrolijnen gebruik wordt gemaakt van binnenschepen. Daarnaast zorgde het hoge waterpeil in de eerste helft van 2018 voor een afname van het goederenvervoer op de Seine, zodat ook daardoor het resultaat in de eerste zes maanden van 2019 aanmerkelijk hoger uitviel.

Aangezien de binnenvaart in Parijs en omgeving (met een niveau van 22,1 mln. ton in 2018) met afstand het grootste deel van de gehele Franse binnenvaart (59,6 mln. ton in 2018) uitmaakt, heeft de groei van de binnenvaart in Parijs en Ile-de-France een duidelijk effect op het totale nationale resultaat.

Duitsland:

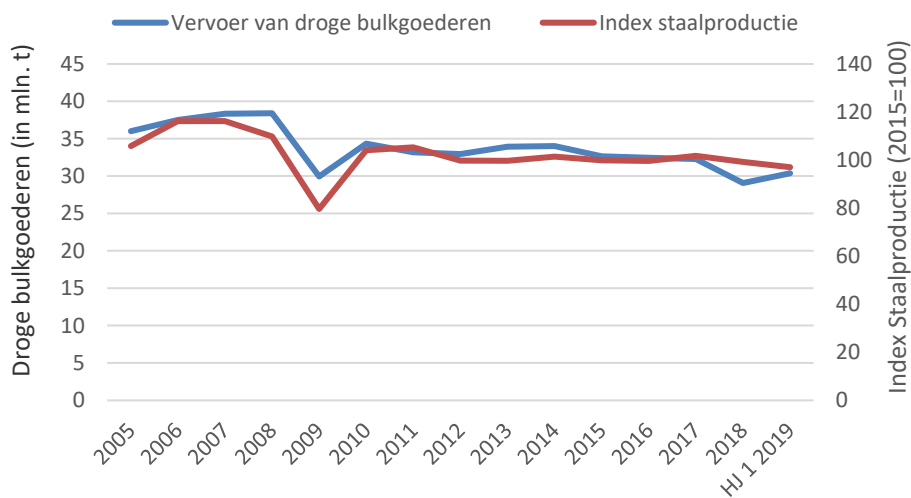
In het eerste semester van 2019 bestond het vervoersvolume in de Duitse binnenvaart voor 57% uit droge bulkgoederen, voor 25% uit vloeibare bulkgoederen, voor 10% uit containers, voor 5% uit stukgoederen en voor 2% uit overige goederen.¹

Binnen het segment droge bulkgoederen waren grondstoffen die benodigd zijn voor de staalproductie en de energiesector (steenkolen, ijzererts, NE-metaalertsen, cokesproducten) goed voor een aandeel van 42% (25,5 mln. op een totaal van 60,8 mln. ton).

Er dient echter op te worden gewezen dat zowel de absolute hoeveelheid als het procentuele aandeel van deze grondstoffen terugloopt. Zo werd bijvoorbeeld in de eerste helft van 2011 nog 30,8 mln. ton aan kolen, ijzererts, NE-metaalertsen en cokesproducten vervoerd. Deze grondstoffen maakten in dat semester 47% uit van het totale segment droge bulkgoederen.

De teruggang van het vervoer van deze grondstoffen heeft invloed op de vervoersvraag van droge bulkgoederen, en zo ook op de totale vervoersvraag in de Duitse binnenvaart. Bovendien bestaat er ook een correlatie op lange termijn met de evolutie van de staalproductie in Duitsland. Zoals de volgende afbeelding laat zien, is de Duitse staalproductie zelfs na bijna tien jaar herstel nog niet terug op het niveau van voor de economische en financiële crisis van 2009. Van 2017 tot en met het eerste semester van 2019 was er opnieuw sprake van een dalende productie.

Afbeelding 1: Gemiddeld kwartaalniveau van het vervoer van droge bulkgoederen op Duitse binnenwateren (in mln. t, linker-as) en index van de Duitse staalproductie (rechter-as)



Bron: Eurostat [sts_inpr_q], Destatis, analyse CCR

¹ Bron: berekening CCR met gegevens van Destatis

De Duitse binnenvaart had bovendien te kampen met een negatief veranderingspercentage van -4,0% in de eerste helft van 2019 ten opzichte van de eerste helft van 2018 en van -5,0% ten opzichte van de eerste helft van 2017. Deze daling is te wijten aan het containervervoer, dat de eerste zes maanden van 2019 12% onder het niveau van dezelfde periode vorig jaar lag. De oorzaak hiervan is enerzijds de lange laagwaterperiode in de tweede helft van 2018, waardoor de opwaartse trend van het containervervoer een halt werd toegevoerd. Anderzijds was er in 2018, tot aan het begin van de laagwaterperiode, sprake van positieve uitzonderlijke effecten door het incident bij Rastatt, waardoor het spoorwegvervoer meerdere weken onderbroken was, hetgeen het containervervoer op de Rijn een tijdelijke impuls gaf. Deze effecten werden door de laagwaterperiode in de tweede helft van 2018 echter weer ongedaan gemaakt.

België:

In België kampt het nationale bureau voor de statistiek met problemen waardoor niet alle gegevens over het containervervoer worden geregistreerd. Voor deze gegevens is een beroep gedaan op cijfers van de regionale binnenvaartinstanties (voor Vlaanderen: De Vlaamse Waterweg; voor Wallonië: SPW Service Public de Wallonie, Voies hydrauliques). Beide instanties laten een lichte afname van het goederenvervoer in de eerste zes maanden zien.

Uit gedetailleerde statistieken over het goederenvervoer in Vlaanderen blijkt dat het vervoer van landbouwproducten tijdens de eerste helft van het jaar is teruggelopen, evenals het vervoer van erts en meststoffen. Het grootste goederensegment qua volume, zand, aarde en bouwmaterialen, steeg met 0,5% licht.

Dit laatste goederensegment is ook in Wallonië qua volume het grootste segment van de binnenvaart. Tijdens de eerste helft van het jaar werd er van dit segment 8,26 mln. ton vervoerd, wat neerkomt op een aandeel van 40,6% van de gehele binnenvaart in Wallonië. Dit segment toonde echter een lichte daling van 2% ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. Een nog sterkere krimp was in Wallonië te vinden in het vervoer van landbouwproducten (-20% tot 2,3 mln. ton).

Zwitserland:

De sterke stijging in Zwitserland was te danken aan een productieonderbreking in de enige raffinaderij van het land (in Cressie, kanton Neuenburg), die van midden mei tot eind juni 2019 duurde. Het tekort aan aardolieproducten dat daardoor in Zwitserland ontstond, werd opgevangen door aanvoer over de Rijn. Hierdoor nam het vervoer van aardolieproducten over de Rijn naar Bazel in de eerste helft van 2019 met 36,5% toe in vergelijking met het eerste semester van 2018. Dit droeg aanzienlijk bij aan de sterke groei van de Rijnvaart in Zwitserland. Deze kwam in de eerste helft van 2019 neer op 12,5%.¹

2. Vervoersvolume van de containervaart

De Europese containervaart vindt nog altijd voor meer dan 99% plaats in de Rijnsoeverstaten. Voor België zijn er door de reeds vermelde problemen van het bureau voor de statistiek op nationaal vlak alleen statistieken over het containervervoer beschikbaar die slechts gedeeltelijk bruikbaar zijn. Voor Vlaanderen, waar meer containervervoer plaatsvindt dan in Wallonië, meldt De Vlaamse Waterweg een lichte toename van circa 1% in de eerste helft van 2019 in TEU en een lichte daling van 0,8% op basis van ton. Voor Wallonië zijn geen tussentijdse statistieken over de containervaart beschikbaar.

¹ Bron: Schweizerische Rheinhäfen en Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (2019), persbericht "Schweizerische Rheinhäfen im 1. Halbjahr 2019: Starkes Vorjahresergebnis übertroffen" (Schweizerische Rheinhäfen in de eerste helft van 2019: Het goede resultaat van vorig jaar overtroffen), verschenen op 15 augustus 2019.

In de Schweizerische Rheinhäfen bedroeg de havenoverslag in de eerste helft van 2019 62.907 TEU. Vergeleken met de 74.656 TEU van de eerste helft van 2018 was dit een daling van vrijwel 16%. Deze afname moet worden gezien tegen de achtergrond van het positieve uitzonderlijke effect tussen voorjaar 2017 en half 2018 als gevolg van het ongeval bij Rastatt. Dit uitzonderlijke effect hield in dat er een verschuiving in de vervoerswijze plaatsvond, van het spoor naar de binnenvaart en in het bijzonder de containervaart. Door de laagwaterperiode in de tweede helft van 2018 is dit effect echter weer ongedaan gemaakt.

De volgende tabel bevat de containerstatistieken (in mln. ton) voor Nederland, Frankrijk, Duitsland en België (Vlaanderen). Terwijl in Nederland en in Vlaanderen vrijwel hetzelfde niveau werd behaald (vergeleken met het eerste half jaar van 2018), was er in Duitsland en Frankrijk sprake van een duidelijke daling.

Tabel 2: Containervervoer op binnenwateren (in mln. t)

	Eerste helft 2017	Eerste helft 2018	Eerste helft 2019	Veranderingspercent age 2019/2018	Veranderingspercent age 2019/2017
Nederland	25,4	26,8	26,8	+/-0%	+6,0%
Duitsland	11,4	12,3	10,9	-12,0%	-5,0%
België-Vlaanderen	3,6	3,9	3,9	-0,8%	+7,2%
Frankrijk	2,0	1,9	1,7	-11,0%	-14,0%

Bron: Eurostat [iww_go_qcnave], Destatis, CBS, De Vlaamse Waterweg

Ook in Duitsland en Frankrijk is de oorzaak van de daling te vinden in de aanhoudende effecten van de laagwaterperiode van 2018. De bevrachters hebben immers nog niet evenveel vertrouwen in de containervaart als voor deze periode. Hier bovenop komen nog eens de afzwakkende conjunctuur, vooral in de wereldhandel, en het wegvallen van het effect van het ongeval bij Rastatt.

3. Vervoersvolume en vervoersprestatie per segment op de traditionele Rijn – rekening houdend met laagwater

De volgende twee tabellen geven het halfjaarlijkse resultaat voor de traditionele Rijn weer per vervoerssegment. De krimp in de drogeladingvaart staat in verband met de in het vorige hoofdstuk toegelichte terugloop van traditionele bulkgoederen zoals kolen en ertsen in Duitsland. Voor de containervaart is er, zoals eveneens reeds uitgelegd, sprake van een zwakker resultaat vanwege het wegvallen van het effect door het ongeval bij Rastatt en de aanhoudende effecten van het laagwater van 2018. Alleen vloeibare bulkgoederen en overige goederen scoren beter. Dit blijkt ook uit onderstaande grafieken, waaruit duidelijk wordt dat de vervoersvraag voor vloeibare goederen alweer een stijgende lijn vertoont. Een rol speelde ook het positieve uitzonderlijke effect in Zwitserland (in verband met de tijdelijke sluiting van de enige raffinaderij van het land, zie het deel over Zwitserland hierboven).

Tabel 3: Vervoersvolume op de traditionele Rijn in de eerste helft van 2017, 2018 en 2019 per vervoerssegment

	Eerste helft (mln. t)			Veranderingspercentage in %	
	2017	2018	2019	2019/2018	2019/2017
Droge bulkgoederen	53,4	52,1	50,6	-3,0%	-5,0%
Vloeibare bulkgoederen	20,9	23,4	23,3	+/-0%	+12,0%
Containers	10,4	11,1	9,8	-12,0%	-5,0%
Stukgoederen	6,8	5,1	4,7	-8,0%	-31,0%
Overige goederen	1,8	1,8	2,2	+19%	+17,0%
TOTAAL	93,2	93,5	90,5	-3,0%	-3,0%

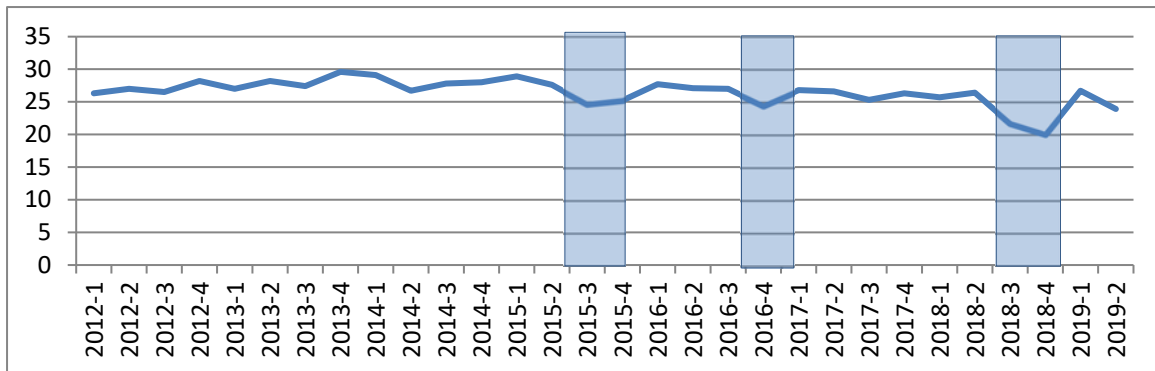
Bron: Destatis

Tabel 4: Vervoersprestatie op de traditionele Rijn in de eerste helft van 2017, 2018 en 2019 per vervoerssegment

	Eerste helft (mld. tkm)			Veranderingspercentage in %	
	2017	2018	2019	2019/2018	2019/2017
Droge bulkgoederen	9,2	9,5	9,1	-5,0%	-2,0%
Vloeibare bulkgoederen	4,3	5,5	5,5	+2,0%	+27,0%
Containers	2,9	3,3	2,8	-14,0%	-5,0%
Stukgoederen	2,0	1,1	1,1	+1,0%	-44,0%
Overige goederen	0,6	0,6	0,8	+38,0%	+30,0%
TOTAAL	19,1	19,9	19,3	-3,0%	+1,0%

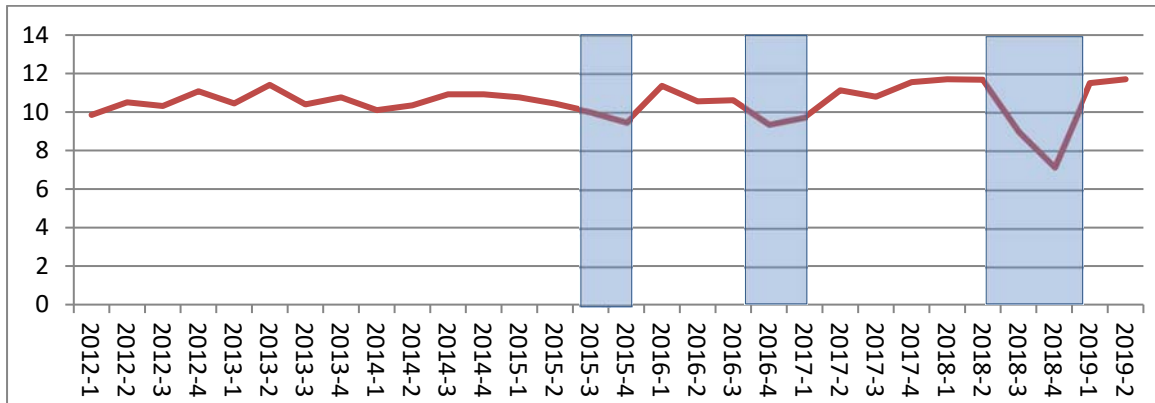
Bron: Destatis

Afbeelding 2: Vervoersvolume van droge bulkgoederen op de traditionele Rijn (mln. t) en laagwaterperioden (blauw gemarkeerd)



