



**VOORJAARZITTING 2019
AANGENOMEN BESLUITEN
(2019-I)**

Straatsburg, 29 mei 2019

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

CC/R (19) 1 final

VOORJAARZITTING 2019

AANGENOMEN BESLUITEN

(2019-I)

Straatsburg, 29 mei 2019

INHOUD

Bladzijde

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

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

II. Algemene en juridische zaken

Protocol 2: Mannheimer ministeriële verklaring	1
Protocol 3: Samenwerking van de CCR met Europese Unie	1
Protocol 4: Werkzaamheden van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI)	1
Protocol 5: Samenwerking van de CCR met de internationale organisaties	1
Protocol 6: Studie van de CCR over de financiering van de vergroening van de binnenvaart “Financiering van de energietransitie voor een emissievrije Europese binnenvaart”	1
Protocol 7: Juridische zaken	2

III. Economische aspecten

Protocol 8: Economische situatie in de Europese binnenvaart	2
---	---

IV. Schipperspatenten en bemanning

Protocol 9: Schipperspatenten en bemanning	6
--	---

V. Verkeersregels en informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn

Protocol 10: Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement (RPR) – Artikel 14.05 Bingen	6
--	---

VI. Technische voorschriften voor schepen

Protocol 11: Technische Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR), het Rijnvaartpolitierglement (RPR) en het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de bijwerking van de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2019/1)	9
---	---

VII. Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg

Protocol 12: Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van de sluis bij Iffezheim evenals in de sector stroomafwaarts - Vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluis bij Iffezheim - Waterstand aan de peilschaal van Iffezheim in 2018 (2018-I-17)	15
Protocol 13: Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn (2018-I-18)	19
Protocol 14: Onttrekking van water aan de Rijn voor de bruinkooldagbouwgroeve Garzweiler II tussen Rijn-km 712,2 en Rijn-km 712,8	24

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

Protocol 15: Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisnemingen van het niet-verlengen van voorschriften van tijdelijke aard	28
---	----

IX. Begroting en beheer

Protocol 16: Goedkeuring van de jaarrekeningen 2018 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart	40
Protocol 17: Kwijting voor de jaarrekeningen 2018 van het Administratief Centrum voor de sociale zekerheid van de Rijnvarenden	40
Protocol 18: Begroting voor 2020 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart	40
Protocol 19: Begroting voor 2020 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid van de Rijnvarenden	40
Protocol 20: Benoeming van de controlerende accountant	41
Protocol 21: Samenstelling van het secretariaat - Verlenging van het mandaat van de hoofdingenieur	41
Protocol 22: Samenstelling van het secretariaat - Benoeming van een nieuwe hoofdingenieur	41
Protocol 23: Goedkeuring van het verslag van de activiteiten van de Centrale Commissie in 2018	41

X. Diversen

Protocol 24: 100ste verjaardag van de vestiging van zetel van de CCR in Straatsburg	57
Protocol 25: Persbericht	57
Protocol 26: Datum van de volgende vergadering	57
Protocol 27: Plenaire voorjaarszitting 2020	57

XI. WELKE LESSEN ZIJN GETROKKEN UIT HET PROGRAMMA "RIJN 2020" VAN DE ICBR EN WAT IS DE FOLLOW-UP?

Protocol 28: Welke lessen zijn getrokken uit het programma "Rijn 2020" van de
ICBR en wat is de follow-up? 57

AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE VOORJAARZITTING 2019

PROTOCOL 1

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

Geen besluit.

PROTOCOL 2

Mannheimer ministeriële verklaring

Geen besluit.

PROTOCOL 3

Samenwerking van de CCR met de Europese Unie

Geen besluit.

PROTOCOL 4

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

Geen besluit.

PROTOCOL 5

Samenwerking van de CCR met de internationale organisaties

Geen besluit.

PROTOCOL 6

Studie van de CCR over de financiering van de vergroening van de binnenvaart “Financiering van de energietransitie voor een emissievrije Europese binnenvaart”

Geen besluit.

PROTOCOL 7

Juridische zaken

Geen besluit.

PROTOCOL 8

Economische situatie in de Europese binnenvaart

Besluit

De Centrale Commissie,

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

neemt kennis van het verslag over de economische situatie in de Europese binnenvaart in 2018.

Bijlage

Belangrijke conclusies uit het jaarverslag marktobservatie 2019 met de belangrijkste resultaten en cijfers voor 2018

2018 stond voor de Europese binnenvaart in het teken van de aanhoudende lage waterstanden in de tweede helft van het jaar die van invloed waren op verschillende economische parameters. Regionaal gezien waren de gevolgen van de extreme droogte voor de vervoersactiviteiten met name waarneembaar op de Rijn en zijn zijrivieren, op de Boven- en Midden-Donau evenals op de Boven- en Midden-Elbe.

De vervoersactiviteiten over de vele kanalen in Nederland, België, Frankrijk en Noord-Duitsland ondervonden duidelijk minder hinder van de lage waterstanden. Ook de scheepvaart over de Beneden-Donau in Roemenië en Bulgarije had weinig last van de droogte omdat het scheepsvervoer in het mondingsgebied van de Donau zee-riviervaart betreft.

Het containervervoer, dat nog steeds bijna uitsluitend geconcentreerd is in de Rijnsoeverstaten, slaagde er in 2018 in de vervoersvolumes te handhaven en zelfs te vergroten, aangezien dit type vervoer vooral plaatsvindt over kanalen of waterwegen die minder te lijden hebben onder lage waterstanden (in België, Frankrijk, Nederland en Noord-Duitsland). In Frankrijk is het containervervoer toegenomen in het stroomgebied Nord-Pas-de-Calais, terwijl het in het Seinebekken en in het stroomgebied Rhône-Saône constant is gebleven.

De Rijn daarentegen liet na een periode van groei in de vijf voorafgaande jaren in 2018 een afname van het containervervoer zien van 10% (in TEU). De scheepvaart op de Midden- en Bovenrijn (deze twee riviergedeelten zijn samen verantwoordelijk voor 49% van het containervervoer over de Rijn) had in het late najaar van 2018 ernstig te kampen met de droogte. In oktober en november 2018 konden containerschepen niet langer stroomopwaarts naar Straatsburg of Bazel varen en lag het containervervoer wekenlang zelfs helemaal stil.

Deze kink in de logistieke keten gold niet alleen voor het containervervoer maar ook voor het vervoer van chemicaliën, aardolieproducten, ijzertertsen en andere grondstoffen voor de industrie en leidde tot grote economische verliezen. Volgens statistische berekeningen heeft de Duitse industriële productie bijna vijf miljard euro schade geleden als gevolg van de afname van het Rijnvervoer in de tweede helft van 2018.

De lage waterstanden dreven de vrachtprijzen sterk op, met name in de Rijnvaart. De vrachtprijzen voor vloeibare goederen lagen in oktober en november vier keer zo hoog als normaal (voor de ARA-Rijnhandel).

Als men de statistieken van de vrachtprijzen voor vloeibare producten analyseert, kan worden vastgesteld dat de prijzen in de tweede helft van het jaar ook in het FARAG-gebied (Vlissingen, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Gent) gestegen zijn. De waterstanden in dit deel van West-Europa hadden weliswaar minder last van de droogte maar de prijsstijging werd veroorzaakt door de reactie van de markt: Belgische en Nederlandse exploitanten, met name marktdeelnemers met kleine schepen, verplaatsten hun werkgebied in het najaar van 2018 naar de Rijn om te kunnen profiteren van de hoge vrachtprijzen. De afname van de capaciteit leidde zo ook in het FARAG-gebied tot een stijging van de vrachtprijzen.

Uit gegevens over lage waterstanden in het verleden (1820-2018) blijkt dat er zich ook in het begin van de 20^e eeuw, evenals in de jaren '40 en '70 steeds weer jaren voordeden met een flink aantal dagen met laag water. Deze historische gegevens laten zien dat de vaaromstandigheden ook zonder klimaatverandering sterke schommelingen vertoonden en dat zal naar alle waarschijnlijkheid in de toekomst niet anders zijn. Ze maken ook duidelijk dat de sector goed moet nadenken over de huidige logistieke concepten (bijvoorbeeld de afmetingen en het ontwerp van de schepen), die de binnenvaart zeer kwetsbaarder maken voor de klimaatverandering.

In dit verband moet worden opgemerkt dat de gemiddelde laadcapaciteit van de vrachtschepen in de Rijnsoeverstaten toeneemt en het aantal kleine schepen afneemt. Deze ontwikkeling heeft zich ook 2018 voortgezet, met name voor de Franse vloot. De nieuwbouwcijfers lagen in 2018 relatief laag maar er werden schepen uit alle grootteklassen op de markt gebracht, ook een paar kleinere schepen met een tonnage van minder dan 1000 ton.

Wanneer we kijken naar de spreiding van de binnenvaartondernemingen in West-Europa zien we een versnipperd beeld: 87,5% van alle binnenvaartondernemingen in Europa is gevestigd in de Rijnsoeverstaten en Nederland alleen al is goed voor 58% van alle vrachtvervoersondernemingen. Het is echter wel zo dat 41% van alle Nederlandse ondernemingen voor droge lading en 51% van alle tankvaartondernemingen eenmansbedrijven zijn. De structuur van de Franse ondernemingen in het vrachtvervoer lijkt sterk op die in Nederland.

Bekijkt men de gegevens voor de periode van 2012 tot 2016 dan toont de werkgelegenheid in het vrachtvervoer de afgelopen jaren in de meeste Europese landen een dalende lijn. Duitsland, Zwitserland, Polen, Italië en Letland waren de uitzonderingen op de regel. In deze landen was het aantal werknemers in 2016 groter dan in 2012. De grootste daling in absolute cijfers deed zich voor in Nederland, waar het aantal werknemers in 2016 522 lager lag dan in 2012 (in Frankrijk: -279, in Duitsland: +281).

In het passagiersvervoer daarentegen stegen tussen 2012 en 2016 zowel het aantal ondernemingen als het aantal werknemers. De sterkste stijgingen in het aantal werknemers deden zich voor in Duitsland (+1745), Frankrijk (+551), Italië (+470) en Nederland (+306).

Uit gegevens van Eurostat met betrekking tot de winstgevendheid van binnenvaartondernemingen blijkt dat goederenvervoersondernemingen in België en Nederland beduidend winstgevend zijn dan ondernemingen in Frankrijk, Duitsland, Slowakije en Hongarije. De winstgevendheid wordt daarbij gemeten als de verhouding tussen het brutobedrijfsresultaat en de omzet.

In het passagiersvervoer is de winstgevendheidsindicator in Duitsland in de afgelopen jaren gestegen. Dat strookt met de positieve ontwikkeling van de werkgelegenheid in deze branche in Duitsland. In Frankrijk daarentegen is deze branche relatief weinig winstgevend. Afgaande op de gegevens van Eurostat kan worden geconcludeerd dat dit gebrek aan winstgevendheid samenhangt met de zeer hoge personeelskosten in de Franse binnenvaart.

In tegenstelling tot de problemen waarmee het goederenvervoer te kampen had in 2018, stegen de passagiersaantallen bij de riviercruises tot nieuwe recordhoogtes. In Europa maakten in totaal 1,64 miljoen toeristen een riviercruise, een toename van 14,6% ten opzichte van 2017. Bijna 38% van deze toeristen komt uit de Verenigde Staten en Canada. Het aantal toeristen uit Azië, Rusland en Scandinavië nam toe met maar liefst 41% (weliswaar komende van een veel lager basisgetal). Ook het aantal Britse en Ierse passagiers steeg met 31% uitermate sterk.

Aangezien riviercruises in heel Europa plaatsvinden, ondervond de sector weinig hinder van de lage waterstanden. Voor de Rijn werd weliswaar een lichte daling van het vervoer door riviercruiseschepen van 7% geregistreerd, maar op de Donau (+ 6%) en op de Moezel (+ 12%) waren juist meer cruiseschepen onderweg. In 2018 kwamen er iets minder nieuwe cruiseschepen in de vaart, maar de orderboeken wijzen erop dat het aantal nieuwbouwschepen in 2019 weer zal toenemen.

In het volgende hoofdstuk wordt een analyse gemaakt van de dagtochtschepen (passagiersschepen zonder hutten die een dag lang varen). Net als bij de omzetcijfers in het Europese personenvervoer zien we dat Duitsland, Frankrijk, Nederland, Zwitserland en Italië over de meeste dagtochtschepen beschikken. Deze analyse omvat zowel de dagtochtschepen op rivieren en kanalen alsook die op meren. De beschikbare capaciteit qua aantal schepen en passagiersplaatsen is relatief stabiel in de tijd, maar in de grote steden (zoals Amsterdam, Berlijn, Hamburg en Parijs) is groei waarneembaar. Ook de passagiersaantallen vertonen een licht stijgende lijn, maar de gegevens laten ook zien dat deze sector niet geheel conjunctuuraafhankelijk is. In belangrijke landen (Italië en Frankrijk) heeft de vraag sterk te lijden gehad tijdens de economische crisis van 2011/2012.

In het hoofdstuk 'vooruitzichten' komt het goederensegment zand, stenen, grind en bouwmaterialen aan de orde. Dit segment is verantwoordelijk voor 37% van het vrachtvervoer in de binnenvaart in Frankrijk, 25% in België, 20% in Nederland, 14% in Duitsland en 21% in Roemenië. De bouwactiviteiten in Europa vertonen sinds 2014 een stijgende lijn die te danken is aan positieve demografische ontwikkelingen, toenemende investeringen in openbare infrastructuur en het economisch herstel na de vastgoedcrisis van 2009. Het vervoer van de goederen die daarvoor nodig zijn (met name grind, zand en bouwmaterialen) vertoont tot op zekere hoogte dezelfde stijgende tendens. Dat wordt zichtbaar wanneer de bouwactiviteiten per maand en per kwartaal enerzijds en het vervoer over de binnenwateren van bovengenoemde materialen anderzijds naast elkaar worden gelegd. Naar verwachting zal de groei in de bouwsector in de komende drie jaar afvlakken. Het is mogelijk dat de vervoersvraag dit afkoelingsproces volgt, maar desalniettemin valt te verwachten dat de vraag in de toekomst zal blijven groeien. De bouwsector is namelijk een belangrijke sector met positieve vooruitzichten zoals ook blijkt uit langetermijnprognoses. De binnenvaart zou dus aan de weg moeten timmeren om meer van deze groei te kunnen profiteren.

PROTOCOL 9

Schipperspatenten en Bemanning

Geen besluit.