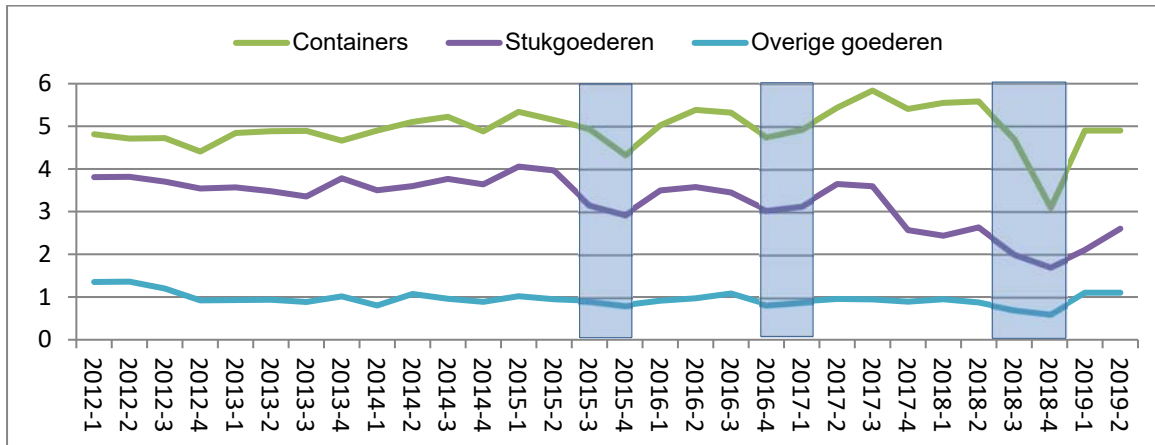
Bron : Destatis

Afbeelding 3: Vervoersvolume van vloeibare bulkgoederen op de traditionele Rijn (mln. t) en laagwaterperioden (blauw gemarkeerd)



Bron: Destatis

Afbeelding 4: Vervoersvolume van containers, stukgoederen en overige goederen op de traditionele Rijn (mln. t) en laagwaterperioden (blauw gemarkeerd)

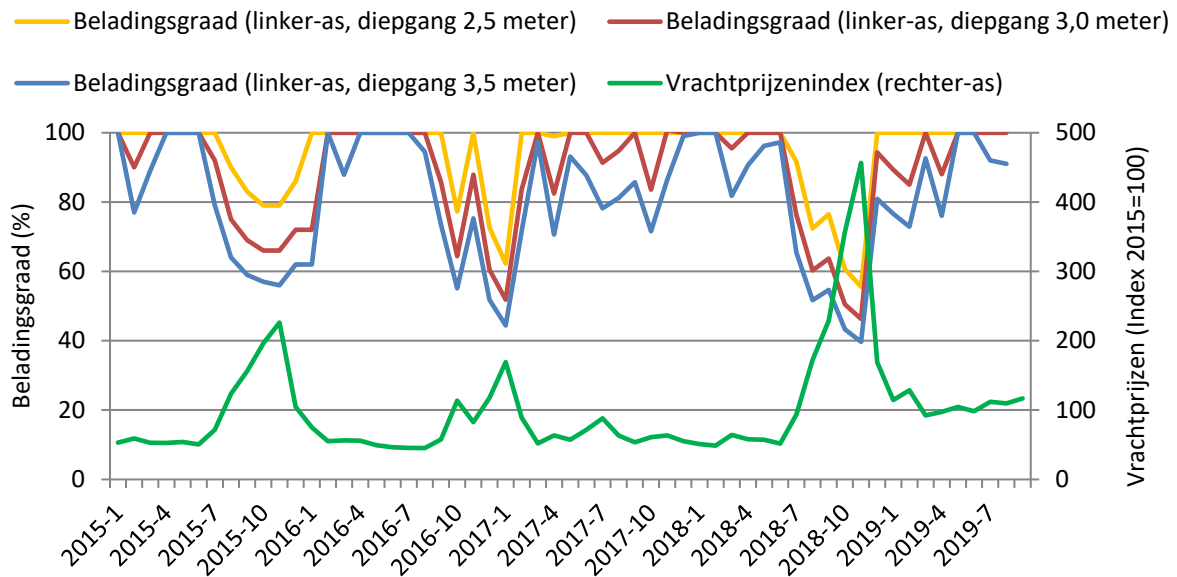


Bron: Destatis

4. Maximale beladingsgraad van schepen en maandelijkse vrachtprijzen

Als gevolg van de droge zomer en herfst in 2018 kwam de beladingsgraad in de binnenvaart een stuk lager te liggen. De compensatie voor het hiermee verbonden verlies aan lading, die in de vorm van laagwatertoeslagen wordt voorzien, zorgde dan weer voor hogere vrachtprijzen. In de eerste zes maanden van 2019 bereikte het waterpeil weer een normaal niveau en zo ook de vrachtprijzen (zie volgende grafieken).

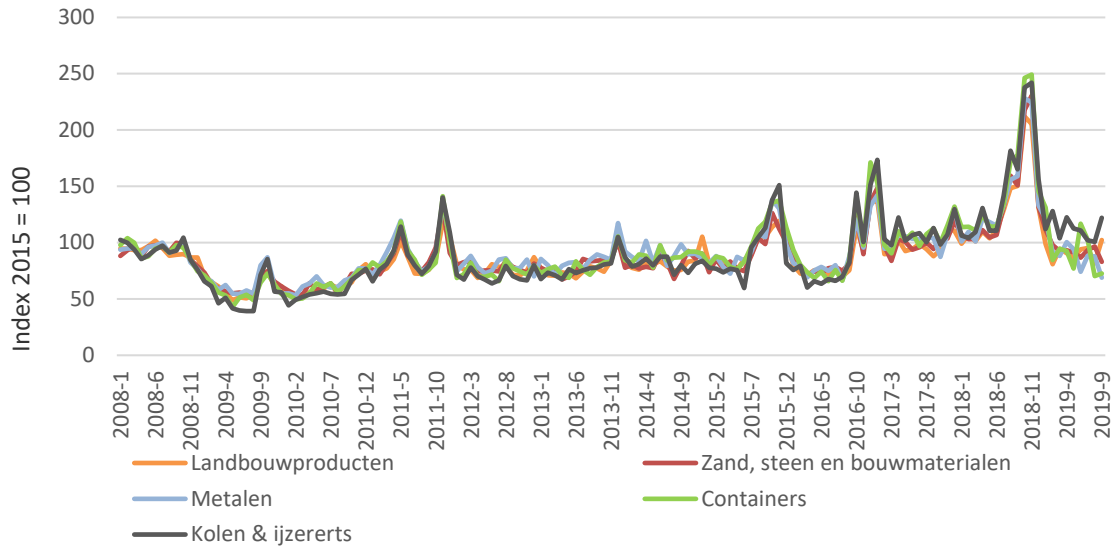
Afbeelding 5: maximale beladingsgraad voor schepen bij Maxau / Boven-Rijn en gemiddelde maandelijkse vrachtprijzen in de tankvaart op de Rijn



Bron: berekening CCR op basis van gegevens van PJK International (prijzen) en waterstandsgegevens van de Duitse waterwegen- en scheepvaartautoriteit

De maandelijkse ontwikkeling van de vrachtprijzen in de drogeladingvaart in het Rijnstroomgebied (spotmarktprijzen), die hier voor een langere periode wordt weergegeven, duidt eveneens op een sterke afhankelijkheid van de evolutie van de waterstand.

Afbeelding 6: maandelijkse vrachtprijzen in de drogeladingvaart in het Rijnstroomgebied



Bron : Panteia

5. Vooruitzicht voor de vervoersvraag op de Rijn in de tweede helft van het jaar

Naast trends op het niveau van goederensegmenten, zoals gelden voor het vervoer van droge en vloeibare bulkgoederen en containers, zal het vervoersvolume ook in grote mate worden beïnvloed door de waterstand.

Het goederenvervoer op de traditionele Rijn bereikte, zoals in hoofdstuk 3 werd uitgelegd, in de eerste helft van 2019 nog niet het niveau van dezelfde periode in 2018. Hoewel het resultaat in het eerste kwartaal van 2019 met 46,3 mln. ton even hoog lag als in het eerste kwartaal van 2018, daalde het resultaat weer in het tweede kwartaal van 2019.

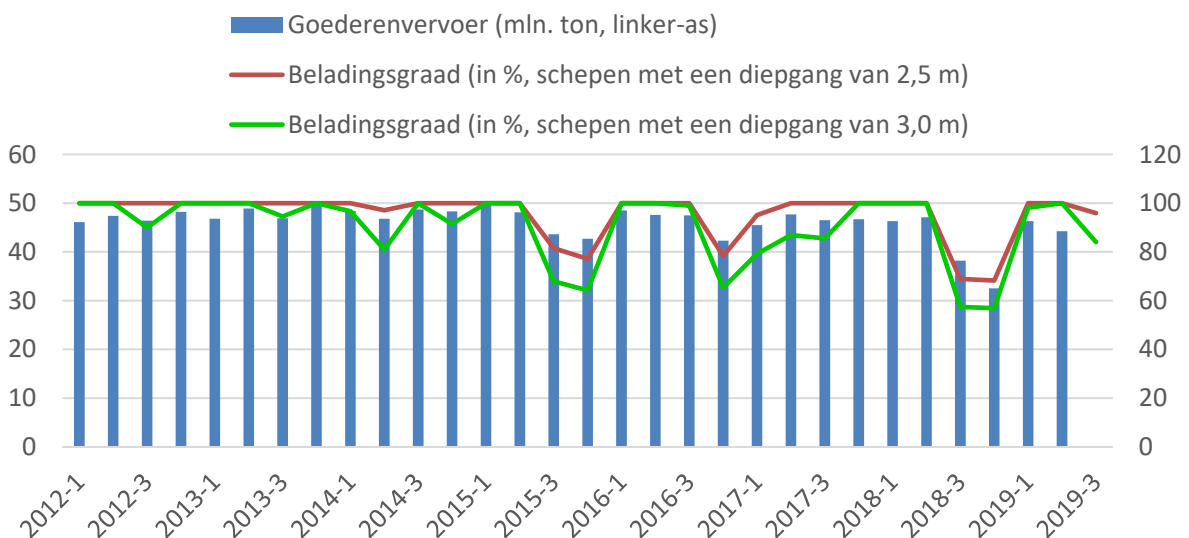
Voor het resultaat in de tweede helft van het jaar (kw3 en kw4 2019) is naast de trends per goederensegment, die eerder voor de middellange tot langere termijn gelden, vooral de waterstand van belang. Hieruit blijkt dat er in de loop van de zomer van 2019 weliswaar geen uitzonderlijke waterstanden waren, maar de waterstand desalniettemin verslechterde.

Dit wordt inzichtelijk in de volgende grafiek, waarin de maximale beladingsgraad bij Kaub tot en met het derde kwartaal van 2019 is afgebeeld naast het goederenvervoer op de Rijn (tot kw2 2019). Hieruit blijkt dat de beladingsgraad ten opzichte van kw2 2019 terugloopt, wat logischerwijs een groter effect heeft op grotere schepen dan op kleinere schepen.

Hierdoor kan, hoewel er nog geen gegevens over het goederenvervoer voor de tweede helft van het jaar zijn, op basis van statistische verbanden tussen de waterstand en vervoersvolumes toch een trend worden afgeleid. Deze trend laat zien dat het jaarresultaat van de Rijnvaart voor het hele jaar 2019 in elk geval hoger zal liggen dan in 2018.

In het bijzonder door de verslechterende wateromstandigheden in het derde kwartaal van 2019 en verder door de aanhoudende structurele problemen met het vervoer van droge bulkgoederen kan er op dit moment niet vanuit worden gegaan dat het resultaat van 2017 kan worden geëvenaard. Voor deze verwachting spelen naast bovengenoemde factoren ook de afzwakkende trend voor het containervervoer en het versomberende klimaat voor de wereldhandel een significante rol.

Afbeelding 7: maximale beladingsgraad van schepen bij Kaub en goederenvervoer over de Rijn



Bron: Destatis en berekening CCR met gegevens van de Duitse instantie voor hydrologie (Bundesanstalt für Gewässerkunde)

PROTOCOL 15

Kennisneming van het voorlopige ontwerp van het nieuwe Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) vóór notificatie aan de Europese Commissie door het voorzitterschap en kennisgeving aan de partners

Geen besluit.

PROTOCOL 16

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) (inhoudsopgave, artikelen 1.10, 1.10a, 1.11, bijlage 13) en van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) (artikel 2.13, eerste lid) inzake de actualisering van de lijst van documenten die aan boord moeten worden bewaard

1. In artikel 1.10, eerste lid, onderdelen a tot ae van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) wordt uitgebreid vermeld welke scheepsbescheiden en andere documenten aan boord aanwezig moeten zijn. Andere wetgevingsteksten, zoals het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) en de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN) en het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP), bevatten eveneens voorschriften betreffende deze documenten.
2. Het ROSR bevat de lijst met documenten die tijdens het onderzoek door de Commissie van Deskundigen aan boord aanwezig moeten zijn. Het RPR bevat daarentegen de lijst met documenten die tijdens het gebruik van het schip aan boord moeten zijn.
3. Het onderhavige wijzigingsvoorstel dient er in de eerste plaats toe om de samenhang tussen het ROSR, het RPR en ES-TRIN te garanderen. Bovendien wordt de presentatie van de vereiste scheepsbescheiden aan boord zeer vereenvoudigd. Hiertoe wordt de formulering van artikel 1.10 van het RPR vereenvoudigd door expliciet te verwijzen naar een nieuwe Bijlage 13 in het RPR, die een uitgebreide overzichtstabel met alle vereiste scheepsbescheiden aan boord bevat. De tabel is opgedeeld in zes categorieën (schip, bemanning, vaargebieden, navigatie- en informatieapparatuur, uitrustingen, lading en afval). Verder wordt een nieuw artikel 1.10a in het RPR opgenomen, waarin de verschillende uitzonderingen, in het bijzonder voor duwbakken en schepen bestemd voor bouwwerkzaamheden, worden samengevat.
4. De nieuwe bewoording van artikel 1.10 RPR dient er tevens toe om een onderscheid te maken tussen officiële scheepsbescheiden, die met de inwerkingtreding van de wijziging in de nieuwe Bijlage 13 RPR worden vermeld, en informatiedocumenten. In dat opzicht is het Handboek voor de radiocommunicatie in de binnenvaart, dat thans in artikel 1.10, onderdeel m van het RPR wordt vermeld, een informatiedocument dat geen betrekking heeft op een persoon of schip. In het onderhavige wijzigingsvoorstel wordt het Handboek voor radiocommunicatie dan ook opgenomen in artikel 1.11 van het RPR inzake de vereiste aanwezigheid van een exemplaar van het RPR aan boord.
5. Het onderhavige wijzigingsvoorstel dient er tevens toe de vereisten aan dienstboekjes te verduidelijken, gelet op de meest recente wijzigingen van het RSP (Besluit 2017-II-15).
6. Het onderhavige wijzigingsvoorstel leidt tevens tot de actualisering van de verwijzing in artikel 2.13, eerste lid, eerste alinea, van het ROSR. De verwijzing naar artikel 1.10, tweede lid, van het RPR moet inderdaad worden vervangen door een verwijzing naar het nieuwe artikel 1.10a, eerste lid, van het RPR.
7. Dankzij de nieuwe versie van de artikelen 1.10 en 1.10a van het RPR kan bovendien de Franse versie worden gemoderniseerd. De huidige titel van artikel 1.10, "Documents de bord et autres papiers" zou vervangen kunnen worden door "Certificats et autres documents". Bovendien beoogt dit voorstel het woord 'papier' in de artikelen 1.10 en 1.10a van het RPR systematisch te vervangen door 'document'.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

De voorgestelde wijzigingen in het RPR en het ROSR hebben tot doel de voorschriften van het RPR, het ROSR en ES-TRIN op elkaar af te stemmen. De nieuwe versie van artikel 1.10 RPR leidt bovendien tot een eenvoudigere en modernere bewoording. Het RPR wordt daardoor overzichtelijker en begrijpelijker, hetgeen de rechtszekerheid vergroot.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

Het zou mogelijk zijn om van een wijziging van het RPR en het ROSR af te zien. Dat zou betekenen dat de bestaande tegenstrijdigheden tussen het RPR en het ROSR blijven bestaan, waardoor de interpretatie wordt bemoeilijkt en de rechtszekerheid wordt verzwakt.

Consequenties van deze wijzigingen

Deze wijzigingen houden geen aanvullende kosten in voor het bedrijfsleven en veroorzaken slechts beperkte kosten voor de overheidsinstanties.