PROTOCOL 10

Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) Artikel 14.05 Bingen

1. Hoofdstuk 14 van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) voorziet de algemene en specifieke bepalingen voor het stilliggen, met inbegrip van de beschrijvingen van de reden.
2. De rede van Bingen heeft verschillende wijzigingen ondergaan:
 - De aanleg van nieuwe dukdalfligplaatsen aan het buitenste havenhoofd van de beschutte haven van Bingen heeft een nieuwe indeling van de rede nodig gemaakt. Om deze reden moet artikel 14.05 van het RPR worden herzien.
 - In deze context wordt in artikel 14.05, tweede lid, de precisering met betrekking tot de gereserveerde ligplaats van km 524,90 tot km 525,60 geschrapt. De achtergrond hiervoor is dat dit bereik al sinds vele jaren niet meer als ligplaats wordt aangeduid en de scheepvaart dit bereik gebruikt als vaarwater om beter en veiliger te kunnen ontmoeten.
 - Een nieuwe ligplaats van km 526,50 tot km 526,70 langs de havendam in het vaarwater van Kempten mag in ten hoogste twee breedten als ligplaats worden gebruikt door alle schepen die niet verplicht zijn een teken als bedoeld in artikel 3.14 van het RPR te voeren, dat wil zeggen schepen zonder kegel. In de praktijk mogen twee schepen naast elkaar ligplaats nemen. Om deze reden wordt artikel 14.05, derde lid, gewijzigd.
 - De ligplaats van km 526,71 tot km 527,30 langs de havendam in het vaarwater van Kempten mag als ligplaats worden gebruikt door alle schepen die verplicht zijn een teken als bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, van het RPR te voeren, dat wil zeggen alle schepen met een kegel. Hiertoe wordt in artikel 14.05 het vierde lid gewijzigd en het vijfde lid geschrapt.
 - De ligplaats van km 524,20 tot km 524,70 langs de Ilmenau mag als ligplaats worden gebruikt door alle schepen die verplicht zijn een teken als bedoeld in artikel 3.14, tweede of derde lid, van het RPR te voeren. Hiertoe wordt in artikel 14.05 het zesde lid gewijzigd en tot vijfde lid vernummerd.
 - De kilometeraanduidingen werden aangepast tot op twee decimalen.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijziging geacht is te beantwoorden

De voorgestelde wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement beoogt een actualisering van de locaties en gebruiksvoorwaarden van de ligplaatsen van de rede van Bingen.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

Aangezien de wijzigingen van de locaties en gebruiksvoorwaarden van de ligplaatsen van de rede van Bingen al effectief zijn, bestaat geen alternatief. Het Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Bingen heeft al een overeenkomstige maatregel van orde voor de scheepvaart vastgesteld krachtens artikel 1.22 van het RPR, dat sinds 3 december 2018 van kracht is.

Consequenties van deze wijziging

De gewijzigde bepalingen van het Rijnvaartpolitiereglement komen overeen met de huidige omstandigheden van de rede van Bingen. De binnenvaart profiteert van de nieuwe regeling, aangezien de gewijzigde indeling van de ligplaatsen een beter gebruik mogelijk maakt.

Consequenties indien deze wijziging wordt verworpen

Het Rijnvaartpolitiereglement zou niet langer in overeenstemming zijn met de plaatselijke omstandigheden en de genoemde maatregel.

Besluit

De Centrale Commissie,

vaststellend dat de rede van Bingen wijzigingen met betrekking tot het gebruik heeft ondergaan, die een aanpassing van de ligplaatsen noodzakelijk maken,

neemt de als bijlage bij dit besluit gevoegde wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement aan.

De wijziging treedt op 1 december 2019 werking.

Bijlage

Artikel 14.05 komt als volgt te luiden:

"Artikel 14.05

Bingen

1. De rede strekt zich voor Bingen uit aan de linkeroever van km 524,20 tot km 528,50.
2. Voor schepen, met uitzondering van duwvaart, die niet verplicht zijn een teken bedoeld in artikel 3.14 te voeren, zijn gereserveerd de ligplaatsen:
van km 527,55 tot km 527,97 en
van km 528,20 tot km 528,50.
3. Voor alle schepen, die niet verplicht zijn een teken bedoeld in artikel 3.14 te voeren, is gereserveerd de ligplaats:
van km 526,50 tot km 526,70, langs de havendam in het vaarwater van Kempten.
Twee schepen mogen langs zijde van elkaar ligplaats nemen.
4. Voor alle schepen, die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, te voeren, is gereserveerd de ligplaats:
van km 526,71 tot km 527,30, langs de havendam in het vaarwater van Kempten.
5. Voor alle schepen, die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, tweede of derde lid, te voeren, is gereserveerd de ligplaats:
van km 524,20 tot km 524,70, langs de Ilmenaue."

PROTOCOL 11

Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR), het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) en het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2019/1)

1. De CCR heeft bij Besluit 2015-I-3 het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart ("CESNI") ingesteld. Tot de taken van dit Comité horen de vaststelling van technische standaarden op diverse gebieden, met name met betrekking tot de schepen, de informatietechnologieën en de bemanningen, waar de toepasselijke Europese en internationale regelgevingen, en meer in het bijzonder de regelgevingen van de Europese Unie (EU) en de CCR, naar zullen verwijzen met het oog op hun toepassing.
2. De CCR heeft besloten (Besluiten 2017-II-20, 2017-II-19, 2017-II-15), de verschillende reglementen van de CCR, Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, het Rijnvaartpolitiereglement en het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, aan te passen om naar de ES-TRIN 2017/1 te verwijzen.
3. CESNI heeft op de vergadering van 8 november 2018, die in Praag plaatsvond, de versie 2019/1 van ES-TRIN goedgekeurd. In deze versie zijn in vergelijking met de ES-TRIN 2017/1 met name de onderstaande wijzigingen aangebracht:
 - voorschriften voor automatische uitwendige defibrillatoren;
 - voorschriften voor brandblusinstallaties - K_2CO_3 ;
 - bijzondere bepalingen voor elektrische aandrijvingen (hoofdstuk 11);
 - overgangsbepalingen voor:
 - geluidsgrenzen,
 - motoren,
 - elektrische apparaten en installaties,
 - bijboten,
 - vluchtwegen van passagiersschepen,
 - voortstuwingsstelsel van passagiersschepen en
 - noodzakelijke voorzieningen achter het achterpiekschot;
 - talrijke redactionele correcties in de verschillende taalversies.
4. ES-TRIN is geen bindende standaard. Om de standaard toepasselijk te maken, moeten de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, de Europese Unie, andere internationale organisaties of derde landen in hun respectieve wettelijke kaders naar de standaard verwijzen.

De CCR en de EU streven naar een gecoördineerde inwerkingtreding van ES-TRIN 2019/1 door middel van een verwijzing in de respectieve wettelijke kaders.

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

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

Deze wijzigingen beogen de bijwerking van de verwijzingen naar ES-TRIN in het ROSR, het RPR en het RSP met betrekking tot de technische voorschriften voor binnenschepen.

De gewijzigde versie van het ROSR zal worden aangeduid als “Reglement Onderzoek schepen op de Rijn 2020” om de omvangrijke evolutie als gevolg van de verwijzing naar ES-TRIN te documenteren.

Mogelijk alternatief voor de voorgestelde wijzigingen

Geen, met uitzondering van een afwijzing van de voorgestelde wijzigingen.

Consequenties van deze wijzigingen

De definitie van ES-TRIN in artikel 1.01, lid 25, van het ROSR wordt bijgewerkt.

Hoofdstuk 8a en de bijbehorende bepalingen van het ROSR (zie artikelen 2.12, eerste lid, 2.21, achtste lid, en bijlage J) worden overeenkomstig de strekking van Besluit 2017-II-20 ingetrokken met ingang van 1 januari 2020.

De definitie van ES-TRIN in artikel 1.01, onderdeel ah, van het RPR wordt bijgewerkt.

De definitie van ES-TRIN in artikel 1.01, lid 40, van het RSP wordt bijgewerkt.

Consequenties indien de wijzigingen worden verworpen

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

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comit es Reglement van Onderzoek, Politierglement, en Comité sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding,

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

gezien de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN), editie 2019/1, die op 8 november 2018 door CESNI werd goedgekeurd,

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

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

in de wens uniforme technische voorschriften te behouden op de Rijn en het gehele binnenwaterwegennet van de Europese Unie,

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

neemt de wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, het Rijnvaartpolitierglement en het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn zoals gevoegd bij onderhavig besluit aan,

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

De in de bijlage vermelde wijzigingen worden van kracht op 1 januari 2020.

Bijlage

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

a) Het dekblad komt als volgt te luiden:

"



REGLEMENT ONDERZOEK SCHEPEN OP DE RIJN
(ROSR)
2020
STAND 1 JANUARI 2020"

b) De inhoudsopgave komt als volgt te luiden:

“REGLEMENT ONDERZOEK SCHEPEN OP DE RIJN

INHOUDSOPGAVE

Hoofdstuk 1

Algemene Bepalingen

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

Hoofdstuk 2

Procedure

2.01 Commissie van deskundigen	
2.02 Aanvraag van het onderzoek	
2.03 Aanbieding van het vaartuig voor het onderzoek	
2.04 Afgifte van het certificaat van onderzoek	

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

Bijlagen:

Bijlage A: Aanvraag van een onderzoek

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

c) *Artikel 1.01, lid 25, komt als volgt te luiden:*

“25. “ES-TRIN”: Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, in de editie 2019/1¹. Voor de toepassing van ES-TRIN moet het begrip "lidstaat" worden opgevat als een van de Rijnsoeverstaten of België.”

d) *Artikel 2.12, eerste lid, komt als volgt te luiden:*

“1. De Commissie van deskundigen kan er geheel of gedeeltelijk van afzien te onderzoeken of een vaartuig voldoet aan de in ES-TRIN voorgeschreven bepalingen, voor zover uit een geldige verklaring, afgegeven door een erkend classificatiebureau, blijkt dat het vaartuig geheel of gedeeltelijk aan die bepalingen voldoet.”

e) *Artikel 2.21, achtste lid, komt te vervallen.*

f) *Hoofdstuk 8a komt te vervallen.*

g) *Bijlage J komt te vervallen.*

¹ Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN), editie 2019/1, aangenomen door het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) bij Besluit 2018-II-1 van 8 november 2018.

2. *Het Rijnvaartpolitiereglement wordt als volgt gewijzigd:*

Artikel 1.01, onderdeel ah, komt als volgt te luiden:

“ah) “ES-TRIN”: Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, in de editie 2019/1². Voor de toepassing van ES-TRIN moet het begrip "lidstaat" worden opgevat als een van de Rijnsoeverstaten of België.”

3. *Het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn wordt als volgt gewijzigd:*

Artikel 1.01, lid 40, komt als volgt te luiden:

"40. “ES-TRIN”: Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, in de editie 2019/1³. Voor de toepassing van ES-TRIN moet het begrip "lidstaat" worden opgevat als een van de Rijnsoeverstaten of België."

² Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN), editie 2019/1, aangenomen door het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) bij Besluit 2018-II-1 van 8 november 2018.

³ Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN), editie 2019/1, aangenomen door het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) bij Besluit 2018-II-1 van 8 november 2018.

PROTOCOL 12

**Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van de sluis bij Iffezheim evenals
in de sector stroomafwaarts
Vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluis bij Iffezheim
Waterstand aan de peilschaal van Iffezheim
in 2018
(2018-I-17)**

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar besluiten

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

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

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

Bijlage

Controle van de door de overeenkomst bepaalde waterstand bij Iffezheim voor het jaar 2018 ter overlegging aan de CCR

Het jaar 2018 werd hydrologisch door twee gebeurtenissen gekenmerkt. In januari werden twee hoogwatergolven met een afvoer tussen 3700 en 4000 m³/s geregistreerd (hoogste punt van de eerste golf op 05.01.2018, 570 cm, 3750 m³/s, hoogste punt van de tweede golf op 23.01.2018, 579 cm, 3920 m³/s). De volgende vierenhalve maand waren de waterstanden hoofdzakelijk gemiddeld en die periode werd met een kleine golf van zo'n 412 cm/2200 m³/s beëindigd. Vervolgens daalden de waterstanden tot een laagwaterniveau tussen 50–100 cm/400–500 m³/s.

De waterstanden kwamen in de maanden augustus en september incidenteel kortstondig beneden het niveau van de door de overeenkomst bepaalde waterstand van 111,058 m NHN (HS170), die overeenkomt met 104 cm PNP, en in de tweede helft van oktober, in november en tot begin december bevonden de waterstanden zich met onderbrekingen vrijwel continu onder door de overeenkomst bepaalde waterstand.

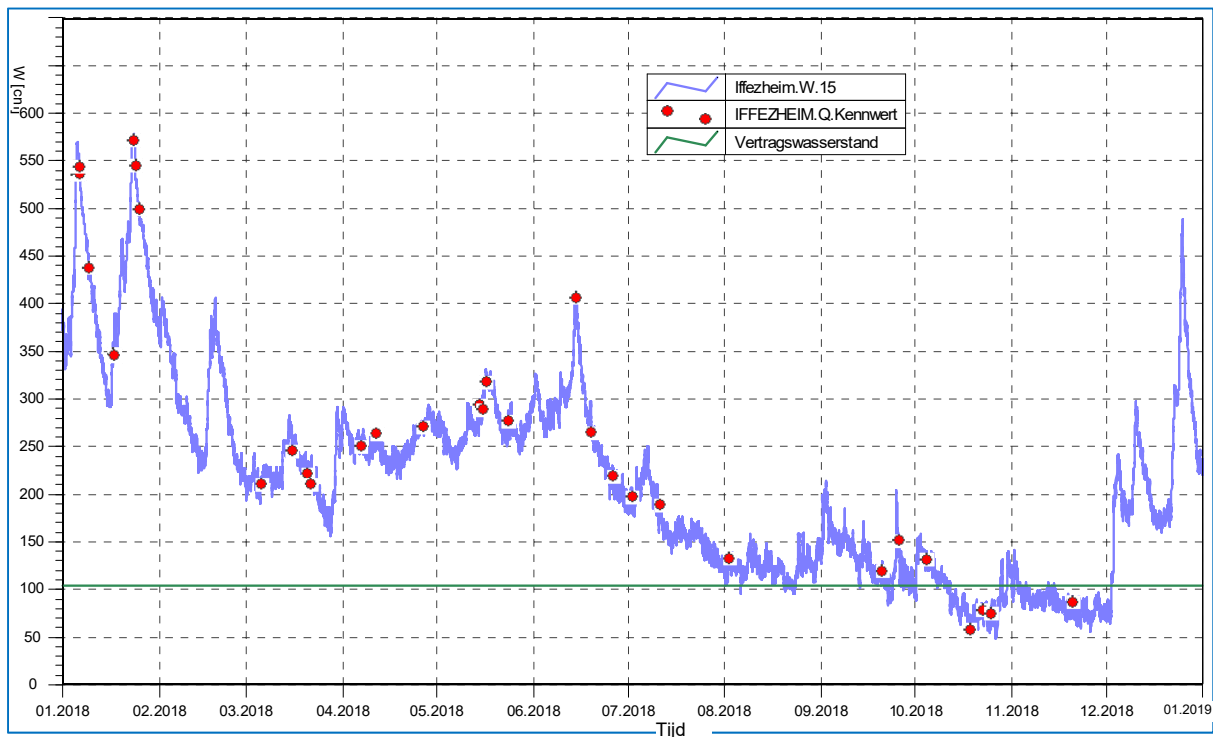
Betreffende de peilschaal Iffezheim hierbij enkele statistische gegevens voor het jaar 2018:

NNW_{KJ2018} = 48 cm op 26.10.2018 (laagst gemeten momentane waterstand)

NNW_{KJ2018} = 64 cm op 24.10.2018 (kleinste daggemiddelde)