Consequenties indien deze wijzigingen worden verworpen

Het zou mogelijk zijn af te zien van deze wijzigingen. In dat geval kunnen de lijsten met vereiste scheepsbescheiden aan boord van het RPR en het ROSR, evenals ES-TRIN echter niet op elkaar worden afgestemd. Als gevolg hiervan zouden tegenstrijdigheden blijven bestaan, die op middellange en lange termijn ook van juridische aard zouden zijn, wat ten koste zou gaan van de rechtszekerheid van de Rijnvaartreglementen.

Een verwerping van deze wijzigingen zou de hierboven uiteengezette doelstellingen ondermijnen.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement en van het Comité Reglement van onderzoek,

met het doel de leesbaarheid van haar reglementen te verbeteren,

met het doel, de samenhang tussen het Rijnvaartpolitierglement en het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, evenals de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN) te waarborgen,

neemt de in de bijlage bij onderhavig besluit gevoegde wijzigingen met betrekking tot enerzijds de inhoudsopgave, de artikelen 1.10, 1.10a en 1.11 alsmede bijlage 13 van het Rijnvaartpolitierglement en anderzijds artikel 2.13, eerste lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn aan.

De hier bijgevoegde wijzigingen worden van kracht op 1 december 2020.

Bijlage

Rijnvaartpolitiereglement (RPR)

1. *De inhoudsopgave wordt als volgt gewijzigd:*

a) *De vermelding bij artikel 1.10 komt als volgt te luiden:*

“1.10 Scheepsbescheiden en andere documenten aan boord”.

b) *Na de vermelding bij artikel 1.10 wordt de vermelding bij artikel 1.10a als volgt ingevoegd:*

“1.10a Uitzonderingen voor bepaalde vaartuigen met betrekking tot scheepsbescheiden en andere documenten aan boord”.

c) *De vermelding bij artikel 1.11 komt als volgt te luiden:*

“1.11 Rijnvaartpolitiereglement en het Handboek voor de radiocommunicatie in de binnenvaart aan boord”.

d) *Na de vermelding bij Bijlage 12 wordt de vermelding bij Bijlage 13 als volgt toegevoegd:*

“Bijlage 13: Lijst van scheepsbescheiden en andere documenten die overeenkomstig artikel 1.10 van het RPR aan boord aanwezig moeten zijn”.

2. *Artikel 1.10 komt als volgt te luiden:*

“Artikel 1.10

Scheepsbescheiden en andere documenten aan boord

Aan boord van een schip moeten de in bijlage 13 bij dit reglement bedoelde bescheiden en andere documenten, voor zover deze door de daartoe gestelde bijzondere bepalingen voorgeschreven worden, aanwezig zijn. Zij moeten op verzoek aan de ambtenaren van de bevoegde autoriteit worden overhandigd.”

3. Na artikel 1.10 wordt artikel 1.10a als volgt ingevoegd:

“Artikel 1.10a

Uitzonderingen voor bepaalde vaartuigen met betrekking tot scheepsbescheiden en andere documenten aan boord

1. In afwijking van artikel 1.10 hoeven de scheepsbescheiden conform Bijlage 13, nummers 1.1, 1.2 en 1.3 van dit reglement niet aanwezig te zijn aan boord van duwbakken waarop een metalen plaat overeenkomstig het volgende model is aangebracht:

UNIEK EUROPEES SCHEEPSIDENTIFICATIENUMMER: - R
CERTIFICAAT VAN ONDERZOEK

- NUMMER:

- COMMISSIE VAN DESKUNDIGEN:

- GELDIG TOT:

waarbij uit een hoofdletter R, aangebracht achter het uniek Europees scheepsidentificatienummer, blijkt dat er een verklaring inzake het behoren tot de Rijnvaart is afgegeven.

De gevraagde gegevens moeten, in goed leesbare letters met een hoogte van ten minste 6 mm, ingehakt of ingeslagen zijn.

De metalen plaat moet een hoogte van ten minste 60 mm en een lengte van ten minste 120 mm hebben. Zij moet op het achterschip aan stuurboordzijde op een goed zichtbare plaats zijn bevestigd.

De overeenstemming tussen de gegevens op de plaat, met uitzondering van de letter R, met die in het certificaat van onderzoek van de duwbak moet worden bevestigd door een Commissie van Deskundigen door middel van het aanbrengen op de plaat van een stempel.

De in bijlage 13, lid 1.1, 1.2 en 1.3 van dit reglement genoemde bescheiden moeten dan worden bewaard door de eigenaar van de duwbak.

De aanwezigheid van de in bijlage 13, lid 5.4 van dit reglement bedoelde bescheiden is evenwel niet vereist, wanneer op de metalen plaat tevens het nummer van de typegoedkeuring van de motoren wordt vermeld.

2. Op schepen bestemd voor bouwwerkzaamheden, bedoeld in artikel 1.01, lid 1.24 van ES-TRIN, waar een stuurhut of een woning ontbreekt, is de aanwezigheid van de in bijlage 13, lid 1.1, 1.2 en 1.3 van dit reglement bedoelde bescheiden niet vereist. Deze bescheiden moeten echter in ieder geval steeds in de nabijheid van de bouwwerkzaamheden voorhanden zijn. Op schepen bestemd voor bouwwerkzaamheden moet een door de bevoegde autoriteit afgegeven verklaring betreffende de duur en de geografische begrenzing van de bouwwerkzaamheden, waar het schip mag worden gebruikt, aanwezig zijn.
3. De verplichting een vaartijdenboek aan boord te hebben zoals bedoeld in bijlage 13, lid 2.2 van dit reglement, geldt niet voor sleep- en duwbotten die uitsluitend in havens verkeren, noch voor duwbakken, overheidsvaartuigen en pleziervaartuigen zonder bemanning.”

4. *Artikel 1.11 komt als volgt te luiden:*

“Artikel 1.11

Rijnvaartpolitierglement en het Handboek voor de radiocommunicatie in de binnenvaart aan boord

1. Aan boord van een schip, met uitzondering van een klein schip en een duwbak, moet een bijgewerkt exemplaar van dit reglement, met inbegrip van de op grond van artikel 1.22a uitgevaardigde voorschriften, aanwezig zijn. Een exemplaar dat via een elektronisch middel op ieder moment geraadpleegd kan worden, is eveneens toegestaan.
2. Aan boord van een schip dat overeenkomstig artikel 4.05 is uitgerust met een scheepsstation, moet een exemplaar van het Handboek voor de radiocommunicatie in de binnenvaart, Algemeen deel en Regionaal deel Rijn/Moezel, aanwezig zijn. Een exemplaar dat via een elektronisch middel op ieder moment geraadpleegd kan worden, is eveneens toegestaan.”

5. *Na Bijlage 12 wordt Bijlage 13 als volgt toegevoegd:*

“Bijlage 13

**LIJST VAN SCHEEPSBESCHEIDEN EN ANDERE DOCUMENTEN DIE
OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 1.10 VAN HET RPR AAN BOORD AANWEZIG
MOETEN ZIJN**

In de kolom “Rechtsgrondslag” in de volgende tabel wordt naar de volgende voorschriften, overeenkomsten en administratieve overeenkomst verwezen:

- Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP),
- Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR),
- Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN),
- Europese Overeenkomst voor het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN),
- Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI),
- Overeenkomst nopens de meting van binnenvaartuigen, gesloten op 15 februari 1966 in Genève (Overeenkomst van 15 februari 1966),
- Regionale regeling betreffende de radiocommunicatiedienst op de binnenwateren.

Categorie	Scheepsbescheiden en andere documenten die overeenkomstig artikel 1.10 van het RPR aan boord aanwezig moeten zijn	Rechtsgrondslag
1. Vaartuigen		
1.1	Het certificaat van onderzoek voor het schip of het document dat hiervoor in de plaats treedt of een als gelijkwaardig erkend certificaat	RSP, artikel 1.04
1.2	De verklaring inzake het behoren tot de Rijnvaart	Besluit CCR 2015-II-10
1.3	De meetbrief van het schip	Overeenkomst van 15 februari 1966
2. Bemanning		
2.1	Een Rijnpatent of een volgens het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn als gelijkwaardig erkend vaarbevoegdheidsbewijs voor het te bevaren riviergedeelte en voor de overige leden van de bemanning het naar behoren bijgehouden dienstboekje of een volgens dit reglement afgegeven Groot patent of als gelijkwaardig erkend vaarbevoegdheidsbewijs; bij de als gelijkwaardig erkende vaarbevoegdheidsbewijzen moet de schipper bovendien voor bepaalde riviergedeelten het volgens het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vereiste bewijs voor riviergedeelten bezitten	RSP, artikel 3.02
2.2	Het naar behoren bijgehouden vaartijdenboek met inbegrip van de verklaring overeenkomstig bijlage A4 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn of een kopie van de bladzijde met de aantekeningen van de vaar- en rusttijden uit het vaartijdenboek van het schip waarop de laatste reis van het bemanningslid heeft plaatsgevonden; aan boord van schepen die over een krachtens Bijlage O van het ROSR op de Rijn erkend communautair certificaat of Uniecertificaat beschikken, kan zich in plaats van het door een bevoegde autoriteit van een Rijnsoeverstaat of België afgegeven vaartijdenboek, een door een bevoegde autoriteit van een derde staat afgegeven en door de CCR erkend vaartijdenboek bevinden. Erkende vaartijdenboeken moeten in ten minste één van de officiële talen van de CCR worden bijgehouden	RSP, artikel 3.13
2.3	De verklaring inzake de afgifte van het vaartijdenboek	RSP, artikel 3.13

Categorie	Scheepsbescheiden en andere documenten die overeenkomstig artikel 1.10 van het RPR aan boord aanwezig moeten zijn	Rechtsgrondslag
2.4	Een radargetuigschrift dat is afgegeven of als gelijkwaardig erkend volgens het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn; dit document hoeft niet aan boord te zijn, indien de patentkaart de vermelding “radar” bevat of een ander volgens dit reglement toegelaten vaarbevoegdheidsbewijs de overeenkomstige vermelding bevat; als de Centrale Commissie voor de Rijnvaart het vaarbevoegdheidsbewijs en het radargetuigschrift van een staat als gelijkwaardig heeft erkend, is het radargetuigschrift niet vereist wanneer het vaarbevoegdheidsbewijs een overeenkomstige vermelding bevat	RSP, artikel 6.03
2.5	Een marifoonbedieningscertificaat voor de bediening van scheepsstations	Regionale regeling betreffende de radiocommunicatiedienst op de binnenwateren, bijlage 5
2.6	De verklaringen die voor het veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen zijn voorgeschreven	RSP, artikel 5.01ff
2.7	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	RSP, artikel 4a.02
3. Vaargebieden		
3.1	Een verklaring van de bevoegde autoriteit betreffende de duur en de geografische begrenzing van de bouwwerkzaamheden, waar een schip bestemd voor bouwwerkzaamheden mag worden gebruikt	ES-TRIN, artikel 23.01
3.2	Op het riviergedeelte tussen Bazel en Mannheim voor schepen met een lengte van meer dan 110 meter een verklaring van een erkend classificatiebureau over het drijfvermogen, de trimsituatie en de stabiliteit van de afzonderlijke delen van het schip, waaruit tevens blijkt vanaf welke beladingstoestand het drijfvermogen van de beide delen niet meer gewaarborgd is	ES-TRIN, artikel 28.04, tweede lid, onderdeel c
4. Navigatie- en informatieapparatuur		
4.1	De verklaring betreffende de inbouw en het functioneren van de radarinstallatie	ES-TRIN, artikel 7.06, eerste lid ES-TRIN, bijlage 5, onderdeel III, artikel 9 en onderdeel VI
4.2	De verklaring betreffende de inbouw en het functioneren van de bochtaanwijzer	ES-TRIN, artikel 7.06, eerste lid ES-TRIN, bijlage 5, onderdeel III, artikel 9 en onderdeel VI

Categorie	Scheepsbescheiden en andere documenten die overeenkomstig artikel 1.10 van het RPR aan boord aanwezig moeten zijn	Rechtsgrondslag
4.3	De verklaring betreffende de inbouw en het functioneren van het Inland AIS-apparaat	ES-TRIN, artikel 7.06, derde lid ES-TRIN, bijlage 5, onderdeel IV, artikel 2, negende lid
4.4	De verklaring betreffende de inbouw en het functioneren van de tachograaf, alsmede de voorgeschreven registratiebladen van de tachograaf	ES-TRIN, bijlage 5, onderdeel V, artikelen 1 en 2, zesde lid
4.5	De “vergunning of vergunningen voor het gebruik van de frequentieruimte” of het “registratiebewijs voor het gebruik van de frequentieruimte”	
5. Uitrusting		
5.1	De door de deskundige ondertekende verklaring inzake de keuring van een stuurmachine met mechanische aandrijving	ES-TRIN, artikel 6.09, vijfde lid
5.2	De door de deskundige ondertekende verklaring inzake de keuring van een in hoogte verstelbaar stuurhuis	ES-TRIN, artikel 7.12, twaalfde lid
5.3	De door de deskundige ondertekende verklaring inzake de keuring van een stoomketels en andere onder druk staande vaten	ES-TRIN, artikel 8.01, tweede lid
5.4	Een kopie van het certificaat van typegoedkeuring, het inlichtingenformulier van de motorfabrikant en een kopie van het proces-verbaal van de motorkenmerken	ES-TRIN, artikel 9.01, derde lid
5.5	De bescheiden betreffende elektrische installaties	ES-TRIN, artikel 10.01, tweede lid
5.6	De verklaring voor de stalen trossen	ES-TRIN, artikel 13.02, derde lid, onderdeel a
5.7	De kenmerking van de keuring van draagbare blustoestellen	ES-TRIN, artikel 13.03, vijfde lid
5.8	De keuringsbewijzen betreffende vast ingebouwde brandblusinstallaties	ES-TRIN, artikel 13.04, achtste lid ES-TRIN, artikel 13.05, negende lid
5.9	De keuringsbewijzen en gebruiksaanwijzing betreffende de kranen	ES-TRIN, artikel 14.12, zesde, zevende en negende lid
5.10	De verklaring inzake de keuring van vloeibaargasinstallaties	ES-TRIN, artikel 17.13
5.11	Het vereiste certificaat van typegoedkeuring en het vereiste bewijs van onderhoud van de boordzuiveringsinstallatie	ES-TRIN, artikel 18.01, vijfde en negende lid
5.12	Voor schepen die het kenteken voeren als bedoeld in artikel 2.06, de gedetailleerde gebruiksaanwijzing en de veiligheidsrol	ES-TRIN, artikel 30.03, eerste lid en bijlage 8, onderdeel 1.4.9

Categorie	Scheepsbescheiden en andere documenten die overeenkomstig artikel 1.10 van het RPR aan boord aanwezig moeten zijn	Rechtsgrondslag
6. Lading en afvalstoffen		
6.1	De bescheiden vereist door het ADN, nrs. 8.1.2.1, 8.1.2.2 en 8.1.2.3	ADN nrs. 8.1.2.1, 8.1.2.2 en 8.1.2.3
6.2	Bij containervervoer de door de Commissie van deskundigen gekeurde stabiliteitsgegevens van het schip, met inbegrip van het stuwplan of de ladinglijst voor de onderhavige beladingstoestand en het resultaat van de stabiliteitsberekening voor de onderhavige, of vergelijkbare vorige, dan wel een standaardbeladingsstoestand. De toegepaste berekeningsmethode moet daarbij opgegeven worden	ES-TRIN, artikel 27.01, tweede lid (Beschrijving van de documenten en waarmerk van de Commissie van deskundigen) ES-TRIN, artikel 28.03, derde lid (Resultaat van de berekening bij containerschepen) RSP, artikel 1.07, vijfde lid (Resultaat van de stabiliteitscontrole en stuwplan)
6.3	Het behoorlijk bijgehouden olie-afgifteboekje	RSP, artikel 15.05 en bijlage10 CDNI, Bijlage 2 (Uitvoeringsregeling) Deel A, artikel 2.03 en Aanhangsel I
6.4	De bunkerverklaring met inbegrip van de kwitanties van de vergoedingstransacties van het SPE-CDNI over een periode van ten minste twaalf maanden. Indien de laatste afname van gasolie meer dan twaalf maanden geleden heeft plaatsgevonden, dient ten minste de laatste bunkerverklaring aan boord aanwezig te zijn	CDNI, Bijlage 2 (Uitvoeringsregeling) Deel A, artikel 3.04, eerste lid
6.5	De losverklaring	RPR, artikel 15.08, tweede lid CDNI, bijlage 2 en Deel B, model van Aanhangsel IV

“.

Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR)

Artikel 2.13, eerste lid, eerste alinea, komt als volgt te luiden:

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

PROTOCOL 17

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) met het oog op de harmonisatie van de terminologie met betrekking tot de termen "vaargeul, vaarwater en vaarweg"

1. De rechtszekerheid wordt gewaarborgd door de kwaliteit van de regelgeving, die normatief moet zijn, dat wil zeggen voorschrijven, verbieden en bestraffen. Bovendien moet de regelgeving begrijpelijk zijn. Begrijpelijkheid houdt in dat regelgeving leesbaar, duidelijk, nauwkeurig en samenhangend moet zijn. Met betrekking tot regelgeving impliceert de samenhang een harmonisatie van de terminologie, dat wil zeggen van de termen, de uitdrukkingen en de definities, wat een essentieel aspect is om de rechtszekerheid van de regelgeving te waarborgen.
2. Het eerste Rijnvaartpolitiereglement is bij Protocol nr. VIII van 1850 aangenomen onder de titel "Reglement van politie voor de scheepvaart op den Rijn, van Bazel tot in zee", wat zowel de voorloperfunctie van de Rijnregelgeving illustreert als de ouderdom en de stabiliteit van de gebruikte termen, uitdrukkingen en definities tot uitdrukking brengt. Hoewel het RPR de eeuwen heeft doorstaan, bestaan nog steeds terminologische inconsistenties, waarbij wordt aangetekend dat de termen "vaargeul, vaarwater en vaarweg" in alle drie taalversies van het RPR, namelijk het Duits, het Frans en het Nederlands, werden gebruikt zonder voorafgaande definitie. Het ontbreken van een geharmoniseerde terminologie met nauwkeurig gedefinieerde termen leidt tot rechtsonzekerheid, die moet worden weggenomen om de rechtszekerheid van de Rijnregelgeving te waarborgen.
3. De werkzaamheden voor de terminologische harmonisatie van de termen "vaargeul, vaarwater en vaarweg" zijn in twee stappen uitgevoerd.
 - i) In een eerste stap moesten voor de terminologische harmonisatie de termen "vaarwater" en "vaargeul" worden gedefinieerd:

FR/DE/NL	Frans (FR)	Duits (DE)	Nederlands (NL)
eaux navigables, Fahrwasser, vaarwater	Partie de la voie d'eau utilisée par la navigation de transit en fonction des conditions locales.	Teil der Wasserstraße, der den örtlichen Umständen nach von der durchgehenden Schifffahrt benutzt wird.	Gedeelte van de vaarweg dat, al naargelang de lokale omstandigheden, door de doorgaande scheepvaart wordt gebruikt.
chenal navigable, Fahrrinne, vaargeul	Partie de la voie d'eau dans laquelle des largeurs et des mouillages déterminés sont entretenus autant que possible pour la navigation de transit.	Teil der Wasserstraße, in dem für die durchgehende Schifffahrt bestimmte Breiten und Tiefen vorhanden sind, deren Erhaltung angestrebt wird.	Gedeelte van de vaarweg waarin voor de doorgaande scheepvaart zoveel mogelijk een vastgestelde breedte en diepte in stand gehouden wordt.

- ii) In een tweede stap heeft de terminologische harmonisatie zich vertaald in een systematische beoordeling van het gebruik van de termen "vaargeul, vaarwater en vaarweg" in het RPR, die afhankelijk van de gevallen heeft geleid tot een afstemming van een of meer taalversies van het RPR.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

De voorgestelde wijzigingen voor het Rijnvaartpolitiereglement beogen de verbetering van de terminologische coherentie van het RPR met betrekking tot de termen "vaargeul, vaarwater en vaarweg" en het respectieve gebruik van deze termen in de drie taalversies.

De harmonisatie van de gebruikte terminologie in het RPR maakt het mogelijk de incoherenties te verminderen en resulteert in een vereenvoudigde en modernere formulering, die het RPR leesbaarder en toegankelijker maken. De terminologische harmonisatie verbetert tevens de kwaliteit van de regelgeving met betrekking tot de duidelijkheid, de begrijpelijkheid en de doeltreffendheid. De voorgestane integrale harmonisatie van de terminologie versterkt de rechtszekerheid van het RPR in de drie taalversies.

Deze harmonisatie van de terminologie van het Rijnvaartpolitiereglement draagt ook bij aan de veiligheid en het goede verloop van de Rijnvaart.

Eventuele alternatieven voor de overwogen wijzigingen

Het zou mogelijk zijn om van een wijziging van het RPR af te zien.

Consequenties van deze wijzigingen

De harmonisatie van de definities van "vaarwater" en "vaargeul" houdt in dat de definitie van "vaarwater" wordt toegevoegd aan in bijlage 8 het RPR. De definitie van de term "vaargeul" in bijlage 8 van het RPR moet worden aangepast in de Franse en Nederlandse versies.

De harmonisatie van de terminologie van het RPR houdt in dat de termen en hun gebruik in de drie taalversies in overeenstemming worden gebracht, wat de wijziging van een of meer taalversies impliceert.

Deze wijzigingen leiden niet tot aanvullende kosten voor het bedrijfsleven en de kosten voor de administraties zijn zeer gering.

Consequenties indien deze wijzigingen worden verworpen

Het is mogelijk van de wijzigingen af te zien, maar dit zou een harmonisatie van de terminologie met betrekking tot het gebruik van de termen "vaargeul, vaarwater en vaarweg" in de drie taalversies van het RPR in de weg staan. Dit zou de terminologische en juridische onzekerheid met betrekking tot het gebruik van de bedoelde termen in de drie taalversies inderdaad in stand houden, wat tegenstrijdig zou zijn met de eerder uiteengezette doelstellingen.

Besluit

De Centrale Commissie,

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

met het doel bij te dragen tot de veiligheid en het goede verloop van de Rijnvaart door een harmonisatie van de terminologie van het Rijnvaartpolitiereglement tot stand te brengen,

neemt de in de bijlage bij onderhavig besluit gevoegde wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement aan.

De in de bijlage vermelde wijzigingen treden in werking op 1 december 2020.

Bijlage

Bijlage bij protocol 17

1. *De inhoudsopgave wordt als volgt gewijzigd:*
 - a) *De vermelding bij artikel 1.06 (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
 - b) *De vermelding bij artikel 1.13 (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
 - c) *De vermelding bij artikel 1.18 (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
 - d) *De vermelding bij artikel 3.28 (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
 - e) *De vermelding bij hoofdstuk 5 (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
 - f) *De vermelding bij artikel 5.02 (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
 - g) *De vermelding bij artikel 6.07 (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
 - h) *De vermelding bij artikel 6.08 komt als volgt te luiden (betreft uitsluitend de Franse en Nederlandse tekst):*

“6.08 Verbod tot ontmoeten door verkeerstekens langs de vaarweg”.
 - i) *De vermelding bij artikel 6.11 komt als volgt te luiden (betreft uitsluitend de Franse en Nederlandse tekst):*

“6.11 Verbod tot voorbijlopen door verkeerstekens langs de vaarweg”.
 - j) *De vermelding bij artikel 6.16 (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
 - k) *De vermelding bij bijlage 8 (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
 - l) *De vermelding bij bijlage 8 (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
2. *Artikel 1.01 wordt als volgt gewijzigd (betreft uitsluitend de Franse tekst):*
 - a) *Onderdeel i*
 - b) *Onderdeel l*
 - c) *Onderdeel y*
3. *Artikel 1.04, onderdeel b (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
4. *Artikel 1.06 (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
5. *Artikel 1.12, vierde lid (betreft uitsluitend de Franse tekst)*

6. *Artikel 1.13 (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
 - a) *De titel*
 - b) *Het eerste en tweede lid*
7. *Artikel 1.15, eerste lid (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
8. *Artikel 1.16, tweede lid (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
9. *Artikel 1.18 (betreft uitsluitend de Franse tekst):*
 - a) *De titel*
 - b) *Het eerste lid*
10. *Artikel 1.21, eerste lid, inleidende zin (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
11. *Artikel 1.22, tweede lid (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
12. *Artikel 3.20 (betreft uitsluitend de Franse tekst):*
 - a) *Het eerste lid*
 - b) *Het tweede lid*
 - c) *Het derde lid, onderdeel a*
13. *Artikel 3.23, eerste volzin (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
14. *Artikel 3.24, eerste inleidende zin (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
15. *Artikel 3.25, eerste lid, inleidende zin, komt als volgt te luiden:*
 - “1. Een in bedrijf zijnd drijvend werktuig en een schip, dat in het vaarwater werken uitvoert dan wel peilingen of metingen verricht, moeten tijdens het stilliggen voeren:”.

16. *Artikel 3.28 komt als volgt te luiden:*

“Artikel 3.28

*Bijkomend teken van varende schepen die werkzaamheden in het vaarwater uitvoeren
(Bijlage 3, schets 57)*

Een varend schip dat in of nabij het vaarwater werkzaamheden, peilingen of metingen uitvoert mag, behalve de overige tekens voorgeschreven bij dit reglement, met toestemming van de bevoegde autoriteit, zowel des nachts als des daags, tonen:

een geel helder of gewoon rondom schijnend flikkerlicht.”

17. *Hoofdstuk 5, titel (betreft uitsluitend de Franse tekst):*

18. *Artikel 5.01, tweede lid (betreft uitsluitend de Franse tekst):*

19. *Artikel 5.02, titel (betreft uitsluitend de Franse tekst):*

20. *Artikel 6.02a, vijfde lid, komt als volgt te luiden (betreft uitsluitend de Nederlandse tekst):*

“5. Een klein varend schip mag niet zodanig opkruisen, dat het een klein schip, dat zijn stuurboordswal houdt, dwingt uit te wijken.”

21. *Artikel 6.03, eerste lid (betreft uitsluitend de Franse tekst)*

22. *Artikel 6.07 (betreft uitsluitend de Franse tekst)*

23. *Artikel 6.16 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *De titel (betreft uitsluitend de Franse tekst)*

b) *Het eerste lid komt als volgt te luiden (betreft uitsluitend de Franse en Nederlandse tekst):*

“1. Een schip mag slechts een haven of een nevenvaarweg uitvaren en een hoofdvaarweg invaren of oversteken, dan wel een haven of een nevenvaarweg invaren, nadat het zich er van heeft vergewist dat dit zonder gevaar kan geschieden en zonder dat andere schepen worden genoodzaakt hun koers of hun snelheid plotseling en in sterke mate te wijzigen. Een afvarend schip, dat is genoodzaakt op te draaien om een haven of een nevenvaarweg in te varen, moet voorrang verlenen aan een opvarend schip dat eveneens deze haven of deze nevenvaarweg wil invaren.

Nevenvaarwegen kunnen worden aangeduid door één der tekens E.9 of E.10 (bijlage 7).”

c) *Het derde en vierde lid (betreft uitsluitend de Franse tekst)*

24. *Artikel 6.20, eerste lid, onderdeel e (betreft uitsluitend de Franse en Duitse tekst)*
25. *Artikel 6.23 wordt als volgt gewijzigd (betreft uitsluitend de Franse tekst):*
- a) *Het eerste lid*
 - b) *Het tweede lid, onderdeel a tot en met c*
26. *Artikel 6.24, eerste lid (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
27. *Artikel 6.30, derde lid (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
28. *Artikel 6.31, eerste lid (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
29. *Artikel 6.33, onderdeel d, tweede aandachtsstreepje (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
30. *Artikel 7.01 wordt als volgt gewijzigd:*
- a) *Het tweede lid (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
 - b) *Het derde lid komt als volgt te luiden (betreft uitsluitend de Franse en Nederlandse tekst):*
 - “3. Onverminderd de door de bevoegde autoriteit opgelegde bijzondere voorwaarden, moeten drijvende inrichtingen een zodanige ligplaats innemen, dat de vaargeul vrij blijft voor de scheepvaart.”
31. *Artikel 7.02, eerste lid (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
- a) *Onderdeel a*
 - b) *Onderdeel c*
 - c) *Onderdelen e en f*
32. *Artikel 7.03, eerste tot en met derde lid (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
33. *Artikel 7.04, eerste en tweede lid (betreft uitsluitend de Franse tekst)*

34. *Artikel 7.05 (betreft uitsluitend de Franse tekst)*

- a) *Het eerste lid*
- b) *Het vierde lid*

35. *Artikel 7.06, tweede lid (betreft uitsluitend de Franse tekst)*

36. *Artikel 9.04, derde lid (betreft uitsluitend de Franse tekst)*

37. *Artikel 9.12, tweede lid, komt als volgt te luiden (betreft uitsluitend de Franse en Nederlandse tekst):*

“2. In afwijking van het eerste lid is op de bovenstaande vaarwegen, de aangrenzende wateroppervlakten en in de havens het ligplaats nemen op de daartoe aangeduide ligplaatsen toegestaan.”

38. *Artikel 9.13, tweede lid, komt als volgt te luiden (betreft uitsluitend de Franse en Nederlandse tekst):*

“2. In afwijking van het eerste lid is op de bovenstaande vaarwegen, de aangrenzende wateroppervlakten en in de havens het ligplaats nemen op de daartoe aangeduide ligplaatsen toegestaan.”

39. *Artikel 14.05, derde en vijfde lid (betreft uitsluitend de Franse tekst)*

40. *Bijlage 3 (betreft uitsluitend de Franse tekst)*

De vermelding bij schets 57

41. *Bijlage 6, onderdeel E, titel, komt als volgt te luiden (betreft uitsluitend de Franse en Nederlandse tekst):*

“E. Seinen bij het in- en uitvaren van havens en nevenvaarwegen”.

42. *Bijlage 7, afdeling I, wordt als volgt gewijzigd:*

- a) *De vermelding bij bord A.5 (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
- b) *De vermelding bij bord A.6 (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
- c) *De vermelding bij bord A.7 (betreft uitsluitend de Franse tekst)*

- d) *De vermelding bij bord B.2 komt als volgt te luiden (betreft uitsluitend de Franse en Nederlandse tekst):*

“B.2

- a) Verplichting zich naar de bakboordszijde van de vaargeul te begeven.
(artikel 6.12)
- b) Verplichting zich naar de stuurboordszijde van de vaargeul te begeven.
(artikel 6.12)”

- e) *De vermelding bij bord B.3 komt als volgt te luiden (betreft uitsluitend de Franse en Nederlandse tekst):*

“B.3

- a) Verplichting de bakboordszijde van de vaargeul te houden.
(artikel 6.12)
- b) Verplichting de stuurboordszijde van de vaargeul te houden.
(artikel 6.12)”

- f) *De vermelding bij bord B.4 komt als volgt te luiden (betreft uitsluitend de Franse en Nederlandse tekst):*

“B.4

- a) Verplichting de vaargeul over te steken naar bakboord.
(artikel 6.12)
- b) Verplichting de vaargeul over te steken naar stuurboord.
(artikel 6.12)”

- g) *De vermelding bij bord B.9, onderdeel a (betreft uitsluitend de Franse tekst)*

- h) *De vermelding bij bord C.3 komt als volgt te luiden (betreft uitsluitend de Franse en Nederlandse tekst):*

“C.3 Beperkte breedte van doorvaart of vaargeul.”

- i) *De vermelding bij bord C.5 komt als volgt te luiden (betreft uitsluitend de Franse en Nederlandse tekst):*

“C.5 De vaargeul bevindt zich op enige afstand van de rechter- (linker)oever; het op het bord voorkomende getal geeft in meters de afstand aan die de schepen uit de oever dienen te blijven, gerekend vanaf het bord.”