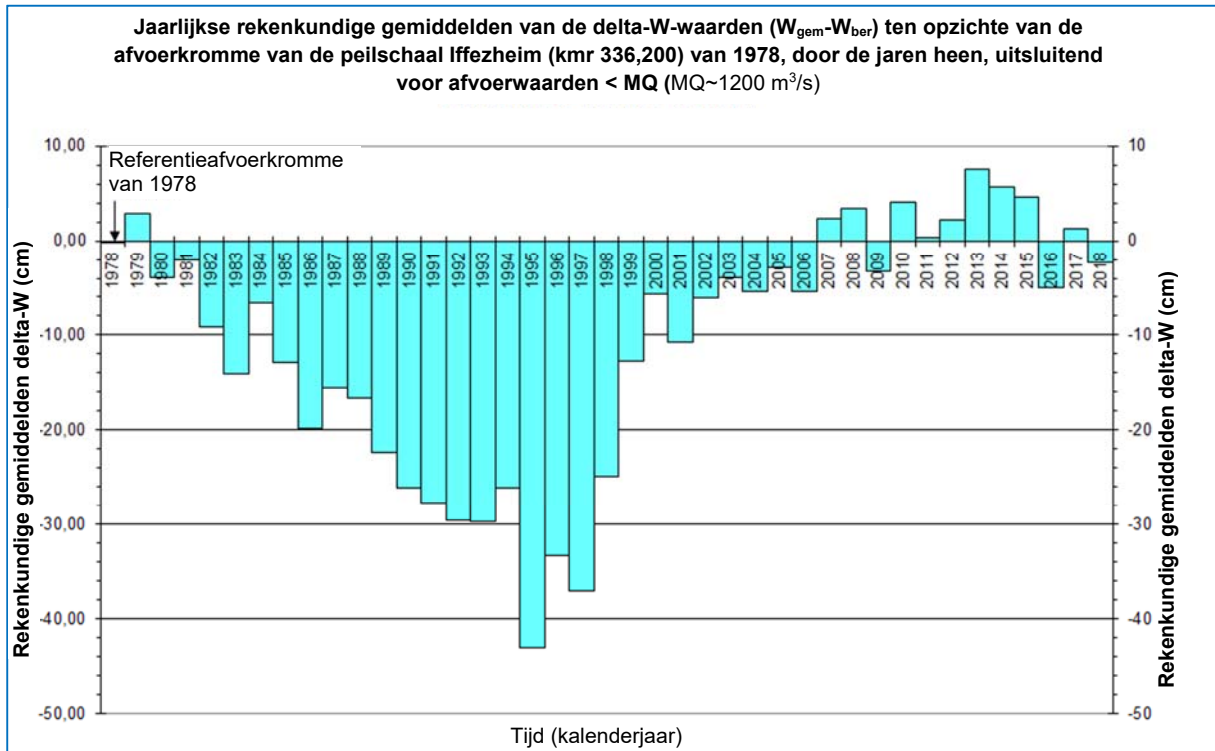
MW_{KJ2018} = 214 cm (ter vergelijking MW_{2009/2018 (AJ)} 241 = cm)

HHW_{KJ2018} = 579 cm op 23.01.2018 (hoogst gemeten momentane waterstand)



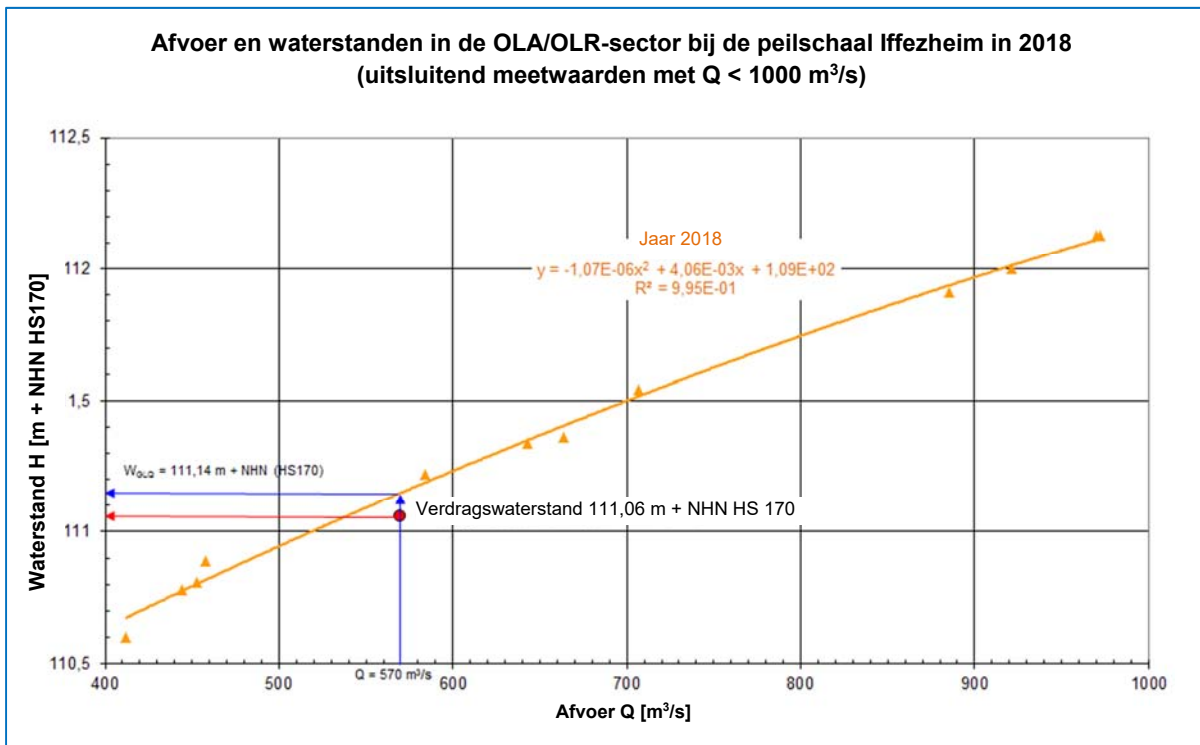
De afvoermassa bedroeg voor het jaar 2018 ca. 37 mld. m³. Aldus is het jaar 2018, ondanks de duidelijk waarneembare laagwaterperiode in de tweede helft van het jaar, niet het jaar met de meest geringe afvoer die in de laatste 100 jaar is waargenomen.

In het jaar 2018 werden bij de peilschaal Iffezheim (kvr 336,2) 36 afvoermetingen uitgevoerd. De waarden lagen tussen 412 en 3710 m³/s. De metingen werden tussen 05.01.2018 en 22.11.2018 uitgevoerd (zie afbeelding 1).



Alle afvoermetingen < 1200 m³/s werden uitgevoerd in de maanden maart en april en vanaf juni tot en met november. Het rekenkundige gemiddelde van de Delta-W-waarden ($W_{gem} - W_{ber}$) van deze metingen ten opzichte van de afvoerkromme van de peilschaal van Iffezheim van 1978 (referentieafvoerkromme) bedraagt voor het jaar 2018 **- 2,4 cm**.

Uitgaande van het diagram "Afvoer en waterstanden in de OLA/OLR-sector bij de peilschaal Iffezheim in 2018 (uitsluitend meetwaarden met Q 1000 m³/s)" toont het kalenderjaar 2018 een kleine wijziging bij een referentieafvoer van 570 m³/s. De waterstand voor het kalenderjaar 2018 (overeenkomstig punt 1.3 van de overeenkomst van december 1982, Bondsrepubliek Duitsland en de Franse Republiek, artikel 1(1)a)) ligt bij 111,14 m NHN (HS170) en dus 8 cm boven de overeengekomen waterstand van 111,06 m + NHN (HS170).



PROTOCOL 13

Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn (2018-I-18)

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar besluiten

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

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

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

stelt vast dat deze maatregelen

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

Bijlagen

**Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Zwitserse Rijn
in 2018-2019**

Volgnr.	Project	Rijn-km	Stand van de werkzaamheden	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
1	Verbetering vaargeul - vergroting van de minimale diepte van de vaargeul	149,00 –170,00	Verdieping van de vaargeul tot circa 30 cm. Nu wordt bij een peilschaal Bazel-Rheinhalle van 499 cm een minimale vaargeuldiepte van 295 cm gegarandeerd (referentie aan OLR12). De werkzaamheden worden eind januari 2019 voltooid.	Gedeeltelijke stremmingen voor de grote en kleine schepen, verplichting om een loods te gebruiken

**Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Duitse Rijn
in 2018-2019**

Volgnr.	Project	Rijn-km	Stand van de werkzaamheden	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
1	Sedimentaanvulling bij Iffezheim	336,00 – 338,00	In uitvoering Sediment/grind wordt afhankelijk van de afvoer van de Rijn bijgestort. In 2018 bedroeg de aangevulde hoeveelheid 95.184 m ³ . In 2019 zal de aangevulde hoeveelheid naar schatting 185.000 m ³ bedragen.	Geen
2	Bodemstabilisatie benedenstrooms van Iffezheim	336,00 – 352,00	In uitvoering Doel: verhinderen van verdere bodemerosie, stabilisatie van de bodem. In 2018 werd 6.173 m ³ waterbouwsteen in de sector tussen kmr 337,650 en kmr 338,390 gestort. Volgens de planning wordt in 2019 260 m ³ bodemstabiliseringsmateriaal gestort.	Geen
3	Oeverherstel bij Daxlanden	358,80 – 359,30	Begin: november 2017 Einde: december 2018 Aanleg van alternatieve voorzieningen	Vermijding van zuigkracht en golfslag, eventueel verdere verkeersregelingen
4	Aanleg van een ligplaatszone bij Mannheim	430,07 – 430,63	Begin: december 2019 Einde: mei 2020 Ligplaatszone met dukdalven en autoafzetplaats	Vermijding van zuigkracht en golfslag
5	Sedimentbeheer Mittelrhein Sedimentopstuwung bij Mainz-Weisenau	494,30 – 494,46	Begin: 10.12.2018 Einde: 07.02.2019 Baggerhoeveelheid: 30.300 m ³ Herstel van het vereiste profiel	Geen Toch afzonderlijke verkeersregelingen
6	Sedimentbeheer Mittelrhein Sedimentaanvulling bij Wallersheim	593,00 – 596,40	Begin: maart 2019 Einde: augustus 2019 Te storten hoeveelheid 30.000 m ³ De aanvulling dient ter ondersteuning van de waterspiegel in verhouding tot peilschaal Koblenz	Geen

Volgnr.	Project	Rijn-km	Stand van de werkzaamheden	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
7	Aanleg van een ongevalleligplaats bij Bingen	527,70 – 527,95	Begin: augustus 2018 Einde: november 2018 Vervanging van de afmeerpunten aan de damwand door er dukdalven voor te plaatsen	Geen
8	Sedimentaanvulling "Mittlerer Niederrhein" Fase 4	730,00 – 734,00 747,00 – 753,00 763,50 – 769,00	Begin: medio 2019 Einde: december 2021 Sedimentmanagement Aanvulling op drie stortplaatsen	Geen
9	Sedimentaanvulling "Unterer Niederrhein" Fase 3	809,50 – 813,50 838,50 – 847,00 850,00 – 851,50	Begin: medio 2019 Einde: december 2021 Sedimentmanagement Aanvulling op drie stortplaatsen	Geen
10	Regulering riviergedeelte Obermörmtter Rees	832,00 – 839,00	Begin: medio 2019 Einde: december 2020 Herstel kribkopen, verwijdering van zandbanken en kolkopvulling	Geen

**Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Nederlandse Rijn
in 2018 - 2019**

Nr.	Project	Rijn-km	Stand van de werkzaamheden	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
Maatregelen op de Waal				
1	Garanderen van een vaargeuldiepte van 2,80 m bij OLR	857,00 – 924,00	Maatregel op lange termijn, permanent project	Hinder door baggerwerkzaamheden
2	Nieuwbouw van een overnachtingshaven bij Lobith	863,00 860,00	Alle benodigde projectbesluiten zijn genomen. 1 ^e fase - <u>afgerond</u> : aanpassing bestaande haven Tuindorp, modernisering van ca. 20 ligplaatsen. 2 ^e fase: <u>geplande start eind 2019</u> : nieuwbouw haven Spijk voor ca. 50 ligplaatsen.	Geen gevolgen voor het vaarwater
3	Grensproject Spijk	862,00 – 864,30	Zandsuppletie. 1 ^e fase is voltooid. 2 ^e fase: 2019	Hinder tijdens de werkzaamheden, op termijn verbeterde diepgang
4	Kribverlaging met aanleg langsdammen kmr 911,00 – 922,00	911,00 – 922,00	Kribverlangingen en aanleg langsdammen op de Waal zijn uitgevoerd. Tot en met 2019 worden de instellingen (drempelhoogtes) van de langsdammen gevarieerd en worden de effecten daarvan gemonitord. De werkzaamheden op het Pannerdensch kanaal starten in 2019.	Enige hinder tijdens de werkzaamheden
5	Verbeteren invaart haven Haaften	936,00	De verbetering van de invaart van de haven is gerealiseerd, alsook de verbetering van de ligplaatsen t.b.v. het afmeren van schepen van 110 tot 135 m.	
Maatregelen op de Neder-Rijn en de Lek				
6	Algemene renovatie van de sluisen en stuwen van Driel, Amerongen en Hagestein	891,50; 922,30; 946,90	De renovatie van de complexen Amerongen en Hagestein is afgerond; op dit moment vindt renovatie van complex Driel plaats. In juni, september en november vindt een korte stremming van 4 dagen per complex plaats i.v.m. de omschakeling naar centrale bediening.	Enige hinder tijdens de werkzaamheden

PROTOCOL 14

Onttrekking van water aan de Rijn voor de bruinkooldagbouwgroeve Garzweiler II tussen Rijn-km 712,2 en Rijn-km 712,8

Besluit

De Centrale Commissie,

stelt vast dat de aanleg van een bouwwerk voor de onttrekking van water aan de Rijn voor de bruinkooldagbouwgroeve Garzweiler II tussen Rijn-km 712,2 en Rijn-km 712,8 geen bezwaren voor de scheepvaart met zich meebrengt, als voldaan wordt aan de in het verslag van het Comité voor Infrastructuur en Milieu genoemde voorwaarden en eisen en de verlaging van het waterpeil door de onttrekking van water voor Garzweiler II en alle daarmee vergelijkbare wateronttrekkingen in dit gebied bij alle waterstanden waarbij de scheepvaart kan functioneren en relevant zijn voor de laaddiepte, in totaal beperkt blijft tot maximaal een centimeter.

Het verslag van het Comité Infrastructuur en milieu en de tekeningen zijn als bijlage bij dit besluit gevoegd.

Bijlage

Bijlage bij protocol 14

1. Soort maatregel

Bouwwerk voor de onttrekking van water aan de rivier voor het opvullen van de groeve Garzweiler II die overblijft na de winning van bruinkool door dagbouw

2. Plaats

Ten oosten van Dormagen

3. Rijn-km

Tussen Rijn-km 712,2 en Rijn-km 712,8, aan de linker oever

4. Context

De onderneming RWE Power AG wint in de bruinkoolmijnstreek langs de Rijn bruinkool in dagbouw. De bevoegde instantie voor ruimtelijke ordening van de deelstaat Nordrhein-Westfalen heeft op 31.03.1995 de vergunning verleend voor de dagbouw mijn Garzweiler II. In de vergunning voor de winning van bruinkool in het kader van de mijnbouwexploitatie Garzweiler II is als doel voor de ruimtelijke ordening voorzien dat de groeve die hierbij ontstaat na 2030 met behulp van Rijnwater wordt opgevuld om er een meer van te maken, als compenserende maatregel en om, bij wijze van sanering, een ecologisch waterbekken tot stand te brengen.