- j) *De vermelding bij bord E.5 (betreft uitsluitend de Franse tekst)*

- k) *De vermelding bij bord E.5.3 (betreft uitsluitend de Franse tekst)*

- l) *De vermelding bij bord E.5.4 (betreft uitsluitend de Franse tekst)*

- m) De vermelding bij bord E.5.5 (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
 - n) De vermelding bij bord E.5.6 (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
 - o) De vermelding bij bord E.5.7 (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
 - p) De vermelding bij bord E.5.8 (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
 - q) De vermelding bij bord E.5.9 (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
 - r) De vermelding bij bord E.5.10 (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
 - s) De vermelding bij bord E.5.11 (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
 - t) De vermelding bij bord E.5.12 (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
 - u) De vermelding bij bord E.5.13 (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
 - v) De vermelding bij bord E.5.14 (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
 - w) De vermelding bij bord E.5.15 (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
 - x) De vermelding bij bord E.6 (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
 - y) De vermelding bij bord E.6.1 (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
 - z) De vermelding bij bord E.7 (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
 - aa) De vermelding bij bord E.9, onderdeel a (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
 - ab) De vermelding bij bord E.10, onderdeel a (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
43. *Bijlage 7, afdeling II, wordt als volgt gewijzigd (betreft uitsluitend de Franse en Nederlandse tekst):*

De vermelding bij het tweede lid, onderdeel c, komt als volgt te luiden:

- “c) Invaren van een haven of nevenvaarweg gelegen in de richting van het rode licht A.1 en de verlichte pijl is verboden (Artikel 6.16 lid 4)”.*

44. *Bijlage 8 wordt als volgt gewijzigd:*

- a) De titel (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
- b) Afdeling I, eerste lid, eerste volzin (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
- c) Afdeling I, tweede lid, eerste definitie, komt als volgt te luiden:*

“Vaargeul: Gedeelte van de vaarweg waarin voor de doorgaande scheepvaart zoveel mogelijk een vastgestelde breedte en diepte in stand gehouden wordt.”

d) *Afdeling I, tweede lid, na de definitie van « vaargeul », volgende definitie ingevoegd:*

“Vaarwater: Gedeelte van de vaarweg dat, al naargelang de lokale omstandigheden, door de doorgaande scheepvaart wordt gebruikt.”

e) *Afdeling I, tweede lid, de definitie “Rechter-/Linkerzijde” (betreft uitsluitend de Franse tekst)*

f) *Afdeling II, titel (betreft uitsluitend de Franse tekst)*

g) *Afdeling III, titel (betreft uitsluitend de Franse tekst)*

h) *Afdeling III, vierde lid, eerste volzin (betreft uitsluitend de Franse tekst)*

i) *Afdeling III, onderdeel C, titel (betreft uitsluitend de Franse tekst)*

j) *Afdeling IV, titel (betreft uitsluitend de Franse tekst)*

De pagina's 67 tot 75 worden bewust opengelaten om ervoor te zorgen dat de paginering van de besluiten in de verschillende taalversies (waarvan sommige langer zijn dan andere) met elkaar in overeenstemming zijn.

PROTOCOL 18

Goedkeuring van een wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement via de schriftelijke procedure (Artikel 1.11)

Besluit

De Centrale Commissie neemt kennis van de goedkeuring van het in de bijlage gevoegde besluit tot wijziging van de verwijzing in artikel 1.11 van het Rijnvaartpolitiereglement via de schriftelijke procedure.

Dit besluit is gedateerd 28 oktober 2019, de dag waarop de laatste instemming is ontvangen.

Bijlage

Bijlage bij protocol 18: Besluit van 28 oktober 2019:

**Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR)
(Artikel 1.11)**

Besluit

De Centrale Commissie,

gezien Besluit 2018-II-7,

gezien Besluit 2019-I-15, vierde lid,

teneinde de verwijzing in artikel 1.11 te corrigeren naar aanleiding van de schrapping van artikel 1.22, derde lid, van het Rijnvaartpolitiereglement,

besluit tot de wijziging van artikel 1.11 van het Rijnvaartpolitiereglement, zoals deze in de bijlage bij dit besluit wordt vermeld.

Deze wijziging geldt vanaf 1 december 2019.

Bijlage

Artikel 1.11 komt als volgt te luiden:

“Artikel 1.11

Rijnvaartpolitiereglement aan boord

Aan boord van een schip, met uitzondering van een klein schip en een duwbak, moet een bijgewerkt exemplaar van dit reglement, met inbegrip van de op grond van artikel 1.22a uitgevaardigde voorschriften, aanwezig zijn. Een exemplaar dat via een elektronisch middel op ieder moment geraadpleegd kan worden, is eveneens toegestaan.”

PROTOCOL 19

Uitbreiding van de elektronische meldplicht, met ingang van 1 december 2021, tot de schepen en bijzondere transporten die onder artikel 12.01, eerste lid, onderdeel a en onderdelen d tot en met h, van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) vallen

1. De CCR heeft tijdens haar plenaire vergadering in het voorjaar van 2012 de strategie van de CCR voor de ontwikkeling van de informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn (RIS-strategie) aangenomen (Besluit 2012-I-10). De RIS-strategie van de CCR omvat 26 maatregelen "*voor de ontwikkeling en de implementatie van de informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn*". De RIS-strategie voorziet de uitbreiding van de elektronische meldingen tot de schepen die overeenkomstig artikel 12.01 van het RPR aan een meldplicht zijn onderworpen. Het elektronisch melden vereenvoudigt de gegevensuitwisseling tussen de schepen en de verkeerscentrales in vergelijking met de meldingen die via de marifoon of langs schriftelijke weg plaatsvinden. Het elektronisch melden is een RIS-key technology, die de volgende RIS-diensten mogelijk maakt: strategische verkeersinformatie, verkeersmanagement, ondersteuning van de calamiteitenbestrijding, statistiek, rechtshandhaving, vaarwegbelasting en havengelden evenals informatie voor de vervoerslogistiek. De RIS-strategie voorziet op middellange en lange termijn de uitbreiding van de elektronische meldplicht tot andere schepen, die nog niet aan een meldplicht zijn onderworpen.
2. In artikel 12.01 van het RPR wordt voor bepaalde schepen en samenstellen een meldplicht voorgeschreven: de schipper of een derde moet een aantal gegevens met betrekking tot het schip of het samenstel, de vervoerde goederen en de reis aan de bevoegde autoriteiten opgeven. Deze melding verschaft de autoriteiten met name alle informatie die nodig is voor een efficiënt calamiteitenmanagement. In artikel 12.01 van het RPR wordt aangegeven welke schepen aan deze verplichting zijn onderworpen, welke gegevens gemeld moeten worden, welke middelen voor deze melding gebruikt kunnen of moeten worden (marifoon, telefonisch, schriftelijk, elektronisch) en op welk moment of welke plaats deze melding gedaan moet worden.
3. De bepalingen van artikel 12.01 van het RPR zijn in de afgelopen jaren meerdere malen gewijzigd, met name in verband met de invoering van de elektronische meldplicht.
4. De CCR heeft in het voorjaar van 2007 bij Besluit 2007-II-20 de verplichting tot het elektronisch melden ingevoerd voor bepaalde schepen die containers vervoeren. In dit kader werd voor de eerste maal de overbrenging van de volgens het Rijnvaartpolitiereglement voorgeschreven meldingen in elektronische vorm vereist. De verplichting had tot doel de veiligheid van de containervaart op de Rijn te vergroten en de verwerking van de scheepsmeldingen bij de meldpunten te verbeteren. De CCR moest de invoering van het verplicht elektronisch melden echter uitstellen vanwege bepaalde technisch-organisatorische moeilijkheden. Uiteindelijk kon de verplichting conform Besluit 2009-I-17 in werking treden op 1 januari 2010. Overeenkomstig dit besluit moesten schepen met meer dan 20 containers of ten minste één container met gevaarlijke stoffen aan boord, de vereiste meldingen conform artikel 12.01 van het RPR elektronisch overdragen aan de verkeerscentrales (districtscentrales, verkeersposten). Gezien de voordelen van het elektronisch melden en de bevredigende werking van het systeem, besloot de CCR deze verplichting met ingang van 1 december 2015 uit te breiden tot alle schepen en samenstellen die containers vervoeren als bedoeld in artikel 12.01, eerste lid, onderdeel c, van het RPR (Besluit 2015-I-16).

5. De elektronische meldplicht werd in het voorjaar van 2017 uitgebreid tot schepen met vaste tanks aan boord als bedoeld in artikel 12.01, eerste lid, onderdeel b, van het RPR (Besluit 2017-I-11). Gezien de voordelen van de meldingen langs elektronische weg en de bevredigende werking van deze procedure, heeft het voorliggende voorstel tot doel de elektronische meldplicht uit te breiden tot de schepen die onder artikel 12.01, eerste lid, van het RPR vallen en die nog niet zijn onderworpen aan de elektronische meldplicht.
6. De onderhavige uitbreiding betreft schepen die geen schepen of samenstellen zijn die containers vervoeren en die geen schepen zijn die vaste tanks aan boord hebben. Het gaat met name om de onderstaande schepen:
 - schepen die goederen vervoeren waarop het ADN van toepassing is conform artikel 12.01, eerste lid, onderdeel a;
 - schepen met een lengte van meer dan 110 m conform artikel 12.01, eerste lid, onderdeel d;
 - hotelschepen conform artikel 12.01, eerste lid, onderdeel e;
 - zeeschepen conform artikel 12.01, eerste lid, onderdeel f;
 - schepen die een LNG-systeem aan boord hebben conform artikel 12.01, eerste lid, onderdeel g;
 - bijzondere transporten als bedoeld in artikel 1.21 conform artikel 12.01, eerste lid, onderdeel h.
7. Dit besluit heeft twee doelstellingen:
 - Ten eerste moet het bedrijfsleven in een vroeg stadium worden geïnformeerd over het tijdstip van inwerkingtreding van de uitbreiding van de elektronische meldplicht tot de schepen en bijzondere transporten die onder artikel 12.01, eerste lid, onderdeel a en onderdelen d tot en met h, van het RPR vallen, namelijk 1 december 2021. Dit stelt het scheepvaartbedrijfsleven in staat zich optimaal voor te bereiden.
 - Ten tweede moet het Comité Politiereglement worden opgedragen om de nodige wijzigingen in de regelgeving aan te brengen met het oog op de geplande uitbreiding van de elektronische meldplicht met ingang van 1 december 2021 en het bedrijfsleven te begeleiden bij de voorbereidende werkzaamheden.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

gezien de RIS-strategie van de CCR die is aangenomen bij Besluit 2012-I-10,

gezien de succesvolle implementatie van de elektronische meldplicht voor schepen en samenstellen die containers vervoeren (Besluit 2015-I-16) enerzijds en voor schepen met vaste tanks aan boord (Besluit 2017-I-11) anderzijds,

in het streven het scheepvaartbedrijfsleven in een vroeg stadium te informeren over de uitbreiding van de elektronische meldplicht tot de schepen en samenstellen die onder artikel 12.01, eerste lid, van het RPR vallen en bij de overeenkomstige voorbereidende activiteiten te begeleiden,

overwegende

- dat het gebruik van elektronische meldingen bijdraagt tot de vermindering van de administratieve lasten,
- dat de uitbreiding van de elektronische meldplicht de veiligheid van de Rijnvaart verhoogt,
- dat zij geen kennis heeft genomen van bijzondere moeilijkheden ten gevolge van de implementatie van de elektronische meldplicht voor schepen die containers vervoeren en voor schepen met vaste tanks aan boord,

besluit tot de uitbreiding van de elektronische meldplicht, met ingang van 1 december 2021, tot de schepen en samenstellen die onder artikel 12.01, eerste lid, onderdeel a en onderdelen d tot en met h, van het Rijnvaartpolitierglement vallen,

draagt haar Comité Politierglement op om middels de Werkgroep Politierglement en met deelname van het scheepvaartbedrijfsleven en de Werkgroep RIS voor het voorjaar van 2020 concrete voorstellen voor de noodzakelijke wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement en, in voorkomend geval, andere ondersteunende maatregelen aan haar voor te leggen.

PROTOCOL 20

Technische voorschriften voor schepen

Geen besluit.

PROTOCOL 21

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

Besluit

De Centrale Commissie,

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

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

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

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

verzoekt de Duitse en Franse delegatie,

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

Bijlage

Bijlage bij protocol 21

**Overzicht van de stremmingen 2020 van de sluizen
in de Rijn en het Grand Canal d'Alsace
Stand per 30.09.2019**

Exploitant	Sluis	Begin van de stremming	Einde van de stremming	Opmerking
EDF	Kembs westelijke sluiskolk	15 juni 2020	21 augustus 2020	Mogelijke hinder
EDF	Kembs oostelijke sluiskolk	16 maart 2020	20 maart 2020	Mogelijke hinder
EDF	Ottmarsheim kleine sluiskolk	16 maart 2020	20 maart 2020	Mogelijke hinder
EDF	Ottmarsheim grote sluiskolk	18 mei 2020	11 september 2020	Beperking
EDF	Fessenheim kleine sluiskolk	16 maart 2020	20 maart 2020	Mogelijke hinder
EDF	Fessenheim grote sluiskolk	25 mei 2020	21 augustus 2020	Beperking
EDF	Vogelgrün kleine sluiskolk	16 maart 2020	20 maart 2020	Mogelijke hinder
EDF	Vogelgrün grote sluiskolk	27 april 2020	4 september 2020	Beperking
EDF	Marckolsheim kleine sluiskolk	16 maart 2020	20 maart 2020	Mogelijke hinder
EDF	Marckolsheim grote sluiskolk	-	-	
EDF	Rhinau kleine sluiskolk	16 maart 2020	20 maart 2020	Mogelijke hinder
EDF	Rhinau grote sluiskolk	25 mei 2020	2 oktober 2020	Beperking
EDF	Gerstheim kleine sluiskolk	16 maart 2020	20 maart 2020	Mogelijke hinder
EDF	Gerstheim grote sluiskolk	8 juni 2020	13 november 2020	Beperking
EDF	Straatsburg kleine sluiskolk	16 maart 2020	20 maart 2020	Mogelijke hinder
EDF	Straatsburg grote sluiskolk	-	-	
VNF	Gambsheim oostelijke sluiskolk	13 januari 2020	15 maart 2020	Mogelijke hinder
VNF	Gambsheim oostelijke sluiskolk	7 september 2020	30 oktober 2020	Mogelijke hinder
WSV	Iffezheim westelijke sluiskolk	22 juni 2020	26 juni 2020	Mogelijke hinder
WSV	Iffezheim oostelijke sluiskolk	21 september 2020	23 oktober 2020	Mogelijke hinder

Opgelet:

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

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

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

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

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

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

PROTOCOL 22

Aangepaste doelstellingen voor vrijstromende en gekanaliseerde rivieren en kanalen voor de goede bevaarbaarheid (Good Navigation Status (GNS))

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar strategie (Besluit 2017-II-3) en de doelstellingen van de Verklaring van Mannheim,

in de zin van het beginsel in de Akte van Mannheim inzake onderhoud en verbetering van de vaarweg,

in de overtuiging dat de Rijn alleen gezamenlijk verder kan worden ontwikkeld,

bevestigt de in het verslag van de correspondentiegroep “ter uitwerking van voorstellen voor aangepaste doelstellingen voor vrijstromende en gekanaliseerde rivieren en kanalen” opgenomen voorstellen voor de Rijn,

dankt haar Comité Infrastructuur en milieu voor de begeleiding van de werkzaamheden op Europees niveau en

verzoekt het comité om de werkzaamheden op Europees niveau ten behoeve van de verdere ontwikkeling van de goede bevaarbaarheid te blijven begeleiden.