Het is de bedoeling om de kom die ontstaat te vullen met extern water, zodat er een meer gevormd wordt. Het water hiervoor moet onttrokken worden aan de Rijn en wel in functie van de watervoering. Dit zal worden gedaan met behulp van twee parallelle waterleidingen met een diameter van ~DN 1400 die zullen lopen vanaf de Rijn-oever bij Dormagen tot het bedrijfsterrein van RWE bij Frimmersdorf. In het zogenoemde "Braunkohlenplanvorentwurf", het projectvoorontwerp voor de bruinkoolwinning, is voorzien dat hiervoor maximaal iets meer dan 4 m³/s water onttrokken moet worden, waarbij deze hoeveelheid zo moeten worden gestuurd dat het nooit meer wordt dan 0,5 % van de desbetreffende afvoer van de Rijn.

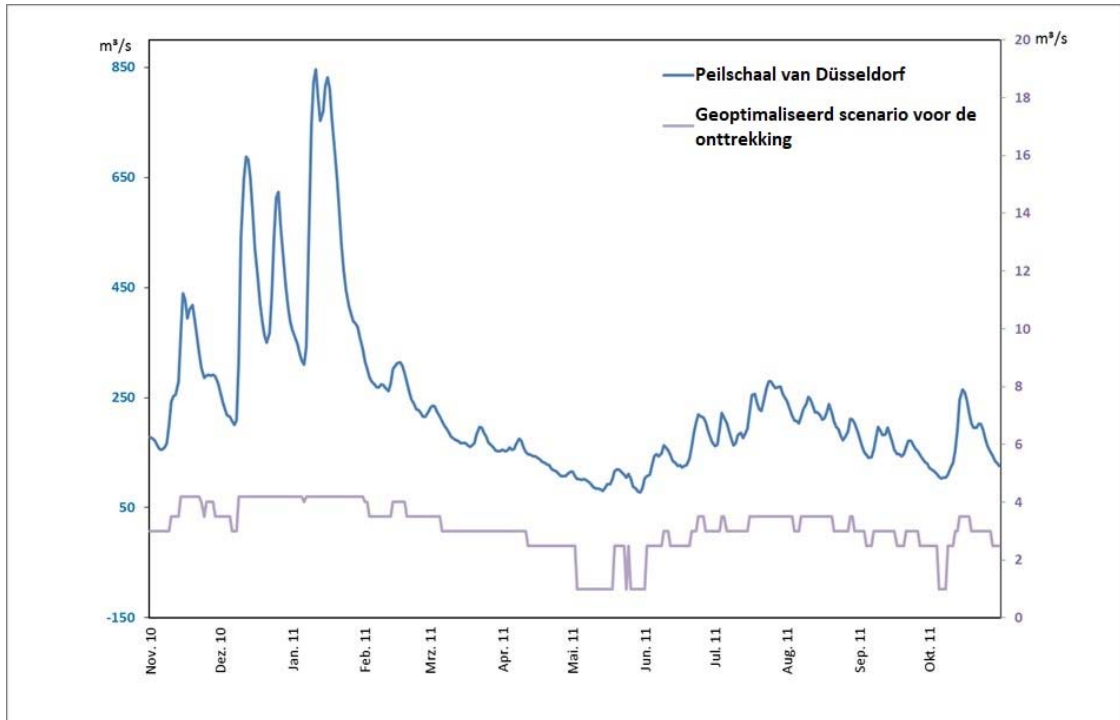
Na het bereiken van het beoogde waterpeil in het meer ter hoogte van circa + 65 m NHN zal het water dat dan nog aan de Rijn zal worden onttrokken, gebruikt worden voor het volledig vullen van het grondwaterlichaam, maar ook dan met steeds kleinere hoeveelheden water.

5. Gegevens met betrekking tot het bouwwerk

Gepland is om het water aan de Rijn te onttrekken ten oosten van Dormagen, aan de linker Rijn-oever, tussen Rijn-km 712,2 en Rijn-km 712,8. Het geplande inlaatbouwwerk moet daarvoor zo worden ontworpen dat het zich buiten de vaargeul bevindt en de dwarsstroming die hierdoor ontstaat niet meer zal bedragen dan 0,15 m/s.

6. Aanpak

De hoeveelheid water die wordt onttrokken, wordt in functie van het waterpeil in de rivier - gemeten aan de peilschaal bij Düsseldorf - tijdens het jaar aangepast aan de belangen van de scheepvaart (zie afbeelding), zodat bij een laag waterpeil weinig water zal worden onttrokken en bij hogere waterstanden meer. Als basis voor de berekening van de gespreide onttrekking van water werd uitgegaan van het niveau bij de peilschaal Düsseldorf over een periode van 100 jaar, en van de OLR (dezer dagen bij 97 cm) als referentiewaterstand.



Afbeelding: Onttrekking van water in functie van de waterstand

Ligt de waterstand onder de OLR (97 cm), is voorzien dat slechts 1m³/s water wordt onttrokken. In functie van de waterstand in de Rijn wordt dan geleidelijk aan meer water onttrokken, tot een hoeveelheid van 4,2 m³/s. De verschillende hoeveelheden die trapsgewijs worden onttrokken en de gevolgen voor het waterpeil zijn weergegeven in de tabel. De maximale verlaging van het waterpeil in de Rijn blijft op deze manier beperkt tot 0,6 cm, respectievelijk bij een waterstand onder een OLR+100cm tot zelfs slechts 0,5 cm.

	<GIW	GIW	GIW+50	GIW+100	GIW+150	GIW+200	GIW+220	GIW+300
Grenzwerte W [cm]	54	97	147	197	247	297	317	397
Grenzwerte Q [m³/s]	765	962	1224	1518	1841	2191	2339	2972
Untersucher Wasserstand [cm]	< 97	97 bis 147	147 bis 197	197 bis 247	247 bis 297	297 bis 317	317 bis 397	>397
Q [m³/s]	< 962	962 bis 1224	1224 bis 1518	1518 bis 1841	1841 bis 2191	2191 bis 2339	2339 bis 2972	>2972
Entnahme GRZ Summe [m³/s]	1,0	2,0	2,5	3,4	4,0	4,2	4,2	4,2
Entnahme GRZ Summe [Miom³/a]	2	6	11	19	20	7	21	20
Absenkung GRZ Summe [cm]	0,2	0,4	0,4	0,5	0,6	0,6	0,6	0,5

Tabel: Hoeveelheden trapsgewijs onttrokken water en verlaging waterpeil

7. Bouwmaatregelen

Nog niet bekend.

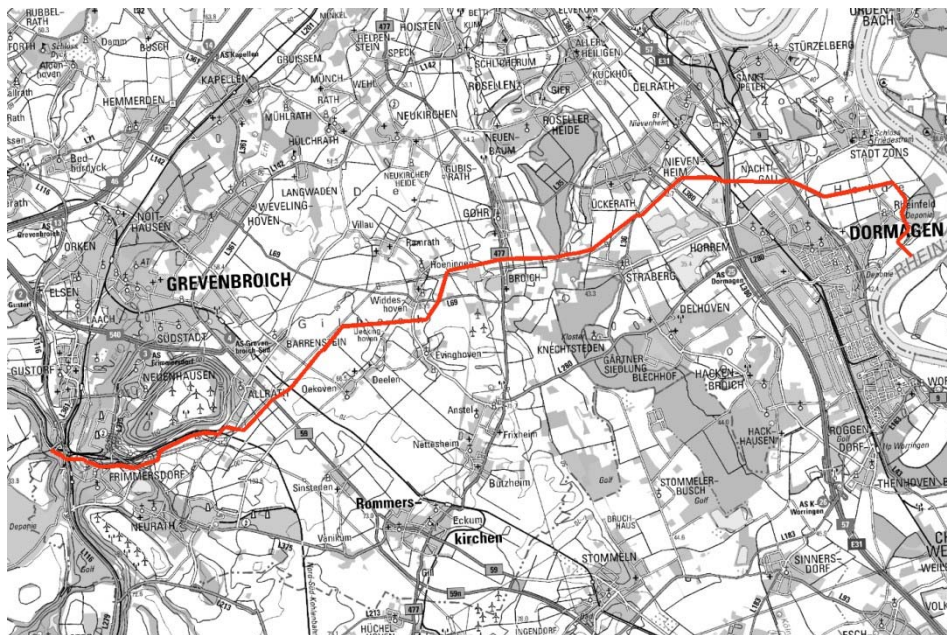
8. Gevolgen voor de scheepvaart

Door dit concept voor de onttrekking van water zal de verlaging van het waterpeil ver onder een centimeter blijven, zodat er vanuit kan worden gegaan dat dit geen nadelige gevolgen voor de scheepvaart zal hebben.

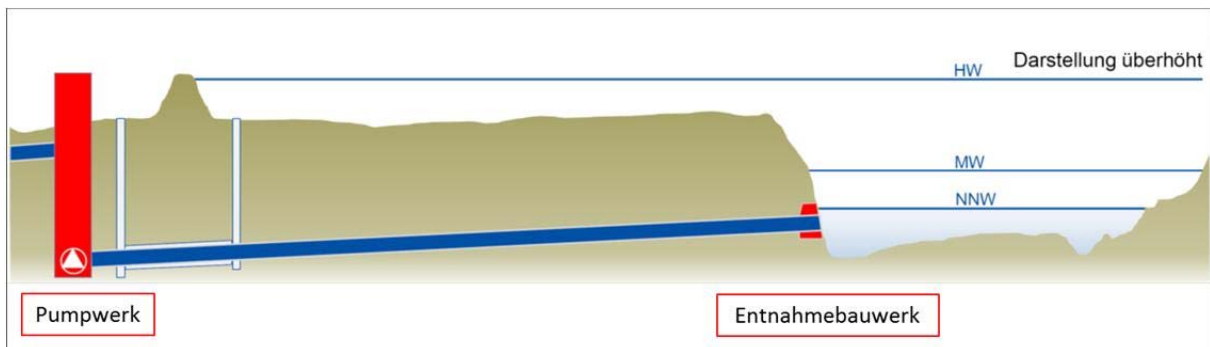
9. Tekeningen



Ligging van het inlaatbouwwerk bij Dormagen



Gepland tracé van de Rijnwatertransportleiding



Doorsnede: Plaatsing van het pompstation en het inlaatbouwwerk

PROTOCOL 15

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

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 voorschriften van tijdelijke aard,
- 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 voorschriften van tijdelijke aard.

Bijlagen

Bijlagen bij protocol 15

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	28.5.2018
							7.10.2018	29.1.2018
						7.10.2018	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				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				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				28.2.2019
2018-II-13	Definitive Änderung der RheinSchPV – Technische Benennung (§ 12.01 Nummer 2 Buchstabe g Doppelbuchstabe bb)	I	1.12.2019				28.2.2019
2018-II-14	Definitive Änderung der RheinSchPV - (Anlage 7 - Schiffsfahrtszeichen, Zeichen E.3, E.4a und E.4b)	I	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				21.12.2018

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

REGLEMENT VAN ONDERZOEK

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2000-I-18	§ 15.09 RheinSchUO, nur niederländische Fassung	I	1.10.2000	--	21.3.2016	--		--
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-I-15	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 11.02 Nr. 4 bis 7, 11.04 Nr. 2, Kapitel 14a, außer 14a.07 Nr. 1, 15.14 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, Übergangsbestimmungen zu §§ 11.02 Nr. 4, 11.04 Nr. 1 und 2, 14a.02 Nr. 2 Tabelle 1 und 2 und Nr. 5, 24.06 Nr. 5, Übergangsbestimmungen zu §§ 11.02 Nr. 4, 11.04 Nr. 2, 14a.02 Nr. 2 Tabelle 1 und 2 und Nr. 5, Anlage I, Bild 10, Anlagen Q, R und S)	I	1.12.2017	16.8.2017				13.6.2017

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in					
				D	B	F	NL	CH	
2017-I-16	Moratorium für bestimmte Übergangsbestimmungen der RheinSchUO Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 24.02 Nr. 2, Übergangsbestimmungen zu §§ 8.05 Nr. 6, 8.10 Nr. 3, 10.04, 11.12 Nr. 2, Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 9, 15.06 Nr. 6, 15.07, 15.08 Nr. 3, 24.03 Nr. 1, Übergangsbestimmungen zu §§ 3.04 Nr. 7, 7.01 Nr. 2, 8.10 Nr. 2, 9.01 und 12.02 Nr. 5, 24.06 Nr. 5, Übergangsbestimmungen zu §§ 10.04, 11.12 Nr. 2, Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 9, 15.06 Nr. 6, 15.07, 15.08 Nr. 3)	I	1.12.2017	16.8.2017					13.6.2017
2017-II-20	Definitive Änderung der RheinSchUO - Anpassung der RheinSchUO zur Berücksichtigung des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2017/1)	I	7.10.2018	7.10.2018					28.5.2018
2018-II-7	Definitive Änderungen der RheinSchUO, § 1.06	I	1.12.2019						28.2.2019

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

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2015-I-11	Möglichkeit der Anerkennung von Bordbüchern aus Drittstaaten - Änderung des § 3.13, der Anlage A1 RheinSchPersV und Einfügung einer Anlage A 1a	I	1.7.2016	1.7.2016		12.5.2017	1.7.2016	19.6.2015
2015-II-14	Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen / Erwerb der Befähigung „Bootsmann“ - Änderung des § 3.02 Nummer 5 Buchstabe a RheinSchPersV	I	1.12.2016	1.12.2016		12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2016-I-6	Definitive Änderungen der RheinSchPersV – Änderung der Anlagen A5, D5 und D6 der RheinSchPersV	I	1.8.2016	11.4.2017		12.5.2017	20.12.2016	20.6.2016
2016-II-8	Änderungen der RheinSchPersV – Änderung des Musters des Rheinpatents in den Niederlanden (Anlage D1 der RheinSchPersV)	I	15.7.2016	**)		12.5.2017	22.6.2016	**)
2016-II-9	Änderungen der RheinSchPersV - Anpassung der Besatzungsvorschriften, §§ 3.01, 3.02 Nr. 4 bis 8, 3.15 Nr. 3, 3.16 Nr. 1, 3 und 4 (neu), 3.17 Nr. 1 bis 3, Nr. 6 bis 9 (neu) und 10 (neu), 3.18 Nr. 2, 7.01 Nr. 4, 7.02 Nr. 4, 7.06 Nr. 1 sowie Anlage A1	I	1.12.2017	27.9.2017			29.11.2017	3.2.2017
2016-II-10	Anerkennung der Gültigkeit der einzelstaatlichen Schiffsführerzeugnisse bestimmter Mitgliedstaaten auf dem Rhein	I	1.4.2017	11.4.2017		12.5.2017	1.4.2017	**)
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					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					28.2.2019

**) Gegenstandslos

4. Comité Politierglement (Besluit 2018-II-7)

Rijnvaartpolitierglement (RPR)
(Inhoudsopgave, artikelen 1.22 en 1.22a)
Correctie van de definitieve wijzigingen die van kracht zullen worden op 1 december 2019
(Protocol 2018-II-7)

Het Comité Politierglement heeft op de vergadering van 11 april 2019 besloten de definitieve wijziging van de artikelen 1.22 en 1.22a van het Rijnvaartpolitierglement overeenkomstig Besluit 2018-II-7, als volgt te corrigeren:

1. *De inhoudsopgave wordt als volgt gewijzigd:*

a) *De vermelding bij artikel 1.22 komt als volgt te luiden:*

"1.22 Voorschriften van tijdelijke aard van de bevoegde autoriteit".

b) *Aan de vermeldingen bij hoofdstuk 1 wordt na de vermelding bij artikel 1.22 volgende vermelding bij artikel 1.22a ingevoegd:*

"1.22a Voorschriften van tijdelijke aard van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart".

2. *Artikel 1.22 wordt als volgt gewijzigd:*

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

"Voorschriften van tijdelijke aard van de bevoegde autoriteit".

b) *Het eerste en tweede lid komen als volgt te luiden:*

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

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

c) *Het derde lid komt te vervallen.*

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

"Artikel 1.22a

Voorschriften van tijdelijke aard van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

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

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

De correctie van de definitieve wijzigingen die door Besluit 2018-II-7 van kracht zullen worden op 1 december 2019, kan als volgt worden samengevat:

Besluit 2018-II-7, dat door de plenaire vergadering werd aangenomen in het najaar van 2018, heeft tot doel om in de drie reglementen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) een gelijklopende formulering te voorzien voor de bepalingen die de mogelijkheid bieden om voorschriften van tijdelijke aard aan te nemen. Daartoe werd er enerzijds in het Rijnvaartpolitierglement (RPR) een nieuw artikel 1.22a opgenomen en anderzijds een wijziging aangebracht in de artikelen 1.22 van het RPR, 1.06 van het ROSR en 1.02 van het RSP.

Wat het **RPR** betreft, is in het besluit voorzien dat de twee aspecten van het huidige artikel 1.22 worden gescheiden door in het RPR een nieuw artikel 1.22a op te nemen dat de voorschriften van tijdelijke aard van de Centrale Commissie regelt, terwijl de voorschriften van tijdelijke aard die worden uitgevaardigd door de bevoegde autoriteit geregeld blijven in artikel 1.22. De uitsplitsing van de twee aspecten in artikel 1.22 en de verplaatsing van de inhoud van het derde lid naar een nieuw artikel 1.22a had eveneens tot gevolg dat ook de titel van artikel 1.22 gewijzigd moest worden.

De Duitse delegatie is bij de transpositie van Besluit 2018-II-7 op een formeel probleem gestoten, dat moet worden gecorrigeerd voordat het besluit op 1 december 2019 van kracht wordt. Het gaat erom dat de bijlage bij Besluit 2018-II-7 een nieuw artikel 1.22a aan het RPR toevoegt, namelijk over de voorschriften van tijdelijke aard van de CCR, maar niet expliciet regelt dat artikel 1.22, derde lid, dat betrekking heeft op deze voorschriften van tijdelijke aard, als gevolg daarvan komt te vervallen. Deze omissie heeft tot gevolg dat het oude artikel 1.22, derde lid, van kracht zou blijven totdat het nieuwe artikel 1.22a – waar dezelfde bepalingen in staan - op 1 december 2019 van kracht wordt.

De correctie van de definitieve wijzigingen is dus bedoeld om te wijzen op de wijzigingen die nodig zijn in de inhoudsopgave van het RPR en om expliciet aan te geven dat artikel 1.22, derde lid, komt te vervallen.

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

Bijlage 1 bij dienstinstructie nr. 2

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

B	1. Antwerpen Bestuur van de Medische Expertise Pelikaanstraat 4 - 6 - 8 B-2018 ANTWERPEN 1	T. 00 32 2 524 97 97
	2. Brugge Bestuur van de Medische Expertise Hoogstraat 9 B-8000 BRUGGE	T. 00 32 2 524 97 97
	3. Brussel/Bruxelles Administration de l'Expertise médicale Boulevard Simon Bolivar 30 Boîte 3 WTC III B-1000 BRUXELLES	T. 00 32 2 524 97 97
	4. Charleroi Administration de l'Expertise médicale Place Albert I, Centre Albert I (16 ^{ème} étage) B-6000 CHARLEROI	T. 00 32 2 524 97 97
	5. Gent Bestuur van de Medische Expertise "Ter Plaeten" Sint-Lievenslaan 23 bus1 B-9000 GENT	T. 00 32 2 524 97 97
	6. Hasselt Bestuur van de Medische Expertise Sint Jozefstraat 30/5 B-3500 HASSELT	T. 00 32 2 524 97 97
	7. Libramont Administration de l'Expertise médicale Rue du Dr. Lomry B-6800 LIBRAMONT	T. 00 32 2 524 97 97
	8. Liège Administration de l'Expertise médicale Boulevard Frère Orban 25 B-4000 LIEGE	T. 00 32 2 524 97 97
	9. Leuven Bestuur van de Medische Expertise Philipssite 3b/bus 1 B-3001 LEUVEN	T. 00 32 2 524 97 97

Bijlage 1 bij dienstinstructie nr. 2

B	10. Namur Administration de l'Expertise médicale Place des Célestines 25 B-5000 NAMUR	T. 00 32 2 524 97 97
	11. Tournai Administration de l'Expertise médicale Boulevard Eisenhower 87 B-7500 TOURNAI	T. 00 32 2 524 97 97
	12. Centrum voor Leerlingenbegeleiding HoofdzeT. Van Stralenstraat 48 A 6 B-2060 ANTWERPEN (alleen voor leerlingen van „Cenflumarin“)	T. 00 32 3232 23 82
	13. Centre provincial de médecine préventive Rue Saint-Pierre 48 B-4800 HUY (alleen voor leerlingen van de school in Huy)	T. 00 32 8521 12 50
CH	1. Augenklinik (Universitätsspital Basel) Mittlere Strasse 91 Postfach CH-4031 BASEL	T. 00 41 61 265 87 87
	2. Kantonsspital Baselland, Augenklinik Mühlemattstrasse 13 CH-4410 LIESTAL	T. 00 41 61 925 25 90
	3. Arbeitsmedizinisches Zentrum Basel (azb ag) Düngerstrasse 81 CH-4133 PRATTELN	T. 00 41 61 821 82 60
	4. Prevomed Medical Services Hochbergerstrasse 70 CH-4057 Basel	T. 00 41 61 561 77 81
D	1. Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der Berufsgenossenschaft für Verkehr - ASD Rhein-Ruhr GmbH, Düsseldorf Str. 193 D-47053 DUISBURG	T. 00 49 203 2952 21
	2. Betriebsärzte der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (BAD) Gesundheitsvorsorge und Sicherheitstechnik GmbH, Herbert-Rabius-Str. 1, D-53225 BONN oder Betriebsärzte der Verwaltung eines Landes, Ärzte eines hafenärztlichen Dienstes und der Dienststelle für Schiffssicherheit der BG Verkehr	T. 00 49 228 400 72 27

Bijlage 1 bij dienstinstructie nr. 2

F	1. Docteur Carina ABNOUN 6, place de l'Homme de Fer F-67000 STRASBOURG T. 00 33 3 88 32 46 29
	2. Docteur Philippe GUERAULT 14, place Armes F-21170 SAINT-JEAN-DE-LOSNE T. 00 33 3 80 29 07 14
	3. Association pour le Conseil et la Santé au Travail Docteur Marie-Françoise SCHNEIDER 20, place des Halles Tour Europe F-67000 STRASBOURG T. 00 33 3 88 75 05 12
	4. Association pour le Conseil et la Santé au Travail Docteur Fabienne TONDINI 1, rue Saint-Aloïse F-67100 STRASBOURG T. 00 33 3 88 34 60 54
	5. Service Départemental d'Incendie et de Secours du Bas-Rhin Docteur Lara DIEBOLD Docteur Jean-Luc KIEFFER Docteur Denis ROHMER Docteur Laurent TRITSCH 18, route du Rhin F-67760 GAMBSHEIM T. 00 33 3 88 96 73 84
NL	Inspectie Leefomgeving en Transport Medisch adviseur Scheepvaart Postbus 16191 NL-2500 BD Den Haag T. 00 31 88 489 00 00

5.2 Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding

Tachografen

**Erkende vakbedrijven voor de inbouw en controle overeenkomstig artikel 3.10 en bijlage A3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn
Stand: mei 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 ⁴

...

Vissers & van Dijk B.V.
Bunkerhaven 22
NL-6051 LR Maasbracht
Nr. loodjes: M08

De Backer NV
Wijmenstraat 21H
B-9030 Mariakerke
Nr. loodjes: NT26

Alewijnse Marine Rotterdam B.V.
Van der Giessenweg 51
NL-2921 LP Krimpen aan den IJssel
Nr. loodjes: NT02

...

⁴ SRH: Schweizerische Rheinhäfen, Basel (voormalig: Rheinschiffahrtsdirektion Basel (RSD))

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

...

Gova Scheepselektronika B.V.
Leeghwaterstraat 21
NL-3316 EC Dordrecht
Nr. loodjes: M11

Bampro Marine Services
Hakgriend 1
NL-3371 KA Hardinxveld-Giessendam
Nr. loodjes: M56

Controllable-Systems B.V.
Rivierdijk 586
NL-3371 ED Hardinxveld-Giessendam
Nr. loodjes: M54

Dutch Marine Technology B.V.
Industriestraat 6Grg
NL-3371XD Hardinxveld-Giessendam
Nr. loodjes: M47

Allround Ship Repair
Aventurijn 300
NL-3316 LB Dordrecht
Nr. loodjes: M57

...

PROTOCOL 16

Goedkeuring van de jaarrekeningen 2018 van de Centrale Commissie

Besluit

Gezien het verslag van het secretariaat inzake de rekeningen 2018 van de CCR,
gezien het rapport inzake de rekeningen 2018 van het accountantskantoor PWC,
keurt de Centrale Commissie deze rekeningen goed en verleent zij kwijting aan de secretaris-generaal.

PROTOCOL 17

Kwijting voor de jaarrekeningen 2018 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid van de Rijnvarenden

Besluit

Gezien het verslag van het secretariaat inzake de rekeningen 2018 van CASS,
gezien het rapport inzake de rekeningen 2018 van het accountantskantoor PWC,
verleent de Centrale Commissie kwijting aan de secretaris-generaal voor de rekeningen 2018.

PROTOCOL 18

Begroting voor 2020 van de Centrale Commissie

Besluit

De Centrale Commissie stemt in met de begroting voor 2020 ter hoogte **2.759.200,- €**.

Rekening houdend met de bijdrage van het Administratief centrum voor de sociale zekerheid voor Rijnvarenden ter hoogte van **30.000,- €**, een bijdrage ter hoogte van **200.000,- €** van het CDNI en een begrotingsaanzuivering van **30.000 €** beloopt de bijdrage van elke lidstaat **545.840,- €**.

De bijdragen zullen worden overgemaakt op de bankrekening van de Centrale Commissie bij de CIC Est te Straatsburg.

PROTOCOL 19

Begroting voor 2020 van het Administratief centrum voor de sociale zekerheid van de Rijnvarenden

Besluit

De Centrale Commissie

heeft kennis genomen van de begroting van het Administratief centrum voor de sociale zekerheid voor Rijnvarenden voor 2020 ter hoogte van **51.000,- €**.

De bijdrage per CASS-lidstaat bedraagt **7.285,72 €**.

PROTOCOL 20

Benoeming van de controlerende accountant

Besluit

Het Comité voor de Begroting benoemt PWC als controlerende accountant van de CCR voor een duur van vier jaar met ingang van het boekjaar dat per 31 december 2019 wordt afgesloten.

PROTOCOL 21

Samenstelling van het secretariaat Verlenging van het mandaat van de hoofdingenieur

Besluit

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart besluit de aanstelling van dhr. Gernot PAULI als hoofdingenieur van de Centrale Commissie vanaf 1 augustus 2019 voor een laatste keer te verlengen voor een duur van elf maanden, oftewel tot 30 juni 2020.

PROTOCOL 22

Samenstelling van het secretariaat Benoeming van een nieuwe hoofdingenieur

Besluit

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart komt overeen

de heer Raphaël WISSELMANN per 1 juli 2020 als hoofdingenieur van de Centrale Commissie te benoemen voor een periode van vier jaar.

PROTOCOL 23

Goedkeuring van het verslag van de activiteiten van de Centrale Commissie in 2018

Besluit

De Centrale Commissie keurt het door het secretariaat opgestelde verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2018 goed.

Bijlage

Verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2018

I) SAMENSTELLING VAN DE CENTRALE COMMISSIE EN HAAR SECRETARIAAT IN 2018

VOORZITTERSCHAP EN VICEVOORZITTERSCHAP

Dhr. WEHRMANN, hoofd van de Onderafdeling Scheepvaart van het Bondsministerie voor Verkeer en Digitale Infrastructuur en hoofd van de Duitse delegatie bij de CCR, bekleedt sinds 1 januari 2018 het **voorzitterschap** van de CCR.



Dhr. LECHAT, Adjunct-Directeur, Directie Buurlanden, Ministerie van Buitenlandse Zaken en hoofd van de Belgische delegatie bij de CCR, is sinds 1 januari 2018 **plaatsvervangend voorzitter** van de CCR.



DELEGATIES

Dhr. DE SPIEGELEER, juridisch adviseur bij de Belgische Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Transport, directoraat-generaal scheepvaart, is benoemd tot plaatsvervangend commissaris van België bij de CCR vanaf 27 januari 2018 ter vervanging van dhr. VERSCHUEREN, die met pensioen is gegaan.

Mw. SCHÄFER, hoofd van de afdeling “Internationaal binnenvaartbeleid, veiligheid en bescherming van het milieu in de binnenvaart en pleziervaart” van het Bondsministerie voor Verkeer en Digitale Infrastructuur, is benoemd tot commissaris van Duitsland bij de CCR vanaf 15 september 2018, ter vervanging van dhr. KAUNE, die met pensioen is gegaan.

Mw. MASSON, territoriaal directeur van Voies navigables de France in Straatsburg, is benoemd tot commissaris van Frankrijk bij de CCR vanaf 5 oktober 2018, ter vervanging van dhr. ROUAS, die een andere functie heeft gekregen.