Bijlage
(separaat)

PROTOCOL 23

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

Besluit

De Centrale Commissie neemt kennis

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

Bijlagen

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		1.12.2017	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		1.12.2018	5.12.2017
2017-I-12	Definitive Änderungen der RheinSchPV - Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen (§ 1.10) und Sprechfunk (§ 4.05)	I	1.6.2018	1.5.2018			5.12.2017
2017-II-16	Definitive Änderung der RheinSchPV - Schiffsführer (§ 1.02 Nummer 1)	I	1.6.2018	1.5.2018		25.9.2018	2.3.2018
2017-II-17	Definitive Änderung der RheinSchPV – Besondere Liegestellen (§ 7.06 Nummern 3 und 4 sowie Anlage 7)	I	1.6.2018	1.5.2018		25.9.2018	2.3.2018
2017-II-19	Änderung der RheinSchPV -Anpassung der RheinSchPV zur Berücksichtigung des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2017/1) Anlage 1 Anlage 2 Anlage 3	I	7.10.2018	7.10.2018		7.10.2018 7.10.2018 7.10.2018	28.5.2018 29.1.2018 29.1.2018
2018-I-9	Definitive Änderungen der RheinSchPV (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.01 Buchstaben ad, ae, af, 1.07 Nummer 2 bis 6, 1.10 Nummer 1 Buchstaben ac, ad, ae, 2.06, 6.28 Nummern 10 bis 13, 7.08, 8.11, 10.01 Nummer 3, nur den Streckenabschnitt Germersheim – Mannheim-Rheinau, 15.06 bis 15.09, Anlage 3, Bild 62, 66 und Anlage 7 Abschnitt I Unterabschnitt A Angabe zu dem Tafelzeichen A.9)	I	1.12.2018	1.12.2018		1.12.2018	29.8.2018
2018-I-10	Definitive Änderungen der RheinSchPV – Verweise auf das ADN und sprachliche Anpassungen (§§ 3.14 Nummer 7 und 7.07 Nummer 2 Buchstabe b)	I	1.12.2018	5.11.2018		1.12.2018	29.8.2018

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2018-I-11	Definitive Änderung der RheinSchPV – Inland AIS (§ 4.07 Nummern 2 und 4)	I	1.12.2018	5.11.2018		1.12.2018	29.8.2018
2018-I-12	Definitive Änderung der RheinSchPV – Meldepflicht (§ 12.01)	I	1.12.2018	5.11.2018		1.12.2018	29.8.2018
2018-II-7	Definitive Änderungen der RheinSchPV, §§ 1.22 und 1.22a	I	1.12.2019	6.6.2019		1.12.2019	28.2.2019
2018-II-11	Definitive Änderungen der RheinSchPV – Kennzeichnung von Fahrzeugen (§§ 1.10 Nummer 2 Absatz 3, 2.01 Nummer 1 Buchstabe c und d sowie Nummer 3, 2.05 und Anlage 10)	I	1.12.2019	6.6.2019		1.12.2019	28.2.2019
2018-II-12	Definitive Änderung der RheinSchPV – Sprechfunkanlagen von Kleinfahrzeugen, die Radar nutzen (§ 4.06 Nummern 1 und 4)	I	1.12.2019	6.6.2019		1.12.2019	28.2.2019
2018-II-13	Definitive Änderung der RheinSchPV – Technische Benennung (§ 12.01 Nummer 2 Buchstabe g Doppelbuchstabe bb)	I	1.12.2019	6.6.2019		1.12.2019	28.2.2019
2018-II-14	Definitive Änderung der RheinSchPV - (Anlage 7 - Schifffahrtszeichen, Zeichen E.3, E.4a und E.4b)	I	1.12.2019	6.6.2019		1.12.2019	28.2.2019
2018-II-17	Definitive Änderung der RheinSchPV – Inland AIS (§ 4.07 Nummer 2 Buchstabe b)	I	1.7.2019			1.12.2018	21.12.2018
2019-I-10	Definitive Änderung der RheinSchPV - § 14.05 Bingen	I	1.12.2019	8.11.2019		1.12.2019	16.8.2019
2019-I-11	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2019/1)	I	1.1.2020	8.11.2019			16.8.2019

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
2016-I-10	Definitive Änderung der RheinSchUO – Muster des Attests für Seeschiffe auf dem Rhein (Anlage G)	I	1.12.2017	7.10.2018			29.11.2017	3.2.2017
2017-II-20	Definitive Änderung der RheinSchUO - Anpassung der RheinSchUO zur Berücksichtigung des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2017/1)	I	7.10.2018	7.10.2018			7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Definitive Änderungen der RheinSchUO, § 1.06	I	1.12.2019	6.6.2019			1.12.2019	28.2.2019

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2019-I-11	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2019/1)	I	1.1.2020				1.1.2020	16.8.2019

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

REGLEMENT BETREFFENDE HET SCHEEPVAARTPERSONEEL

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-8	Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Anerkennung der österreichischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Anerkennung des bulgarischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011
2012-II-11	Definitive Änderungen der RheinSchPersV - Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.1.2013	21.3.2014		30.1.2015	24.5.2013	29.11.2012
2012-II-12	Definitive Änderungen der RheinSchPersV (§ 6.02)	I	1.12.2013	21.3.2014		27.1.2015	24.5.2013	15.2.2013
2014-II-13	Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen Änderung des § 3.02 Nr. 3 lit. a RheinSchPersV	I	1.12.2015	29.7.2015		1.2.2016	11.12.2015	6.1.2015
2015-I-7	Änderungen der RheinSchPersV durch eine definitive Änderung	I	1.7.2016	24.9.2015		1.2.2016	1.7.2016	19.6.2015
2015-I-10	Änderungen der RheinSchPersV - Änderung der Muster des Rheinpatents und verschiedener Schiffsführer- und Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt (Anlagen D1, D5, D6 und A5 der RheinSchPersV)	I	1.8.2015	1.7.2016		21.10.2015	1.8.2015	19.6.2015
2015-I-11	Möglichkeit der Anerkennung von Bordbüchern aus Drittstaaten - Änderung des § 3.13, der Anlage A1 RheinSchPersV und Einfügung einer Anlage A 1a	I	1.7.2016	1.7.2016		12.5.2017	1.7.2016	19.6.2015
2015-II-14	Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen / Erwerb der Befähigung „Bootsmann“ - Änderung des § 3.02 Nummer 5 Buchstabe a RheinSchPersV	I	1.12.2016	1.12.2016		12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2016-I-6	Definitive Änderungen der RheinSchPersV - Änderung der Anlagen A5, D5 und D6 der RheinSchPersV	I	1.8.2016	11.4.2017		12.5.2017	20.12.2016	20.6.2016

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
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	**)
2017-II-15	Definitive Änderungen der RheinSchPersV – Anpassung der §§ 1.01 Nr. 37 und 40, 3.13 Nr. 1, 3.14 Nr. 1, 3.14 Nr. 1.1 Buchstaben j und m, 3.14 Nr. 2, 3.17 Nr. 2, Fußnote Nr. 2, 3.18 Nr. 3, 3.19 Nr. 3, 5.06, 5.10 Nr. 1 Buchstabe a, Anlage A1 Nr. 1, Anlage D7 Nr. 1.3, Anlage D8 Nr. 2.7 sowie Anlage E2 Nr. 1.1	I	7.10.2018	7.10.2018			7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Definitive Änderungen der RheinSchPersV, § 1.02	I	1.12.2019	6.6.2019			1.12.2019	28.2.2019
2018-II-10	Änderung der RheinSchPersV - Anpassung der Vorschriften über die Ruhezeit an Bord, §§ 3.11 Nr. 4 (neu) bis 6, 3.12 Nr. 5, 7	I	1.7.2019	6.6.2019			14.6.2019	28.2.2019
2019-I-11	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2019/1)	I	1.1.2020	8.11.2019			1.1.2020	16.8.2019

4. Comité Politieglement (Besluit 2004-II-19)

Aanbevelingen voor uniforme boetes voor overtredingen van op de Rijn en de Moezel geldende politievoorschriften
(separaat)

**) Gegenstandslos

5. Comité Reglement van onderzoek (Besluit 2013-I-16)

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

AANBEVELING Nr. 1/2019 van 27 juni 2019

Artikel 3.04, derde lid, artikel 19.11, tweede lid, onderdeel b, onder cc, en tweede lid, onderdeel c, onder aa ES-TRIN – onbrandbare materialen in wanden en dekken

Toepassing van een vezelversterkte kunststof

AQUA DIAMOND

Op grond van artikel 2.20, eerste lid ROSR, mag bij het passagiersschip Aqua Diamond met het bouwnummer 537801 voor de constructie van het gehele schip vezelversterkte kunststof in plaats van staal worden gebruikt, indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. De toegepaste constructiematerialen zijn gecertificeerd door het classificatiebureau voor toepassing van composiet sloopconstructies in overeenstemming met de voorschriften en bijbehorende certificaten volgens **bijlage 1**. De samenstelling daarvan in combinatie met de gecertificeerde isolerende en brandwerende lagen voldoen aan equivalente brand isolerende eisen gesteld in artikel 19.11 ES-TRIN, aangepast voor composiet constructies, met referentie naar de IMO-Solas-HSC-code voor "Fire Resisting Divisions".
2. In de verblijven, stuurhuizen en passagiersruimten worden, ter bescherming van deze ruimten, geschikte, automatisch werkende sprinklerinstallaties conform artikel 13.04 ES-TRIN geïnstalleerd.
3. Het verkregen veiligheidsniveau is vergelijkbaar met de beoogde bescherming krachtens artikel 19.11, tweede lid ES-TRIN, ten opzichte van onbrandbare materialen.
4. De scheidingswanden in de machinekamers zijn voorzien van A60 isolatie. Alle andere oppervlakken vezelversterkte kunststof die niet door de isolatie bedekt zijn, zijn voorzien van een moeilijk ontvlambare coating conform IMO Resolution.MSC.307(88) (2010 FTP code) bijlage 1, deel 5 en bijlage 2. Tevens zijn de machinekamers uitgerust met rook en hitte melders en voorzien van een vast ingebouwd brandblussysteem conform artikel 13.05 (HFC-227ea).
5. De bevoegde autoriteit wordt een rapportage voorgelegd:
 - a) bij elke onregelmatigheid die een nadelige uitwerking op de veiligheid van het schip heeft,
 - bijvoorbeeld bij de aantasting van het materiaal of van de constructie te wijten aan mechanische, thermische of andere externe factoren,
 - bij elke reparatiemaatregel die de veiligheid kan beïnvloeden;
 - b) echter uiterlijk na vijf gebruiksjaren met alle bevindingen of inzichten die zijn opgedaan met het nieuwe materiaal in samenhang met de vereiste materiaaleigenschappen in het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn.

De bevoegde autoriteit stelt de Centrale Commissie voor de Rijnvaart hiervan in kennis.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (19) 25 worden gevonden.)

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

**AANBEVELING Nr. 2/2019
van 27 juni 2019**

FEROX

Voor het motorschip "Ferox", uniek Europees scheepsidentificatienummer 06003739, wordt bij deze de vergunning afgegeven voor de toepassing van een 'on demand' oxyhydrogas systeem onder de merknaam VerdiTec Systeem voor oxyhydrogas toevoeging aan de luchtinlaat van de voortstuwingsmotor.

Op grond van artikel 2.20, derde lid, mag bij genoemd schip worden afgeweken van artikel 8.01 derde lid, tot 1 juli 2024. Het gebruik van het 'on demand' oxyhydrogas systeem wordt geacht voldoende veilig te zijn indien te allen tijde aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. De componenten die gas genereren, behandelen en distribueren zijn in een behuizing samengebouwd waarin een gasdetectiesysteem is aangebracht.
2. Het ontstaan van calamiteiten wordt geïdentificeerd door sensoren die een signaal afgeven teneinde het systeem uit te schakelen op het moment dat dit niet naar behoren functioneert. Deze sensoren zijn dubbel uitgevoerd.
3. Bij calamiteiten wordt het systeem onmiddellijk automatisch uitgeschakeld; er is tevens een voorziening in het stuurhuis en in de machinekamer aangebracht om het systeem handmatig uit te schakelen.

Het falen of storing van de Oxyhydrogassystemen mag niet leiden tot onderbreking van de regelmatige toevoer van brandstof of een verstoring van de motor.

4. De eigenaar van het schip doet jaarlijks een verslag aan de bevoegde autoriteit toekomen over brandstofverbruik, storingen en incidenten.
5. Indien de werking van het systeem niet betrouwbaar blijkt, wordt de installatie van het schip verwijderd.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (18) 47 rev. 2 worden gevonden.)

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

**AANBEVELING Nr. 3/2019
van 27 juni 2019**

LEIDSEGRACHT

Voor het motorschip "Leidsegracht", uniek Europees scheepsidentificatienummer 02312117, wordt bij deze de vergunning afgegeven voor de toepassing van een 'on demand' oxyhydrogas systeem onder de merknaam VerdiTec Systeem voor oxyhydrogas toevoeging aan de luchtinlaat van de voortstuwingsmotor.

Op grond van artikel 2.20, derde lid, mag bij genoemd schip worden afgeweken van artikel 8.01 derde lid, tot 1 juli 2024. Het gebruik van het 'on demand' oxyhydrogas systeem wordt geacht voldoende veilig te zijn indien te allen tijde aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. Voor de installatie van het systeem moet een nulmeting gebaseerd op de EN ISO 8178 (E3) meting, uitgevoerd door een geaccrediteerd testinstituut, inzicht geven in de motoremissies.
2. Na installatie wordt een tweede emissiemeting gedaan om aan te tonen dat het systeem naar behoren functioneert.
3. De resultaten van de metingen worden door de scheepseigenaar in een rapportage opgenomen, en ter informatie aan de bevoegde autoriteit gezonden.
4. De componenten die gas genereren, behandelen en distribueren zijn in een behuizing samengebouwd waarin een gasdetectiesysteem is aangebracht.
5. Het ontstaan van calamiteiten wordt geïdentificeerd door sensoren die een signaal afgeven teneinde het systeem uit te schakelen op het moment dat dit niet naar behoren functioneert. Deze sensoren zijn dubbel uitgevoerd.
6. Bij calamiteiten wordt het systeem onmiddellijk automatisch uitgeschakeld; er is tevens een voorziening in het stuurhuis en in de machinekamer aangebracht om het systeem handmatig uit te schakelen.

Het falen of storing van de oxyhydrogas systemen mag niet leiden tot onderbreking van de regelmatige toevoer van brandstof of een verstoring van de motor.

7. De eigenaar van het schip doet jaarlijks een verslag aan de bevoegde autoriteit toekomen over motoremissies, brandstofverbruik, storingen en incidenten.
8. Indien de werking van het systeem niet betrouwbaar blijkt, wordt de installatie van het schip verwijderd.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (18) 47 rev. 2 worden gevonden.)

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

**AANBEVELING Nr. 4/2019
van 27 juni 2019**

NAVIA

Voor het motorschip "Navia", uniek Europees scheepsidentificatienummer 02315217, wordt bij deze de vergunning afgegeven voor de toepassing van een 'on demand' oxyhydrogas systeem onder de merknaam VerdiTec Systeem voor oxyhydrogas toevoeging aan de luchtinlaat van de voortstuwingsmotor.

Op grond van artikel 2.20, derde lid, mag bij genoemd schip worden afgeweken van artikel 8.01 derde lid, tot 1 juli 2024. Het gebruik van het 'on demand' oxyhydrogas systeem wordt geacht voldoende veilig te zijn indien te allen tijde aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. De componenten die gas genereren, behandelen en distribueren zijn in een behuizing samengebouwd waarin een gasdetectiesysteem is aangebracht.
2. Het ontstaan van calamiteiten wordt geïdentificeerd door sensoren die een signaal afgeven teneinde het systeem uit te schakelen op het moment dat dit niet naar behoren functioneert. Deze sensoren zijn dubbel uitgevoerd.
3. Bij calamiteiten wordt het systeem onmiddellijk automatisch uitgeschakeld; er is tevens een voorziening in het stuurhuis en in de machinekamer aangebracht om het systeem handmatig uit te schakelen.

Het falen of storing van de oxyhydrogas systemen mag niet leiden tot onderbreking van de regelmatige toevoer van brandstof of een verstoring van de motor.

4. De eigenaar van het schip doet jaarlijks een verslag aan de bevoegde autoriteit toekomen over brandstofverbruik, storingen en incidenten.
5. Indien de werking van het systeem niet betrouwbaar blijkt, wordt de installatie van het schip verwijderd.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (18) 47 rev. 2 worden gevonden.)

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

**AANBEVELING Nr. 5/2019
van 27 juni 2019**

VERONA

Voor het motorschip "Verona", uniek Europees scheepsidentificatienummer 02328419, wordt bij deze de vergunning afgegeven voor de toepassing van een 'on demand' oxyhydrogas systeem onder de merknaam VerdiTec Systeem voor oxyhydrogas toevoeging aan de luchtinlaat van de voortstuwingsmotor.