Ten gevolge hiervan was de samenstelling van de Centrale Commissie aan het einde van 2018 de volgende:

DUITSLAND

Commissarissen:	Dhr.	WEHRMANN HEINZ HÖNEMANN	Voorzitter
Pltstv. commissarissen:	Mw. Dhr.	SCHÄFER HÄUSLER KLICHE	

BELGIE

Commissarissen:	Dhr. Mw. Dhr.	LECHAT HOET LEDENT DE SPIEGELEER	Pltstv. voorzitter
Pltstv. commissarissen:	Mw. Dhr.	COENEN VAN DEN BORRE	

FRANKRIJK

Commissarissen:	Dhr. Mw. Dhr. Mw.	ALABRUNE PEIGNEY-COUDERC LEANDRI MASSON	
Pltstv. commissarissen:	Dhr.	ORTOLLAND PIET	

NEDERLAND

Commissarissen:	Mw. Dhr.	GIJSBERS TEN BROEKE POST VAN DOORN	
Pltstv. commissarissen:	Mw. Dhr.	LUIJTEN MENSINK	

SWITSERLAND

Commissarissen:	Dhr.	DÜRLER BÜHLER HADORN KRATZENBERG	
Pltstv. commissarissen:	Mw. Dhr.	MUNGENAST SUTER	

Op de genoemde datum werd het secretariaat geleid door:

Secretaris-generaal:	Dhr.	GEORGES	
Pltstv. Secretaris-generaal:	Mw.	MOOSBRUGGER	
Hoofdingenieur:	Dhr.	PAULI	

II) WERKZAAMHEDEN VAN DE CENTRALE COMMISSIE

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

a) Plenaire vergaderingen

GEWONE PLENAIRE VOORJAARSZITTING

De Centrale Commissie heeft op 7 juni in Straatsburg onder voorzitterschap van dhr. WEHRMANN de gewone voorjaarszitting gehouden. Daarbij waren de volgende instanties als volgt vertegenwoordigd:

- de Donaucommissie, in de persoon van dhr. SCHINDLER,
- de Internationale Commissie voor de bescherming van de Rijn, in de persoon van mw. SCHULTE-WÜLWER-LEIDIG,
- de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, in de persoon van mw. IVANOVA.

GEWONE PLENAIRE NAJAARSZITTING

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

- de Europese Commissie, in de persoon van dhr. VAN HONACKER,
- de Moezelcommissie, in de persoon van mw. BRÜCKNER.

b) Comités en werkgroepen van de CCR

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

COMITÉS

het Comité voor de begroting, onder voorzitterschap van dhr. WEHRMANN, op 6 juni en 6 december in Straatsburg;

het Administratief Sub-comité, onder voorzitterschap van dhr. LECHAT, op 15 mei en 25 oktober in Straatsburg;

het Voorbereidend Comité, onder voorzitterschap van dhr. WEHRMANN, op 21 maart, 6 juni en 6 december, en onder voorzitterschap van dhr. LECHAT op 10 oktober in Straatsburg;

het Economisch Comité, onder voorzitterschap van dhr. VAN DEN BORRE, op 20 maart, 6 juni en 25 juli voor een buitengewone vergadering over de financiering van de vergroening van de binnenvaart waar eveneens verschillende betrokken partijen en deskundigen bij aanwezig waren (EBU, ESO, Euromot, Sea Europe, etc.), verder nog op 9 oktober en 6 december in Straatsburg;

het Comité Binnenvaartrecht, onder voorzitterschap van mw. PEIGNEY-COUDERC, op 20 maart en 18 oktober in Straatsburg;

het Comité Politierglement, onder voorzitterschap van dhr. TEN BROEKE, op 19 april en 11 oktober in Straatsburg;

het Comité Reglement van Onderzoek, onder voorzitterschap van dhr. BÜHLER, op 9 april in Straatsburg;

het Comité Infrastructuur en milieu, onder voorzitterschap van dhr. WISSELMANN op 20 april, en onder voorzitterschap van dhr. KRATZENBERG op 11 oktober in Straatsburg;

het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding, onder voorzitterschap van mw. PEIGNEY-COUDERC op 21 maart in Straatsburg en onder voorzitterschap van mw. MUNGENAST op 22 en 23 maart in Straatsburg (bijeenkomst van de patentexamencommissies van de lidstaten van de Centrale Commissie) en onder voorzitterschap van mw. PEIGNEY-COUDERC op 6 september in Parijs;

gemeenschappelijke vergaderingen van het Comité Politierglement, het Comité Reglement van Onderzoek, het Comité Gevaarlijke stoffen, het Comité Infrastructuur en milieu, het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding: 5 juni en 5 december in Straatsburg.

WERKGROEPEN

de Werkgroep Politierglement, onder voorzitterschap van dhr. VAN ACKER, op 14 en 15 februari (met op 15 februari een hoorzitting met het bedrijfsleven over de ontwerpconclusies en aanbevelingen voor de verplichte uitrusting met een Inland AIS-apparaat en het gebruik ervan), en op 28 tot en met 30 augustus in Straatsburg;

de Werkgroep RIS, onder voorzitterschap van dhr. BLESSINGER, op 6 en 7 maart, 19 en 20 juni, 18 en 19 september, alsmede op 11 en 12 december in Straatsburg;

de Werkgroep Reglement van Onderzoek, onder voorzitterschap van dhr. DELAERE, op 22 februari en 26 juni in Straatsburg;

de Werkgroep Infrastructuur en milieu, onder voorzitterschap van dhr. WEEKHOUT, op 8 maart, alsook op 20 en 21 september in Straatsburg;

de Ad-hoc-werkgroep STF, onder voorzitterschap van dhr. DUPART, op 22 maart in Straatsburg en op 6 september in Parijs.

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

het ADN-Comité Veiligheid (gemeenschappelijke expertvergadering over het in de bijlage bij het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over binnenwateren vermelde reglement (ADN-CA)), onder voorzitterschap van dhr. REIN, van 22 tot en met 26 januari en onder voorzitterschap van de heren REIN / LANGENBERG, van 27 tot 31 augustus in Genève;

het Comité van Beheer van het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over binnenwateren (ADN), onder voorzitterschap van dhr. REIN, op 26 januari en onder voorzitterschap van dhr. LANGENBERG op 31 augustus in Genève;

de informele werkgroep "Stoffenlijst" (ADN), onder voorzitterschap van dhr. KRISCHOK, op 25 en 26 april in Berlijn;

de informele werkgroep "Opleiding van erkend deskundigen" (ADN), onder voorzitterschap van dhr. BÖLKER, op 14 en 15 maart, alsmede van 18 tot en met 20 september in Straatsburg;

de informele werkgroep "Redactie- en vertaalbijeenkomst" (ADN), van 10 tot en met 12 april in Straatsburg.

2) Specifieke aandachtspunten van het jaar

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

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

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

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

Het comité is twee maal onder voorzitterschap van mw. LUIJTEN (Nederlandse delegatie) bijeengekomen, op 10 april in Straatsburg en op 8 november in Praag.

Tijdens de vergadering in Praag heeft CESNI voor de eerste keer veertien standaarden aangenomen op het gebied van de beroepskwalificaties. Zij hebben betrekking op de competenties, medische geschiktheid, praktijkexamens en de toelating van simulatoren. Deze "standaarden van Praag" zijn gepubliceerd onder de naam van "ES-QIN" (Europese Standaard voor kwalificaties in de binnenvaart).

Het Comité heeft eveneens op 8 november een nieuwe versie aangenomen van de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen – de ES-TRIN 2019/1, die vanaf januari 2020 de versie van 2017 zal vervangen. In samenwerking met EUROMOT (European Association of Internal Combustion Engine Manufacturers) heeft CESNI besloten om een document uit te brengen met vaak gestelde vragen (FAQ). Dit document is bedoeld om het bedrijfsleven hulp te bieden bij de interpretatie en naleving van de eisen die gelden voor de motoren van binnenvaartschepen tegen de achtergrond van de eisen in de nieuwe EU-verordening 2016/1628 betreffende niet voor de weg bestemde mobiele motoren (NMMR) en de ES-TRIN.

Het Comité heeft voor de komende drie jaar (2019-2021) een werkprogramma aangenomen met ook deze keer weer, zeer ambitieuze doelstellingen. Het werkprogramma is gebaseerd op de strategische richtsnoeren die door de Europese Commissie en het CCR-secretariaat zijn vastgelegd.

Het Comité heeft een nieuwe vaste werkgroep ingesteld, de Werkgroep voor informatietechnologieën (CESNI/TI). Deze werkgroep gaat zich bezighouden met de tenuitvoerlegging van het werkprogramma op het gebied van de informatietechnologieën. Het is de derde werkgroep in zijn soort en daardoor zal zeker geprofiteerd kunnen worden van de ervaring die is opgedaan met de reeds bestaande werkgroepen, namelijk CESNI/PT (Werkgroep voor technische voorschriften) en CESNI/QP (Werkgroep voor beroepskwalificaties). De belangrijkste taak van de nieuwe werkgroep is het opstellen van technische standaarden op het gebied van de informatietechnologieën, met inbegrip van de RIS, en de goede toepassing van de standaarden bevorderen, zowel op het gebied van de RIS als op de andere gebieden van de informatietechnologie. Verder heeft de werkgroep tot taak om oriëntaties te geven en analyses op te stellen met betrekking tot de standaarden op het gebied van de informatietechnologieën.

De leden van CESNI zijn van mening dat de geleidelijke integratie van de huidige RIS-expertgroups (expertgroep Inland ECDIS, expertgroep VTT, expertgroep ERI en expertgroep NtS) in de organisatiestructuur en procedures van CESNI veel voordelen met zich mee zal brengen. De nieuwe Werkgroep voor informatietechnologieën (CESNI/TI) heeft om te beginnen de belangrijke taak samen met deze expertgroups voorstellen uit te werken om deze integratie tot stand te brengen.

Onder auspiciën van CESNI heeft er op 8 en 9 februari in het Palais du Rhin in Straatsburg een internationale bijeenkomst plaatsgevonden van vertalers op het gebied van de binnenvaart. Voor de eerste keer zijn de vertaaldiensten bijeengekomen van de internationale riviercommissies (Donaucommissie, Moezelcommissie, Centrale Commissie voor de Rijnvaart, Internationale Commissie voor de Bescherming van de Rijn, Internationale Commissie voor de bescherming van de Moezel en de Saar), de Europese Commissie (directoraat-generaal vertalingen), van internationale organisaties (Bureau van de Verenigde Naties in Genève, Raad van Europa), alsmede zelfstandige vertalers die regelmatig vertalingen doen op het gebied van de binnenvaart. Dhr. Jean-Marie Gardette, hoofd van de Franse vertaalafdeling van het Europese Hof van Justitie, heeft in zijn rol van moderator de workshop uitstekend geleid.

WERKGROEPEN VAN CESNI

De werkgroepen zijn als volgt bijeengekomen:

De Werkgroep voor technische voorschriften (CESNI/PT), onder voorzitterschap van dhr. VERMEULEN (Nederlandse delegatie), is vier maal in Straatsburg bijeengekomen, van 20 tot 22 februari, op 27 en 28 juni, op 26 en 27 september, alsmede op 20 en 21 november.

Van 24 tot en met 26 april vond in Wenen bovendien de derde gemeenschappelijke bijeenkomst plaats van de Commissies van deskundigen, die belast zijn met de inspectie van de binnenvaartschepen. Deze bijeenkomst, die georganiseerd werd onder auspiciën van CESNI, is de derde in een rij, na Boedapest (2008) en Wroclaw (2012). Meer dan 80 deskundigen uit 12 lidstaten van CESNI hebben samen met vertegenwoordigers van de classificatiebureaus en riviercommissies, antwoorden geformuleerd op een groot aantal vragen die gerezen waren bij de tenuitvoerlegging van de technische voorschriften voor binnenvaartschepen in de praktijk. In diverse discussiegroepen kon in een kleinere kring van gedachten worden gewisseld en konden ervaringen worden uitgewisseld.

Afgezien hiervan hield de werkgroep twee ad hoc-vergaderingen. De eerste vergadering vond plaats in de namiddag van 20 februari in Straatsburg. Onder voorzitterschap van dhr. Vermeulen hebben de deelnemers zich gebogen over de specifieke bepalingen die gelden voor passagiersschepen. Een tweede vergadering vond plaats op 26 juni in Straatsburg en was gewijd aan de bespreking van de resultaten van de gemeenschappelijke bijeenkomst van de Commissies van Deskundigen in Wenen.

Op 19 november vond in Straatsburg een workshop plaats over de “eisen die gelden voor woningen”, ook dit keer weer voorgezeten door dhr. Vermeulen. Op basis van interessante en goed gefundeerde bijdragen van het bedrijfsleven, de classificatiebureaus en de Duitse delegatie, hebben de aanwezigen van gedachten kunnen wisselen over de situatie in de praktijk. Er werden een aantal onderwerpen naar voren gebracht die in overweging genomen kunnen worden om de eisen in de ESTRIN te moderniseren.

De tijdelijke werkgroep elektronische systemen (CESNI/PT/Elec), onder voorzitterschap van dhr. VROMANS (GERC – Groep van de erkende Europese classificatiebureaus), kwam op 4 en 5 juli bijeen in Rotterdam en op 30 en 31 oktober in Duisburg.

De tijdelijke Werkgroep voor passagiersschepen (CESNI/PT/Pax), die voorgezeten wordt door dhr. JOORMANN, GERC, is bijeengekomen op 25 september in Straatsburg;

De Werkgroep voor beroepskwalificaties (CESNI/QP), die voorgezeten wordt door dhr. DABROWSKI (Tsjechische delegatie) is vier keer bijeengekomen: op 1 februari en 24 mei in Straatsburg, op 5 september in Parijs en op 6 en 7 november in Praag.

Op 4 en 5 september vond in Parijs een eerste gemeenschappelijke bijeenkomst van de Examencommissies plaats. De examencommissies, die verantwoordelijk zijn voor de beoordeling van dekbemanningsleden in de binnenvaart in het kader van examens, kwamen bijeen onder auspiciën van CESNI. Het is de eerste vergadering in zijn soort en kan beschouwd worden als een hoeksteen in het nieuwe tijdperk op het gebied van de beroepskwalificaties in de binnenvaart.

De tijdelijke Werkgroep voor competentiestandaarden (CESNI/QP/Comp) is onder voorzitterschap van dhr. RUSCHE drie keer bijeengekomen: op 30 en 31 januari in Straatsburg, op 23 mei in Straatsburg en op 4 september in Parijs.

OVERIGE WERKZAAMHEDEN VAN DE CCR

6^{DE} CONGRES VAN DE CCR TER GELEGENHEID VAN HET 150-JARIG BESTAAN VAN DE AKTE VAN MANNHEIM

150-JARIG BESTAAN VAN DE AKTE VAN MANNHEIM – EEN MOTOR VOOR EEN DYNAMISCHE EN MODERNE BINNENVAART

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft samen met het Duitse Bondsministerie voor verkeer en digitale infrastructuur (BMVI) op 17 oktober haar zesde internationale congres gehouden, dat deze keer gewijd was aan het “150-jarig bestaan van de Akte van Mannheim” en daarom plaatsvond in het aan de Rijn gelegen Mannheim (Baden-Württemberg). Dit congres, dat georganiseerd werd onder Duits voorzitterschap, was voor de CCR en talrijke genodigden en vertegenwoordigers van de binnenvaart een goede gelegenheid om stil te staan bij het feit dat de Herziene Rijnvaartakte – ook “Akte van Mannheim” genoemd – 150 jaar geleden getekend werd en daarbij kritisch, maar constructief van gedachten te wisselen over de huidige relevantie van dit verdrag en de uitdagingen waar de Rijnvaart en Europese binnenvaart vandaag de dag mee geconfronteerd worden. Het congres vond plaats in het kasteel van Mannheim, dus op precies dezelfde plaats waar destijds het verdrag ondertekend werd. Er waren een twintigtal sprekers van hoog niveau, bestaand uit politici, academici, vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, overheidsinstanties en de media, samen met meer dan tweehonderd genodigden die iets met de binnenvaart te maken hebben.