Op grond van artikel 2.20, derde lid, mag bij genoemd schip worden afgeweken van artikel 8.01 derde lid, tot 1 juli 2024. Het gebruik van het 'on demand' oxyhydrogas systeem wordt geacht voldoende veilig te zijn indien te allen tijde aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. De componenten die gas genereren, behandelen en distribueren zijn in een behuizing samengebouwd waarin een gasdetectiesysteem is aangebracht.
2. Het ontstaan van calamiteiten wordt geïdentificeerd door sensoren die een signaal afgeven teneinde het systeem uit te schakelen op het moment dat dit niet naar behoren functioneert. Deze sensoren zijn dubbel uitgevoerd.
3. Bij calamiteiten wordt het systeem onmiddellijk automatisch uitgeschakeld; er is tevens een voorziening in het stuurhuis en in de machinekamer aangebracht om het systeem handmatig uit te schakelen.

Het falen of storing van de oxyhydrogas systemen mag niet leiden tot onderbreking van de regelmatige toevoer van brandstof of een verstoring van de motor.

4. De eigenaar van het schip doet jaarlijks een verslag aan de bevoegde autoriteit toekomen over, brandstofverbruik, storingen en incidenten.
5. Indien de werking van het systeem niet betrouwbaar blijkt, wordt de installatie van het schip verwijderd.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (18) 47 rev. 2 worden gevonden.)

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

**AANBEVELING Nr. 6/2019
van 27 juni 2019**

Bij artikel 8a.02, derde lid, van het ROSR – geïnstalleerde verbrandingsmotoren zonder typegoedkeuring

GOBLIN

Het motorvrachtschip “Goblin”, met Europees identificatienummer 02335529, wordt hierbij op grond van artikel 2.20, eerste lid, van het ROSR, toegestaan af te wijken van artikel 8a.02, derde lid, ROSR, hetgeen inhoudt dat de geïnstalleerde verbrandingsmotoren geen typegoedkeuringsprocedure hebben ondergaan.

Toestemming wordt gegeven onder de voorwaarden dat:

1. Het voortstuwingsstelsel is uitgerust met een nabehandelingsstelsel in de vorm van SCR katalysatoren.
2. De uitvoering van de motoren, alsmede de omschrijving van de bijbehorende SCR katalysatoren, wordt met een inbouwrapportage overeenkomstig bijlage J, deel VIII, van het ROSR vastgelegd.
3. Onverminderd de eisen die gelden voor nabehandelingsstelsels voor uitlaatgassen (artikel 9.09 van de ES-TRIN) het nabehandelingsstelsel te allen tijde operationeel is en voorzien is van de benodigde hoeveelheid ureum.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (19) 24 worden gevonden.)

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

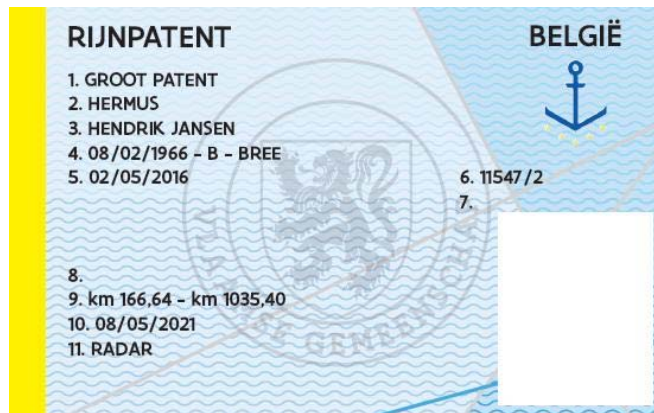
D1 Rijnpatent (model)

Staat	Aanduiding in toepasbaar recht	Voor de afgifte bevoegde nationale autoriteit(en)	Link
B	Rijnpatent	Vlaamse Waterweg nv Hoogmolendijk 1 B-2900 Schoten Tel.: +32 11 24 40 83 binnenvaartcommissie@vlaamsewaterweg.be	Model afgegeven met ingang van 1 juni 2019 Model afgegeven met ingang van 1 januari 2018 (MOW) Model afgegeven tot en met 31 december 2017 (FOD)

Vlaams model

Belgisch model

(Voorzijde)



(Achterzijde)



D5 Als gelijkwaardig erkend vaarbevoegdheidsbewijs

I. Vaarbevoegdheidsbewijzen van de lidstaten

Land	Naam van het gelijkwaardig erkende bewijs	Aanvullende voorwaarden	Voor de afgifte bevoegde nationale autoriteit(en)	Model van het gelijkwaardig erkende bewijs
B	Vaarbewijs A/B	<p>- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd,</p> <p>- de houder moet ten minste 21 jaar oud zijn,</p> <p>- de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50. jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn voorleggen, dat volgens de door de Rijnvaartreglementering voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.</p>	Vlaamse Waterweg nv Hoogmolendijk 1 B-2900 Schoten Tel.: +32 11 24 40 83 binnenvaartcommissie@vlaamsewaterweg.be	<p>Model afgegeven met ingang van 1 juni 2019</p> <p>Model afgegeven met ingang van 1 januari 2018 (MOW)</p> <p>Model afgegeven tot en met 31 december 2017 (FOD)</p>

Vlaams model

Belgisch model

(Voorzijde)



(Achterzijde)



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

Bijlage 4a bij Dienstinstructie nr. 5

Verklaringen eerstehulpverlener 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	De lijst van de bewijzen is via https://www.bg-gseh.de/ExtraEH/erstview.nsf/ShowErst?openform beschikbaar.	Erkende opleiding voor eerste hulp	Zie bijlage C 2 bij het RSP	*

* Alle erkende entiteiten in de genoemde lijst worden vermeld met hun maatschappelijke zetel. Zij mogen ongeacht hun maatschappelijke zetel in heel Duitsland actief zijn. De databank is volledig en actueel.

Bijlage 4b bij Dienstinstructie nr. 5

Niet rechtstreeks erkende bewijzen van opleidingen voor eerste- hulpverlener

Land, Nr.	Contactpersoon of internetadres waar de lijst verkrijgbaar is
DUITSLAND	Vervallen

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	zie bijlage C3 van het RSP
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 notfallpraeventionhpb@bgrci.de	
D-03	Service- und Schulungcenter für Brandschutz Neuwied OHG Breslauer Straße 55 D-56566 Neuwied	Tel.: +49 (0) 2631 82526-0 Fax: +49 (0) 2631 8252 6-25 info@ssb-neuwied.de www.ssb-neuwied.de	
D-04	Aus- und Fortbildungszentrum Rostock GmbH Alter Hafen Süd 334 D-18069 Rostock	Tel.: +49 (0) 381 8017-0 www.afz-rostock.de	
D-05	Dräger Safety AG & Co. KGaA Revalstraße 1 D-23560 Lübeck	Tel.: +49 (0) 451 882-0 www.draeger.com	
D-06	Johanniter-Unfall-Hilfe e. V. Regionalverband Weser-Ems Ortsverband Ahlhorn Königsberger Straße 10 D-26197 Ahlhorn	Tel.: +49 (0) 4435 9305-0 Fax: +49 (0) 4435 9305-90 mail@juh-ahlhorn.de www.juh.de	
D-07	HEAT GmbH Am Fallhammer 10 D-40221 Düsseldorf	Tel.: +49 (0) 211 1576750 Fax: +49 (0) 211 1576751 s.gross@heat-duesseldorf.de www.heat-duesseldorf.de	

Bijlage 5b bij Dienstinstructie nr. 5

Andere opleidingsbewijzen voor persluchtmaskerdrager

Land, Nr.	Contactpersoon of internetadres waar de lijst verkrijgbaar is
DUITSLAND	Vervallen

6.3 Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding

Tachografen

Erkende vakbedrijven voor de inbouw en controle overeenkomstig artikel 3.10 en bijlage A3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn
Stand: november 2019

...

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 ¹⁴

G und M Tiedemann GbR
Auf der Haide 17
D-21039 Börnsen
Nr. loodjes: G+M / 01
Nr. loodjes: G+M / 02

Van der Wal Elektrotechniek
Staalindustrieweg 23
NL-2952 AT Alblisserdam
Nr loodjes: NT63

Novio Nautic B.V.
Oude Haven 47
NL-6511 XE Nijmegen
Nr loodjes: M29, NT62

...

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

...

Novio Nautic B.V.
Oude Haven 47
NL-6511 XE Nijmegen
Nr. loodjes: M62

Kalkman Marine Electric & Automation
Chris Lebeuhof 2B
NL-3059 LN Rotterdam
Nr. loodjes: M63

...

¹⁴ SRH: Schweizerische Rheinhäfen, Basel (voormalig: Rheinschiffahrtsdirektion Basel (RSD))

PROTOCOL 24

Wijziging van het Personeelsreglement

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Administratief Sub-Comité,

neemt de bij het onderhavige besluit gevoegde wijziging van aanhangsel 2 bij het Personeelsreglement aan.

Dit besluit wordt van kracht op 1 januari 2020.

Bijlage

Aanhangsel 2 bij het Personeelsreglement

Salarisschaal

Categorie A (Artikel 10)

Salarisstrap	A7	Waarde salarisstrap	A6	Waarde salarisstrap	Duur salarisstrap	A5	Waarde salarisstrap	A4	Waarde salarisstrap	Duur salarisstrap
11de salarisstrap						13 528	427	11 247	330	2 jaar
10de salarisstrap						13 101	427	10 917	330	2 jaar
9de salarisstrap						12 675	427	10 587	330	2 jaar
8de salarisstrap			14 316	470	2 ans	12 248	427	10 257	330	2 jaar
7de salarisstrap			13 846	470	2 ans	11 821	427	9 928	330	2 jaar
6de salarisstrap	15 314	632	13 376	470	2 ans	11 395	427	9 598	330	1 jaar
5de salarisstrap	14 683	632	12 905	470	2 ans	10 968	427	9 268	219	1 jaar
4ste salarisstrap	14 051	632	12 435	315	1 an	10 542	274	9 049	219	1 jaar
3de salarisstrap	13 420	421	12 120	315	1 an	10 268	274	8 831	219	1 jaar
2de salarisstrap	12 998	421	11 805	315	1 an	9 994	274	8 612	219	1 jaar
1ste salarisstrap	12 577		11 489		1 an	9 721		8 394		1 jaar

Categorie A (Artikel 12)

Salarisstrap	A4	Waarde salarisstrap	A3	Waarde salarisstrap	A2	Waarde salarisstrap	A1	Waarde salarisstrap	Duur salarisstrap
11de salarisstrap	9 663	280	8 494	262	6 791	202	5 081	118	3 jaar
10de salarisstrap	9 383	280	8 232	262	6 589	202	4 963	118	3 jaar
9de salarisstrap	9 103	280	7 971	262	6 387	202	4 845	118	3 jaar
8ste salarisstrap	8 822	280	7 709	262	6 185	202	4 726	118	2 jaar
7de salarisstrap	8 542	280	7 447	262	5 983	202	4 608	118	2 jaar
6de salarisstrap	8 262	280	7 186	262	5 781	202	4 489	118	2 jaar
5de salarisstrap	7 982	280	6 924	262	5 579	202	4 371	118	2 jaar
4de salarisstrap	7 701	189	6 662	174	5 378	133	4 252	118	1 jaar
3de salarisstrap	7 513	189	6 488	174	5 245	133	4 134	118	1 jaar
2de salarisstrap	7 324	189	6 314	174	5 112	133	4 015	118	1 jaar
1ste salarisstrap	7 136		6 140		4 979		3 897		1 jaar

Categorie B (Artikel 12)

Salarisstrap	B5	Waarde salarisstrap	B4	Waarde salarisstrap	B3	Waarde salarisstrap	B2	Waarde salarisstrap	B1	Waarde salarisstrap	Duur salarisstrap
11de salarisstrap	5 002	124	4 415	111	3 866	98	3 348	83	2 969	76	3 jaar
10de salarisstrap	4 878	124	4 304	111	3 769	98	3 265	83	2 893	76	3 jaar
9de salarisstrap	4 754	124	4 192	111	3 671	98	3 182	83	2 817	76	3 jaar
8ste salarisstrap	4 630	124	4 081	111	3 573	98	3 099	83	2 741	76	2 jaar
7de salarisstrap	4 506	124	3 970	111	3 475	98	3 015	83	2 665	76	2 jaar
6de salarisstrap	4 383	124	3 858	111	3 377	98	2 932	83	2 589	76	2 jaar
5de salarisstrap	4 259	124	3 747	111	3 280	98	2 849	83	2 513	76	2 jaar
4de salarisstrap	4 135	124	3 636	111	3 182	98	2 766	83	2 437	76	1 jaar
3de salarisstrap	4 011	124	3 524	111	3 084	98	2 682	83	2 361	76	1 jaar
2de salarisstrap	3 887	124	3 413	111	2 986	98	2 599	83	2 285	76	1 jaar
1ste salarisstrap	3 764		3 302		2 888		2 516		2 209		1 jaar

Categorie C (Artikel 12)

Salaristrap	C6	Waarde salaristrap	C5	Waarde salaristrap	C4	Waarde salaristrap	C3	Waarde salaristrap	C2	Waarde salaristrap	C1	Waarde salaristrap	Duur salaristrap
11de salaristrap	4 213	99	3 792	88	3 448	81	3 100	71	2 845	67	2 588	61	3 jaar
10de salaristrap	4 114	99	3 703	88	3 367	81	3 029	71	2 778	67	2 526	61	3 jaar
9de salaristrap	4 015	99	3 615	88	3 286	81	2 958	71	2 712	67	2 465	61	3 jaar
8ste salaristrap	3 916	99	3 526	88	3 205	81	2 887	71	2 645	67	2 404	61	2 jaar
7de salaristrap	3 818	99	3 438	88	3 124	81	2 817	71	2 578	67	2 342	61	2 jaar
6de salaristrap	3 719	99	3 349	88	3 042	81	2 746	71	2 512	67	2 281	61	2 jaar
5de salaristrap	3 620	99	3 261	88	2 961	81	2 675	71	2 445	67	2 219	61	2 jaar
4de salaristrap	3 521	99	3 173	88	2 880	81	2 604	71	2 379	67	2 158	61	1 jaar
3de salaristrap	3 422	99	3 084	88	2 799	81	2 534	71	2 312	67	2 097	61	1 jaar
2de salaristrap	3 323	99	2 996	88	2 718	81	2 463	71	2 245	67	2 035	61	1 jaar
1ste salaristrap	3 225		2 907		2 637		2 392		2 179		1 974		1 jaar

Categorie L (Artikel 12)

Salaristrap	L3	Waarde salaristrap	L2	Waarde salaristrap	L1	Waarde salaristrap	Duur salaristrap
10de salaristrap	8 581	254	6 893	204			3 jaar
9de salaristrap	8 327	254	6 689	204			3 jaar
8ste salaristrap	8 072	254	6 485	204			2 jaar
7de salaristrap	7 818	254	6 281	204			2 jaar
6de salaristrap	7 563	254	6 077	204			2 jaar
5de salaristrap	7 309	254	5 873	204			2 jaar
4de salaristrap	7 054	254	5 669	204			1 jaar
3de salaristrap	6 800	254	5 465	204			1 jaar
2de salaristrap	6 545	254	5 261	204	4 285	165	1 jaar
1ste salaristrap	6 291		5 057		4 120		1 jaar

PROTOCOL 25

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

Besluit

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

- op het Grote Kanaal van de Elzas en op de gekanaliseerde Rijn boven Straatsburg in de nacht van 24 op 25 december 2019 en van 31 december 2019 op 1 januari 2020 tussen 20 uur en 6 uur, en
- op de Neder-Rijn en de Lek in de nacht van 24 op 25 december en van 25 op 26 december 2019 en van 31 december 2019 op 1 januari 2020 tussen 18 uur en 8 uur.

PROTOCOL 26

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

Besluit

De Centrale Commissie stelt vast dat er geen bezwaar is tegen de onderbreking van het sluisbedrijf in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek gedurende het weekeinde, en wel van zaterdag 20 uur tot zondag 8 uur en van zondag 20 uur tot maandag 6 uur, in de periode van 1 januari 2020 tot 31 december 2020.

PROTOCOL 27

100ste verjaardag van de vestiging van de zetel van de CCR in Straatsburg

Geen Besluit

PROTOCOL 28

Persbericht

Besluit

Het persbericht is goedgekeurd.