Ter gelegenheid van het congres hebben de vertegenwoordigers van de ministers van de lidstaten van de CCR die binnenvaart in hun portefeuille hebben een verklaring ondertekend waarin zij hun verbondenheid met de Akte van Mannheim onderstrepen en ook hun vastberadenheid om de Rijn- en Europese binnenvaart te bevorderen. Zij hebben erop gewezen dit in nauwe samenwerking te willen doen met de Europese Unie en alle partijen die betrokken zijn bij het vervoerswezen. Na het congres van de CCR werd de verklaring van Mannheim door alle voor binnenvaart bevoegde ministers ondertekend: Dhr. Andreas Scheuer voor de Duitse Bondsrepubliek, dhr. François Bellot voor het Belgische Koninkrijk, Mw. Elisabeth Borne voor de Franse Republiek, Mw. Cora van Nieuwenhuizen voor Nederland en mw. Doris Leuthard voor de Zwitserse Bondsstaat.

Er zijn nogal wat onderwerpen en uitdagingen die op dit moment actueel zijn in de binnenvaart: het tot stand brengen van geharmoniseerde en moderne regelgeving, een steeds sterkere intermodaliteit in de logistieke keten, een verbetering van de infrastructuur, innovatie, maatregelen om te blijven werken aan een veilige, duurzame en florerende binnenvaart waarbij ook de sociale dimensie niet uit het oog verloren mag worden om ook op lange termijn binnenvaartberoepen hun aantrekkingskracht te laten behouden, samen met het zorgvuldig in kaart brengen van nieuwe ontwikkelingen in verschillende landen en de economische situatie in de sector, om slechts een aantal voorbeelden te noemen. Om beter in te spelen op deze verschillende doelstellingen en de grote uitdagingen waar de Europese binnenvaart en Rijnvaart mee geconfronteerd worden, wilde de Centrale Commissie deze gelegenheid van de verjaardag van de Akte van Mannheim te baat nemen om meer in detail stil te staan bij de weg die de afgelopen decennia afgelegd werd en op basis van deze analyse de bakens te plaatsen voor de binnenvaart in de komende jaren.

Ter gelegenheid van het congres op 17 oktober vonden er bovendien verschillende andere evenementen en initiatieven plaats om het belang van 150-jaar Akte van Mannheim te benadrukken. De universiteit van Mannheim organiseerde de 15^e conferentie over het binnenvaartrecht en er zijn in dit kader tevens twee herdenkingsboeken uitgegeven, één door de Universiteit van Mannheim en een ander door de haven van Mannheim, terwijl er in het kasteel van Mannheim een tijdelijke tentoonstelling werd georganiseerd. Speciaal voor deze tentoonstelling is het originele verdrag samen met de ratificatie-oorkonden de week ervoor over het water van Straatsburg naar Mannheim gebracht. Daarna ging de tentoonstelling naar Bonn, Duisburg en Rotterdam en zijn er een aantal andere bestemmingen in gesprek.

MARKTOBSERVATIE EN BESCHRIJVING VAN DE BINNENVAARTMARKT

In 2018 zijn er in het kader van de marktobservatie door de CCR een jaarverslag en drie kwartaalbulletins uitgebracht waarin een beschrijving wordt gegeven van de binnenvaartmarkt in Europa. Deze analyses van de economische situatie worden gratis ter beschikking gesteld. Het doel is een bijdrage te leveren voor strategische beslissingen in deze sector in Europa, zowel voor het bedrijfsleven en de ondernemingen als voor overheden bij het uitstippelen van het vervoersbeleid. Het vergaren en analyseren van statistische gegevens door de CCR wordt sinds 2005 financieel ondersteund door de Europese Commissie. Deze vruchtbare samenwerking heeft de CCR in staat gesteld deze activiteiten, die de CCR nu al bijna twee eeuwen verricht, uit te breiden tot gebieden buiten het stroomgebied van de Rijn, zodat nu vrijwel het hele Europese binnenwaternetwerk wordt afgedekt.

JAARRAPPORT 2018

Voor het derde opeenvolgende jaar heeft de Centrale Commissie in samenwerking met de Europese Commissie het jaarverslag voor de marktobservatie van de binnenvaart in Europa uitgebracht. De publicatie van het jaarrapport van de marktobservatie van de Europese binnenvaart is een voorbeeld voor de succesvolle samenwerking op Europees niveau, waar alle spelers en stakeholders in de Europese binnenvaart bij betrokken zijn, inclusief de riviercommissies en de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven. Een inleidend voorwoord van Henrik Hololei (directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer van de Europese Commissie) en van de secretaris-generaal van de CCR, Bruno Georges, onderstreept nogmaals de uitdrukkelijke Europese dimensie van deze publicatie. De publicatie van dit verslag viel bovendien samen met een zeer bijzonder jaar voor de CCR waarin het 150-jarig bestaan van de Akte van Mannheim werd gevierd en werd stilgestaan bij het beginsel van de scheepvaartvrijheid op de Rijn. Het nieuwe marktobservatieverslag zet de belangrijkste resultaten van 2017 op een rijtje, bevat uitgebreide statistieken en beschrijft voor diverse aspecten van de binnenvaart, zoals de vervoersvraag, de evolutie van de vloot, binnenvaartvervoersondernemingen en riviercruises hoe de markt zich ontwikkeld heeft. Dit verslag voor 2018 bevat bovendien een aantal nieuwe onderwerpen waarbij tevens een blik op de toekomst geworpen wordt. Er wordt ingegaan op marktniches die groeikansen voor het binnenvaartvervoer bieden, zoals stedelijke logistiek en biomassa, die naar verwachting in de toekomst groei zullen tonen tegen de achtergrond van belangrijke tendensen zoals de voortschrijdende urbanisatie en vergroening van de energiesector. Het volledige verslag kan in pdf-formaat worden gedownload in het Engels, Duits, Frans of Nederlands via de link: https://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om18_ll_nl.pdf of rechtstreeks online worden geraadpleegd op: <https://www.inland-navigation-market.org/nl/>

KWARTAALBULLETINS 2018

De CCR heeft eveneens een aantal kwartaalbulletins opgesteld en uitgebracht, en ook dit in samenwerking met de Europese Commissie:

- het Market Insight-kwartaalbulletin 2017-2018, waarin de situatie in de binnenvaart wordt beschreven eind 2017, begin 2018;
- het Market Insight-kwartaalbulletin in het voorjaar van 2018, waarin de situatie in de binnenvaart wordt beschreven aan het begin van 2018;
- het Market Insight-kwartaalbulletin najaar 2018, waarin de situatie in de binnenvaart wordt beschreven in de eerste helft van het jaar 2018.

De genoemde kwartaalbulletins kunnen in hun totaliteit in pdf-formaat worden gedownload in het Engels, Duits, Frans of Nederlands via de link: <https://www.ccr-zkr.org/13020800-fr.html> of rechtstreeks online worden geraadpleegd op: <https://www.inland-navigation-market.org/>.

RATIFICATIE VAN HET CLNI 2012 EN OPZEGGING VAN HET CLNI 1988

Tijdens een speciale ceremonie in de marge van de plenaire zitting van de CCR heeft Nederland de akte van goedkeuring neergelegd voor het Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012) in aanwezigheid van vertegenwoordigers van de lidstaten van de CCR en van de staten die dit Verdrag al eerder hebben geratificeerd of tot dit Verdrag zijn toegetreden (Luxemburg, Hongarije en Servië). De akte van goedkeuring is neergelegd bij de secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, die door het CLNI als depositaris is aangewezen. De overige ratificatieoorkonden, aktes van aanvaarding, goedkeuring of toetreding tot het Verdrag van 201 zullen in de komende maanden in Straatsburg worden neergelegd.

Na Servië in 2013, het Groothertogdom Luxemburg in 2014 en Hongarije in 2018, is nu Nederland partij geworden bij het Verdrag, dat werd aangenomen tijdens de diplomatieke conferentie op 27 september 2012. Het Verdrag, dat van 27 september 2012 tot 26 september 2014 voor alle landen ter ondertekening openstond, is door zeven landen ondertekend: Duitsland, België, Frankrijk, Luxemburg, Nederland, Polen en Servië.

Tijdens de genoemde ceremonie op 7 juni hebben Nederland, Duitsland en het Groothertogdom Luxemburg tevens het Verdrag van Straatsburg van 1988 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 1988) opgezegd. Deze opzeggingen zullen van kracht worden op 1 juli 2019.

De goedkeuring van het CLNI 2012 door Nederland en de opzeggingen van het CLNI 1988 vormen een nieuwe essentiële stap om het CLNI 2012 in werking te laten treden. Dit verdrag is niet meer alleen op de Rijn en Moezel van toepassing. Het geografisch toepassingsgebied is uitgebreid en de aansprakelijkheidsgrenzen worden verhoogd, zodat met name passagiers die gebruik maken van de toeristische passagiersvaart een betere bescherming wordt geboden. Zoals bepaald in het Verdrag treedt het CLNI 2012 in werking op de eerste dag van de maand na het verstrijken van een periode van een jaar, te rekenen vanaf de datum waarop vier staten hun akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben neergelegd, of op de datum waarop het Verdrag van Straatsburg van 1988 buiten werking treedt, al naar gelang welke datum de laatste is. Het CLNI 2012 zal dus in werking treden op 1 juli 2019.

DE CCR MODERNISEERT HET RECHTSKADER VOOR DE BEROEPSKWALIFICATIES

De CCR is bezig met omvangrijke werkzaamheden voor de wijziging van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP). Dit is nodig om de CESNI-standaarden over te kunnen nemen en om net als de Europese richtlijn, (EU) 2017/2397, die in 2017 werd aangenomen, een benadering te volgen die gebaseerd is op beroepscompetenties. De werkzaamheden worden in nauwe samenwerking met andere internationale organisaties verricht. Het behoud van het hoge veiligheidsniveau in de scheepvaart op de Rijn en de totstandbrenging van een stelsel dat zowel voor de betrokken bevoegde autoriteiten als voor het bedrijfsleven efficiënt is, staan hierbij hoog in het vaandel.

De CCR is van start gegaan met zeer omvangrijke werkzaamheden voor de wijziging van het RSP, het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn. Dit is nodig om de CESNI-standaarden over te kunnen nemen en om net als de Europese richtlijn, (EU) 2017/2397, een benadering te volgen die gebaseerd is op competenties. Deze werkzaamheden worden verricht in nauwe samenwerking met de andere internationale organisaties en zijn gericht op het behoud van een hoog veiligheidsniveau in de Rijnvaart en een doeltreffend stelsel voor de desbetreffende bevoegde autoriteiten alsmede voor de sector.

De Centrale Commissie heeft voor deze werkzaamheden een werkgroep onder Frans voorzitterschap ingesteld. Afgezien van de integratie van de CESNI-standaarden zodat deze ook op de Rijn van kracht kunnen worden, werken de deskundigen aan een herziening van de bemanningsvoorschriften en de eisen die gelden voor de kwalificaties, zodat alle CCR-staten kwalificatiecertificaten zullen kunnen afgeven die ook na het van kracht worden van de EU-Richtlijn 2017/2397 op de Rijn en alle waterwegen van de Europese Unie gelden. Voorschriften die niet geraakt worden door de richtlijn (zoals bemanningsvoorschriften, voorschriften voor het veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen, sport- en overheidspatenten, medische verklaringen) blijven behouden. Ook de zeer nauwe samenwerking tussen de CCR-landen op administratief vlak zal worden voortgezet.

NALEVING VAN DE RUSTTIJD TIJDENS DE VAART VEREENVOUDIGD

De CCR past de bemanningsvoorschriften met ingang van 1 juli 2019 aan. Zij geeft gehoor aan voorstellen van de sociale partners, die gezamenlijk erop hadden aangedrongen om de voorschriften voor de rusttijden tijdens de vaart te moderniseren. De nieuwe regeling draagt bij aan een verhoging van de concurrentiekracht van de binnenvaart. Het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn biedt voortaan meer vrijheid voor de indeling van het dagrooster. In de exploitatiewijze A1 (14 uur varen gedurende een periode van 24 uur) en A2 (18 uur varen gedurende een periode van 24 uur) zal tijdens de vaart gerust mogen worden in ruimtes waarin het geluidsniveau niet boven de 60 dB (A) komt. De schipper moet beoordelen of het rusten tijdens de vaart verantwoord is, want de rusttijd mag niet onderbroken worden voor het passeren van sluisen of om te laden of te lossen.

WORKSHOP OVER LIGPLAATSEN ALS ONDERDEEL VAN EEN TOEKOMSTGERICHTE BINNENVAART

Er zijn niet veel onderwerpen die samenhangen met de binnenvaart die zo vaak in de media genoemd worden als dat van ligplaatsen voor binnenvaartschepen, of het nu gaat om het wegvallen van goed gelegen ligplaatsen dicht bij het centrum van steden, het tekort aan ligplaatsen voor het afzetten van auto's, de gevolgen van de geluidshinder of de uitstoot van verontreinigende stoffen waar de oeverbewoners over klagen in verband met de luchtkwaliteit in de stedelijke gebieden, om niet te vergeten de nieuwe eisen die zijn aangekondigd voor een verplicht gebruik van walstroom door de schepen op bepaalde ligplaatsen.

In deze context zijn op 8 en 9 november 2018 de vertegenwoordigers van tien Europese landen en binnenvaartorganisaties bijeengekomen in Wenen om deze problematiek te bespreken. Hans-Peter Hasenbichler, directeur van viadonau, en Gerhard Kratzenberger, voorzitter van het Comité Infrastructuur en milieu van de CCR hebben in hun welkomstwoorden voor de opening van de workshop de uitdagingen voor de binnenvaart in de komende jaren geschetst, zoals de klimaatverandering, laagwatersituaties en concurrentiekracht. Dhr. Kratzenberger heeft het belang onderstreept van voldoende hoogwaardige ligplaatsen voor het gehele binnenvaartsysteem, haar toekomstbestendigheid en duurzaamheid. Dhr. Hasenbichler heeft benadrukt dat de binnenvaart voor veel goederen de best denkbare vervoerswijze is en dat ook in de toekomst zal blijven. De uitdagingen moeten echter proactief worden aangepakt. De deskundigen hebben vervolgens ervaringen uitgewisseld over de wijze waarop tijdens de planning de behoefte aan ligplaatsen kan worden vastgesteld, welke voorzieningen ergeboden moeten worden, waar er plaatsen voorzien kunnen worden om auto's af te zetten en weer aan boord te nemen, en dit in verbinding met de nieuwe ontwikkelingen op het vlak van het ligplaatsenmanagement.

EERSTE INTERNATIONALE DEFINITIE VAN DE AUTOMATISERINGSNIVEAUS IN DE BINNENVAART

Naar aanleiding van de Verklaring van Mannheim van oktober 2018 heeft de CCR zich ingezet voor een bevordering van de automatisering om op deze wijze de concurrentiekracht, veiligheid en verduurzaming van de binnenvaart te bevorderen.

Geautomatiseerd varen in de binnenvaart bestaat vandaag de dag uit een groot scala aan technische procedés en er zijn veel uiteenlopende toepassingen, van eenvoudige ondersteuning tot aan volledig geautomatiseerd varen. Meer in het algemeen kan men stellen dat de automatisering van bepaalde taken het op een gegeven moment mogelijk maakt dat de mens door de machine wordt vervangen. In de binnenvaart kan de automatisering het leven van de schippers zeker vereenvoudigen, maar zij werpt ook vragen op over het behoud van de veiligheid.

De CCR heeft tijdens de plenaire vergadering in december een eerste internationale definitie van de automatiseringsniveaus in de binnenvaart aangenomen. Deze definities maken het mogelijk dat men zich met behulp van een gestructureerd schema een goed beeld kan vormen van wat automatisering allemaal om het lijf heeft.

De ervaringen die zijn en worden opgedaan met de verschillende onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten op nationaal en internationaal vlak vormen een begin om de automatiseringsniveaus onder de loep te nemen. De definities zullen eind 2020 geëvalueerd en indien nodig aangepast worden.

De CCR is verheugd dat er nu een eerste internationale definitie van de automatiseringsniveaus in de binnenvaart tot stand is gebracht. De CCR beschouwt dit als een voorbeeld van haar rol als koploper bij een onderwerp dat zeer innovatief is. De CCR wil met een actieve inbreng van de delegaties hiervoor het pad voor effenen.

VERPLICHTING TOT ELEKTRONISCH MELDEN VOOR TANKSCHEPEN

Vanaf 1 december geldt voor alle schepen met vast ingebouwde tanks een verplichting tot elektronisch melden. Het Comité Politiereglement is zich bewust van de technische uitdagingen die gepaard gaan met de uitbreiding van de elektronische meldplicht en heeft daarom tijdens de vergadering van 11 oktober besloten om een gedoogperiode van drie maanden te voorzien.

4) Inter-institutionele betrekkingen

a) Europese Commissie (EC)

Na de ondertekening van een eerste Administratieve overeenkomst tussen de Europese Commissie en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) in 2003, waar in 2013 het Administrative Arrangement tussen DG MOVE en het CCR-secretariaat op volgde, kon de samenwerking tussen de twee instellingen in 2018 nog verder worden uitgebreid.

Het servicecontract dat van kracht werd in januari 2016 voor een periode van drie jaar (2016-2018) werd ten uitvoer gebracht en met een zeer positief resultaat afgesloten, zoals kon worden vastgesteld tijdens de besprekingen van DG MOVE en het CCR-secretariaat over de tenuitvoerlegging van het contract op 12 maart en 23 november, alsook op grond van het eindrapport dat bij DG MOVE werd ingediend en door deze laatstgenoemde werd goedgekeurd.

Zoals voorzien in het Administrative Arrangement is het contract gebaseerd op een meerjarig financieel kader waarmee de gemeenschappelijke activiteiten gefinancierd worden. De werkzaamheden op het gebied van de technische voorschriften voor schepen en voor de beroepskwalificaties in het kader van CESNI (Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart) werden door de goedkeuring op 8 november van een nieuwe, herziene versie van de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen – ES-TRIN 2019/1 – en de eerste Europese standaard voor de kwalificaties in de binnenvaart (ES-QIN 2018) met succes bekroond. Op de tweede plaats kunnen de werkzaamheden worden genoemd in het kader van de marktobservatie die een hoge vlucht nemen en goed aankomen dankzij de publicatie van drie kwartaalbulletins per jaar en een jaarrapport. Het jaarrapport van dit jaar werd opgeluisterd door een voorwoord van dhr. Hololei, directeur-generaal van DG MOVE. Het secretariaat van de CCR heeft bovendien actief bijgedragen aan de mid-term-evaluatie van het actieprogramma NAIADES II van de Europese Commissie, dat op 18 september gepubliceerd werd, en zoals voorzien in het contract, daarvoor technische ondersteuning geboden, onder meer door het opstellen en publiceren van een specifiek marktobservatierapport over de binnenvaartmarkt in Europa over de periode 2014-2017.

Geschaagd door dit succes hebben de Europese Commissie en de Centrale Commissie in januari 2019 de samenwerking voor nogmaals drie jaar bevestigd, in hetzelfde formaat, waar nu echter nog de informatietechnologie als onderwerp aan werd toegevoegd.

Wat de perspectieven betreft voor de toekomstige samenwerking (na 2021), werden er eerste gesprekken gevoerd en is er een eerste gedachtewisseling op gang gebracht. Dit onderwerp zal ongetwijfeld een belangrijke plaats in blijven nemen op de agenda in 2019, om concrete voorstellen tot stand te brengen voor een geconsolideerd partnerschap op lange termijn.

Het CCR-secretariaat heeft tevens deelgenomen aan de volgende Europese evenementen:

- TEN-T Days, die voor de negende keer georganiseerd werden, deze keer op 26 en 27 april in Ljubljana;
- een nieuwe vergadering van de Rijn-Alpen-Corridor op 19 november in Brussel;
- de conferentie “Duurzaam multimodaal transport: welke rol is weggelegd voor de internalisering van de externe kosten?”, die op 17 december in Brussel georganiseerd werd in het kader van het Europese jaar van de multimodaliteit.

b) Moezelcommissie (MC)

In het kader van de samenwerkingsovereenkomst die in 2014 tussen de beide instellingen werd ondertekend, heeft op 9 oktober in Straatsburg de vijfde gemeenschappelijke vergadering van de secretariaten van de Moezelcommissie en CCR plaatsgevonden.

De besprekingen hadden betrekking op de reglementaire en informatie-activiteiten op de volgende gebieden:

- verkeersvoorschriften: aanpassing van de voorschriften met betrekking tot de elektronische meldplicht voor tankschepen (artikel 12.01 RPR en 9.05 RPM), uitbreiding van de elektronische meldplicht tot andere categorieën schepen, administratieve overeenkomst over de uitwisseling van gegevens, enquête over de tenuitvoerlegging van het besluit over de invoering van een uitrustings- en gebruiksverplichting van Inland AIS en een systeem voor de visualisatie van elektronische kaarten, actualisatie van de boetecatalogus, harmonisatie van het RPR en het RPM voor diverse punten (andere onderwerpen waar een samenwerking wenselijk zou zijn), geautomatiseerd varen;
- de mogelijke samenwerking in het kader van de werkzaamheden van CESNI op het gebied van de informatietechnologieën, en
- de marktobservatie en uitwisseling van statistische gegevens. De goede samenwerking tussen de twee instellingen werd in 2018 voortgezet en vertaalde zich o.a. in een bijdrage aan het NAIADES II-rapport van de Europese Commissie via het CCR-secretariaat.

Het secretariaat van de CCR was eveneens vertegenwoordigd op twee plenaire vergaderingen van de Moezelcommissie, één op 29 mei in Metz en een tweede op 27 november in Koblenz.

c) Donaucommissie (DC)

Het secretariaat van de CCR was vertegenwoordigd op twee plenaire zittingen van de Donaucommissie, namelijk op 13 juni en 12 december, beide in Boedapest.

Het secretariaat was tevens aanwezig bij de ministeriële conferentie die op 29 juni in Belgrado plaatsvond ter gelegenheid van het feit dat het Verdrag van Belgrado zeventig jaar geleden ondertekend werd en de Donaucommissie werd opgericht, alsook op de negentigste zitting van de Donaucommissie.

d) Internationale Commissie voor de bescherming van de Rijn (ICBR)

Het secretariaat van de CCR was vertegenwoordigd tijdens de plenaire vergadering van de ICBR op 3 en 4 juli in Soleure (Zwitserland).

e) Internationale Commissie voor de Hydrologie van de Rijn

Het secretariaat van de CCR was vertegenwoordigd op de plenaire vergadering van de ICBR op 19 en 20 maart in Metz.

f) Economische Commissie van de Verenigde Naties voor Europa (ECE/VN)

Het secretariaat van de CCR heeft deelgenomen aan de internationale conferentie over het vervoer over water "Les liaisons par la navigation intérieure (De binnenvaartverbindingen)", die gehouden werd in Wroclaw (Polen) op 18 en 19 april op gemeenschappelijk initiatief van de ECE/VN en het Poolse Ministerie van maritieme economie en binnenvaart, die werd afgerond door de goedkeuring van een ministeriële verklaring.

5) Internationale organisaties

De Centrale Commissie werd vertegenwoordigd door haar secretariaat:

- bij de Europese Commissie (vergaderingen van verschillende werkgroepen die kwesties met betrekking tot de binnenvaart behandelen);
- bij het Binnenvaartcomité van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (ECE/VN), alsmede van zijn werkgroepen en expertgroups voor de bespreking van onderwerpen die samenhangen met de binnenvaart;
- bij hoorzittingen en workshops van het Internationaal Transportforum (FIT) in Parijs en Leipzig;
- bij de Donaucommissie (DC);
- bij de Internationale Commissie voor de bescherming van de Rijn (ICBR);
- bij de Moezelcommissie (MC).

6) Administratieve overeenkomsten

Het secretariaat van de Centrale Commissie heeft deelgenomen aan twee vergaderingen (op 10 en 11 april in Maison-Alfort en op 10 en 11 oktober in Groningen) van het Comité RAINWAT. Dit Comité is verantwoordelijk voor het administratieve beheer, de harmonisatie en optimalisering van de Regionale Regeling betreffende de radiocommunicatiedienst op de binnenwateren.

7) Non-gouvernementele organisaties

Het secretariaat van de CCR heeft ook actief deelgenomen aan een aantal bijeenkomsten en evenementen die georganiseerd werden door:

- de Internationale Permanente Vereniging van de Congressen van de Scheepvaart (PIANC);
- EDINNA ("Education in Inland Navigation");
- de ETF (European Transport Workers' Federation);
- de FEPI (Europese Federatie van Binnenvaart);
- de FETSA (Federation of European Tank Storage Associations) ;
- de IVR (de Internationale Vereniging voor de Behartiging van de Gemeenschappelijke Belangen van de Binnenvaart en de Verzekeringen en voor het Houden van een Rijnschepenregister);
- de EBU (Europese Binnenvaart Unie);
- de ESO (Europese Schippersorganisatie);
- de VBW (Vereniging voor Europese Binnenvaart en Waterwegen).

III) VERDRAG INZAKE DE VERZAMELING, AFGIFTE EN INNAME VAN AFVAL IN DE RIJN- EN BINNENVAART (CDNI)

Het secretariaat van de CCR voert ook het secretariaat van het CDNI sinds dit verdrag in 2009 van kracht werd. Bij het verdrag zijn zes landen aangesloten (België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland).

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen (CVP), het orgaan dat verantwoordelijk is voor de controle op de toepassing van de bepalingen van het CDNI, is in 2018 twee maal in Straatsburg bijeengekomen, namelijk op 21 juni en 13 december. De werkgroep CDNI/G is eveneens twee maal bijeengekomen, op 11 en 12 april in Straatsburg en op 30 oktober in Wenen. De dag erna, op 31 oktober, vond in Wenen een bijeenkomst plaats samen met de deskundigen van de Donaucommissie.

Het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan (IVC), het orgaan dat verantwoordelijk is voor de tenuitvoerbrenging van Deel A van het Verdrag (inzameling en verwijdering van olie- en vethoudend afval) kwam twee maal in Straatsburg bijeen, op 29 mei en op 22 november. Onder auspiciën van het IVC werden er bovendien twee workshops georganiseerd: een workshop in het kader van een project dat wordt uitgevoerd met betrekking tot de elektronische registratie van de afgifte van olie- en vethoudende afvalstoffen op 8 maart in Rotterdam en een workshop over de invoering van het nieuwe betaalsysteem van het CDNI (SPE-CDNI) op 30 mei in Straatsburg.

IV) ADMINISTRATIEF CENTRUM VOOR DE SOCIALE ZEKERHEID VOOR RIJNVARENDEN

Op 27 maart en 26 oktober vonden in Straatsburg onder voorzitterschap van dhr. BRILLANCEAU (Franse delegatie) de respectievelijk 75^{ste} en 76^{ste} zitting plaats van het Administratief Centrum voor de Rijnvaarders.

ONDERTEKENING VAN EEN AANVULLENDE OVEREENKOMST MET BETREKKING TOT LIECHTENSTEIN BIJ DE UITZONDERINGSOVEREENKOMST

België, Duitsland, Frankrijk, Liechtenstein, Luxemburg en Nederland hebben bij de Overeenkomst krachtens artikel 16, eerste lid, van verordening (EG) 883/2004 betreffende de vaststelling van de op Rijnvaarders toepasselijke wetgeving ("Uitzonderingsovereenkomst") een aanvullende overeenkomst met betrekking tot Liechtenstein ondertekend.

Deze Aanvullende Overeenkomst treedt in werking op de eerste dag van de maand die volgt op de datum van ontvangst van alle ondertekende exemplaren en de hiermee uitgebreide Uitzonderingsovereenkomst geldt voor alle partijen bij de Aanvullende Overeenkomst vanaf de dag dat de Aanvullende Overeenkomst in werking treedt. De laatste ondertekening werd door het secretariaat ontvangen op 7 augustus, met dien verstande dat de Aanvullende Overeenkomst van kracht geworden is op 1 september en de Uitzonderingsovereenkomst is daarom van toepassing in alle daarbij aangesloten landen (België, Duitsland, Frankrijk, Liechtenstein, Luxemburg en Nederland) vanaf de genoemde datum.

Liechtenstein is sinds 2 juli 2015 aangesloten bij het CASS als waarnemersstaat.

V) KAMER VAN BEROEP

Op 1 januari 2018 bestond de Kamer van Beroep van de Centrale Commissie uit de navolgende leden:

RECHTERS

Dhr. BALL	Duitsland
Dhr. DE BAETS	België
Dhr. WOEHLING	Frankrijk
Dhr. DE SAVORNIN- LOHMAN	Nederland
Mw. STAMM	Zwitserland

PLAATSVERVANGENDE RECHTERS

Dhr. GÖBEL	Duitsland
Dhr. BULLYNCK	België
Dhr. BANGRATZ	Frankrijk
Dhr. SPRENGER	Nederland
Dhr. LÖTSCHER	Zwitserland

GRIFFIER

Mw. BRAAT, Juridisch adviseur van de CCR.

RECHTSZITTINGEN

De Kamer van Beroep heeft op 18 april in Straatsburg onder voorzitterschap van mw. STAMM zitting gehouden en heeft in hoger beroep en als laatste instantie in vier civielrechtelijke zaken een vonnis gewezen.

PROTOCOL 24

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

Geen besluit.

PROTOCOL 25

Persbericht

Besluit

Het persbericht is goedgekeurd.

PROTOCOL 26

Datum van de volgende zitting

Besluit

De volgende vergadering vindt plaats op 4 december 2019 te Straatsburg.

PROTOCOL 27

Plenaire voorjaarszitting 2020

Besluit

De Plenaire voorjaarszitting 2020 vindt plaats op 4 juni 2020 te Straatsburg.

PROTOCOL 28

Welke lessen zijn getrokken uit het programma "Rijn 2020" van de ICBR en wat is de follow-up?

Geen besluit.