PROTOCOL 29

Datum van de volgende plenaire vergadering gecombineerd met de Raadgevende Conferentie

Besluit

De volgende vergadering vindt plaats op 4 juni 2020 te Straatsburg.

PROTOCOL 30

Realisatie van de doelstellingen van het voorzitterschap van de CCR voor de periode 2018-2019

Besluit

De Centrale Commissie,

neemt akte van het verslag van haar voorzitter over de oriëntaties die hij voor de periode 2018-2019 had vastgelegd,

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

Bijlage

Bijlage bij protocol 30

De Duitse delegatie heeft begin 2018 het voorzitterschap van de CCR overgenomen in een periode die gekenmerkt wordt door ononderbroken omwentelingen, zowel in politiek, juridisch als technologisch opzicht. In deze context heeft het Duitse voorzitterschap vooral tot taak gehad, impulsen te geven voor de vereiste discussie en deze discussie te sturen in het kader van de mogelijkheden om te komen tot toekomstgerichte resultaten. Het Duitse voorzitterschap heeft zich daarbij geconcentreerd op

- het tot stand brengen van ambitieuze doelstellingen voor een op de toekomst gerichte Rijn- en binnenvaart;
- op de praktijk gerichte regelgeving, die innovatie bevordert en bijdraagt aan de verduurzaming van het vervoer over water.

De Duitse delegatie wil zowel de andere delegaties als het secretariaat hartelijk danken voor de vruchtbare en steeds ook vertrouwensvolle samenwerking in de afgelopen twee jaar.

1. 150 jaar Akte van Mannheim

Op 17.10.2018 was het precies 150 jaar geleden dat de Akte van Mannheim ondertekend werd. Talrijke hooggeplaatste persoonlijkheden uit politiek, overheid en bedrijfsleven hebben in het kader van het CCR-congres “150 jaar Akte van Mannheim – Motor voor een dynamische Rijn- en Europese binnenvaart” in Mannheim hun waardering voor dit bijzondere verdrag te kennen gegeven. Dit jubileumcongres onderstreepte uitdrukkelijk de huidige en toekomstige relevantie van de Akte van Mannheim. Tegelijkertijd bood de bijeenkomst de mogelijkheid te wijzen op de talrijke uitdagingen voor het vervoers- en binnenvaartbeleid, waar niet alleen de CCR-landen vandaag de dag mee geconfronteerd worden. Met de Verklaring van Mannheim, die tijdens dit jubileumcongres gepresenteerd werd, beklemtonen de transportministers van de CCR-landen nogmaals hoeveel waarde zij hechten aan de CCR als competentiecentrum voor de Europese binnenvaart. De genoemde verklaring biedt onder andere krachtige impulsen voor een toekomstgerichte, duurzame ontwikkeling van de Rijn- en binnenvaart in de vorm van ambitieuze doelstellingen en duidelijke opdrachten aan het adres van de CCR.

2. Samenwerking CCR – EU

De intensieve inspanningen van de CCR om de huidige samenwerking met de EU verder te ontwikkelen en te intensiveren, werden ook in de afgelopen twee jaar niet altijd met succes bekroond. Het taakgebied van CESNI kon door de instelling van een specifieke werkgroep voor de RIS (River Information Services) begin 2019 met een belangrijk onderdeel worden uitgebreid. De consolidatie van het taakgebied van CESNI en een verdere (gematigde) uitbreiding van de taken zouden ook in de toekomst nagestreefd moeten worden. Door de ondertekening van het „*service contract 2019 – 2021*” tussen de Europese Commissie en de CCR begin 2019 werd de basis gelegd voor de voortzetting en uitbreiding van de al bestaande activiteiten van CESNI als coördinatie- en standaardiseringsorgaan voor de Europese binnenvaart, in ieder geval wat de financiële kant van de zaak betreft, zij het dat het ook deze keer weer gaat om een contract met een korte looptijd. Een adequate invulling van de arbeidsbetrekkingen tussen de CCR en de Europese Commissie moet daarom als belangrijk onderwerp bovenaan de agenda van de CCR blijven staan, zodat een toereikende financiering van CESNI en een verbetering van de coördinatiemechanismen op langere termijn tot stand kunnen worden gebracht.

3. **Praktijkgerichte en innovatie ondersteunende regelgeving**

De CCR heeft de afgelopen twee jaar – onder andere door middel van workshops en „*round table*“-gesprekken, etc. – een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de verdere ontwikkeling van de regelgeving met betrekking tot nieuwe technologieën. Op het gebied van de digitalisering is vooruitgang geboekt in de vorm van belangrijke basiswerkzaamheden. Zo kon bijvoorbeeld een eerste definitie van automatiseringsniveaus in de binnenvaart worden aangenomen. Verder heeft het Comité Politierglement een overzicht opgesteld van kernvragen rond geautomatiseerd varen. Dit biedt een gedegen vertrekpunt om een begin te maken met werkzaamheden om de regelgeving aan te passen aan de eisen van geautomatiseerd varen. Om dit overkoepelend te kunnen aanpakken, raadt het Comité Politierglement aan om het zogenoemde “Klein Scheepvaartcomité” nieuw leven in te blazen. De AIS-evaluatie werd met succes afgerond. Voor de behandeling van nog openstaande, vakinhoudelijke vraagstukken werd een ad-hoc-deskundigengroep ingesteld, die de werkzaamheden naar verwachting tegen eind 2020 zal afronden. Met de goedkeuring van flexibelere voorschriften voor de vaar- en rusttijden en binnenkort ook

- de invoering van aanbevelingen bij het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn, en
- de aanpassing van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn zet de CCR belangrijke stappen om te komen tot moderne en op de praktijk gerichte bemanningsvoorschriften, waarbij rekening wordt gehouden met de technologische omwentelingen.

4. **Verduurzaming**

De CCR heeft eind 2018 samen met haar partners een alles bij elkaar genomen positieve balans opgemaakt naar aanleiding van al haar activiteiten in het kader van de „Visie 2018“. De CCR zal haar engagement voor een duurzame ontwikkeling van de binnenvaart in ecologisch, sociaal en economisch opzicht op basis van haar strategische richtsnoeren en vooral ook de Verklaring van Mannheim met nadruk voortzetten.

5. **Waterweg en infrastructuur**

Het engagement van de CCR ten aanzien van infrastructuurvraagstukken lag onder Duits voorzitterschap in het verlengde van een aantal EU-initiatieven. Om te beginnen heeft de CCR veel bijgedragen aan het opstellen van adequate doelstellingen voor de „*Good Navigation Status*“, eerst in een correspondentiegroep en later in het kader van een sub-werkgroep van de „*NAIADES II Implementation Expert Group*“. Ook in de toekomst zal de CCR het overleg hierover nauw begeleiden. Een ander belangrijk aspect van het CCR-engagement op EU-vlak was de ondersteuning van de werkzaamheden van de EU-coördinator voor de TEN-T-corridor Rijn-Alpen. De CCR heeft onder andere specifieke vraagstukken rond de Rijn als waterweg onder de loep genomen. Een ander zwaartepunt voor de CCR was de voortzetting van haar intensieve werkzaamheden rond de vraag hoe moet worden omgegaan met de laagwaterproblematiek van de Rijn. In november van dit jaar vond daarover een workshop in Bonn plaats. De problematiek van de ligplaatsen kwam aan bod op een gemeenschappelijke workshop van de CCR en viadonau eind 2018, waar talrijke „*stakeholders*“, bij aanwezig waren. Daar werd in het bijzonder aandacht geschonken aan de rol van ligplaatsen als component van de sociale duurzaamheid van het systeem binnenvaart.

6. **Overleg- en besluitvormingsprocedures in de CCR**

Gezien de grote omwentelingen, niet alleen op Europees vlak, moet de CCR haar overleg- en besluitvormingsprocedures steeds weer kritisch tegen het licht houden, bespreken en indien nodig aanpassen. De nieuwe aanpak voor de plenaire vergadering van de CCR en Raadgevende Conferentie, die voor het eerst tijdens de plenaire najaarszitting van dit jaar gestalte zal krijgen, biedt niet alleen volgens het Duitse voorzitterschap de mogelijkheid om de plenaire vergadering te versterken als een plaats voor een open dialoog om de banden met het bedrijfsleven verder aan te trekken. De discussie over de structuren van de CCR – met inbegrip van de betrekkingen tussen de verschillende organen – zal echter ook op een gegeven moment in de toekomst gevoerd moeten worden.

PROTOCOL 31

Oriëntaties van het Belgische voorzitterschap

Besluit

De Centrale Commissie,

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

neemt kennis van het oriënterend document waarin de prioriteiten van het voorzitterschap voor de periode 2020-2021 worden vastgesteld,

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

benadrukt dat dit document de werkprogramma's van haar comités aanvult (Protocol 2019-II-10).

Bijlage

Bijlage bij protocol 31

1. Samenwerking CCR-EU-CESNI-UNECE:

De oprichting van CESNI, het gemeenschappelijke coördinatie- en standaardiseringsorgaan voor de Europese binnenvaart heeft het Europees binnenvaartlandschap ingrijpend veranderd. Dit samenwerkingsverband tussen het CCR-secretariaat en de Europese Commissie zal ervoor zorgen dat uniforme Europese kwalificatiecertificaten, log- en dienstboeken en hoogstaande opleidingsvereisten tegen 2022 uitgerold worden in de EU-lidstaten en Zwitserland.

Het is de bedoeling om de verdere samenwerking van de CCR en de Europese Commissie voor de periode na 2021 concrete gestalte te geven, waarbij andere, meer duurzame samenwerkingsvormen kunnen worden onderzocht.

Het Belgische voorzitterschap wil zich daarom inzetten om bij de Europese Commissie een samenwerkingsverband te bekomen dat:

- Een engagement geeft voor de langere termijn, bijvoorbeeld in kader van de vastlegging van het komende multiannual financial framework (2021-2027);
- De samenwerking concretiseert door, onder andere, efficiëntere coördinatiemechanismen;
- Het takenpakket van CESNI verder ondersteunt, zoals bij de herziening van de bemanningsvoorschriften en het standaardiseren van de Europese binnenvaartexamens;

Met UNECE zetten we de nauwe samenwerking verder op vlak van politiereglementen, TEN-T, Good Navigation Status en de vergroening.

2. Duurzame ontwikkeling – financiering vergroening:

De CCR heeft ambitieuze doelstellingen vastgelegd voor een duurzame ontwikkeling van de binnenvaart in ecologisch, sociaal en economisch opzicht.

Ter uitvoering van de ministeriële verklaring van Mannheim van 17 oktober 2018 zal een studie worden uitgevoerd naar de mogelijkheden om een fonds op te richten dat vergroening van de binnenvaart moet vergemakkelijken en begeleiden.

Om tegen 2050 een nuluitstoot in de binnenvaart te bereiken moet nauwkeurig bepaald worden hoe de sector best gesensibiliseerd, overtuigd en ondersteund dient te worden om de gepaste investeringen te doen. Dit vergroeningsfonds mag in geen geval de kleine binnenvaartondernemer benadelen en geen voorkeur geven aan één welbepaalde technologische oplossing.

Deze studie zal tegen eind 2020 opgeleverd worden en de navolgende uitvoering ervan is prioritair

Het Belgische voorzitterschap zal zich inzetten om afspraken over de financiering van dit instrument rond te krijgen.

Daarnaast wil het Belgische voorzitterschap eveneens in mei 2020 een workshop organiseren rond vergroenen van de binnenvaart, met onder meer aandacht voor alternatieve brandstoffen.

3. Digitalisering transportdocumenten – administratieve vereenvoudiging:

De CCR heeft als ambitie om de rol van de binnenvaart als een economisch relevante vervoerswijze met een hoog ontwikkelings- en innovatiepotentieel te versterken en de binnenvaart te integreren in digitale en multimodale logistieke ketens.

De kwaliteit en betrouwbaarheid van (digitale) gegevens is daarbij van belang. Zowel het verkeersmanagement en logistieke planning aan de wal als de cruciale processen aan boord komen steeds vaker in wisselwerking.

De CCR zal een centrale rol blijven spelen bij de ontwikkeling van regelgeving voor de uitwisseling van de elektronische meldingsplicht van schepen, boorddocumenten en bekwaamheidsbewijzen.

4. Nieuwe technologie en innovatie – automatisering van de binnenvaart:

We zien vandaag dat er heel wat nieuwe technologieën opduiken die veelbelovende vooruitgang voorspellen. Testprojecten rond block chain, alternatieve scheepsaandrijvingen, geautomatiseerde schepen en "slimme" communicatiemiddelen zorgen ervoor dat de binnenvaart groener en veiliger wordt.

In het verleden bleek de CCR een drijvende kracht voor het aanpassen van de regelgeving in het licht van nieuwe technologische ontwikkelingen. Het Belgische voorzitterschap wil dan ook sterk inzetten op het creëren van een (wettelijk) kader dat geautomatiseerd varen mogelijk maakt en inspeelt op de technologische innovaties.

Een nieuw concept binnen automatisatie is het autonome schip. Als we nadenken over de mobiliteit van morgen, kunnen we niet voorbijgaan aan de innovaties op het gebied van geautomatiseerde voertuigen. Ook in de binnenvaart wordt volop ingezet op onbemand varen waardoor de sector en de infrastructuur zich klaarmaken voor de toekomst. Het ontwikkelen van nieuwe soorten schepen is aan de privésector. Toch kan de CCR hierin ook hier een belangrijke rol spelen: een kader creëren dat autonome schepen op de binnenwaterwegen op een veilige manier toelaat.

Het is aangewezen dat de CCR inzet op de vier pijlers van geautomatiseerd varen: slimme vaartuigen, slimme infrastructuur, slimme communicatie en slimme regelgeving en meer bepaald hoe deze met elkaar kunnen interageren. Op deze manier kunnen we de betrouwbaarheid en de aantrekkelijkheid van de binnenvaart alleen maar versterken.

5. Waterweg en infrastructuur:

De waterwegen van de CCR-lidstaten zijn de drukst gebruikte in Europa. Daarom is het van belang om de infrastructuur in stand te houden en te verbeteren. Omdat dit een grote kost met zich meebrengt dient een reflectie te worden gevoerd over de toekomstige uitdaging op het vlak van financiering en technologie en een mogelijke aanpassing van de infrastructuur.

Zo merken we onder meer op dat de grootte van containerschepen blijft toenemen en dat de communicatie tussen schip en diverse walinstallaties in toenemende mate wordt geautomatiseerd. Deze technologische evoluties bieden opportuniteiten tot efficiëntiewinsten, maar dan moet de CCR zien te reageren en waar mogelijk anticiperen op trends die de bestaande binnenvaartgewoontes veranderen. De waterweginfrastructuur dient hiervoor worden klaargemaakt.

We kijken hiervoor ook uit naar samenwerking met andere organisaties zoals UNECE, de riviercommissies en de Europese Commissie.

6. Interne werking van de CCR – inhoudelijke verdieping:

In de voorbije jaren werd een discussie gevoerd over de mogelijkheden om de plenaire zittingen te dynamiseren en meer interactie te creëren tussen de verschillende comités van de CCR. Deze discussie zal worden verder gezet.

Wanneer mogelijk, wil het Belgische voorzitterschap daarom inzetten op meer gemengde vergaderingen en workshops. Hiermee kunnen meer outcomes van de CCR-werkzaamheden worden gecombineerd en gepresenteerd naar buiten toe.

De inspanningen van de CCR Secretaris-Generaal en zijn team om de ngo's nauwer bij de CCR te betrekken worden op prijs gesteld en dienen verder ondersteund te worden.

Het Belgisch voorzitterschap schrijft zich ook in een systematiek om zorgvuldig gekozen actuele onderwerpen uit te diepen aan de hand van goed voorbereide workshops.

7. Specifieke evenementen

De CCR zal doorheen het jaar 2020 zijn honderdjarig aanwezigheid in Straatsburg vieren met diverse initiatieven, dit in samenwerking met andere instellingen gevestigd te Straatsburg.

In het voorjaar van 2021 zal de plenaire vergadering plaatsvinden in België, gekoppeld aan een terreinbezoek.

PROTOCOL 32

**Presentatie van de lopende werkzaamheden, stand van zaken en volgende stappen
binnen de Rijn-Alpen-corridor**

Geen Besluit.