



**NAJAARSZITTING 2020
AANGENOMEN BESLUITEN
(2020-II)**

Straatsburg, 2 en 3 december 2020

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

CC/R (20) 2 def.

NAJAARSZITTING 2020

AANGENOMEN BESLUITEN

(2020-II)

Straatsburg, 2 en 3 december 2020

INHOUD

Bladzijde

PLENAIRE VERGADERING IN BESLOTEN KRING

I. Plenaire najaarsvergadering 2020 van de Centrale Commissie in het kader van de covid-19-pandemie

Protocol 1: Plenaire voorjaarsvergadering 2020 van de Centrale Commissie in het kader van de covid-19-pandemie	1
--	---

II. Opening van de zitting – Goedkeuring van de agenda

Protocol 2: Opening van de zitting - Goedkeuring van de agenda - Samenstelling van de Centrale Commissie	1
--	---

III. Begroting en beheer

Protocol 3: Goedkeuring van de jaarrekeningen 2019 van de Centrale Commissie	2
--	---

Protocol 4: Begroting voor 2021 van de Centrale Commissie	2
---	---

Protocol 5: Verlenging van het mandaat van de secretaris-generaal	2
---	---

Protocol 6: Wijziging van het Personeelsreglement	2
---	---

IV. Diversen

Protocol 7: Onderbreking van het sluisbedrijf op het Grote Kanaal van de Elzas en op de gekanaliseerde Rijn, en in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek tijdens de Kerst- en Nieuwjaarsnacht	5
--	---

Protocol 8: Onderbreking van het sluisbedrijf op de Neder-Rijn en de Lek in Nederland gedurende het weekeinde	5
---	---

Protocol 9: Persbericht	5
-------------------------------	---

Protocol 10: Datum van de volgende plenaire vergadering	5
---	---

OPENBAAR GEDEELTE VAN DE PLENAIRE VERGADERING

I. Impact van de COVID-19-pandemie op de Rijnvaart en Europese binnenvaart: crisisbeheer en herstelmaatregelen

Protocol 11: Gedachtewisseling tussen de deelnemers met betrekking tot de impact van de COVID-19-pandemie op de Rijn- en binnenvaart en de vereiste reacties in termen van crisisbeheer en herstelmaatregelen	6
---	---

II. Algemene zaken en juridische zaken

Protocol 12: Samenwerking van de CCR met de Europese Unie	6
Protocol 13: Wijziging van het Huishoudelijk Reglement van van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart – CESNI.....	6
Protocol 14: Samenwerking van de CCR met de internationale organisaties.....	8
Protocol 15: Nieuw Reglement inzake het klachtrecht	8
Protocol 16: Ratificaties van verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR	15

III. Economische aspecten

Protocol 17: Economische situatie in de Europese binnenvaart	22
--	----

IV. Schipperspatenten en bemanning

Protocol 18: Schipperspatenten en bemanning.....	39
--	----

V. Verkeersregels en Informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn

Protocol 19: Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement (RPR) - Melding van ongevallen (artikelen 1.16 en 1.17)	39
Protocol 20: Verlenging van de geldigheidsduur van de definitie van de automatiseringsniveaus in de binnenvaart tot en met 31 december 2022.....	42
Protocol 21: Actualisatie van het mandaat van het Klein Scheepvaartcomité voor de sturing en coördinatie van de werkzaamheden met betrekking tot geautomatiseerd varen.....	43

VI. Technische voorschriften voor schepen

Protocol 22: 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 geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2021/1)	47
Protocol 23: Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) - Aanpassing van het ROSR in verband met de Europese scheepsrompendatabank (EHDB)	51

VII. Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg

Protocol 24:	Bouw van een nieuwe onttrekkingsconstructie in de rechter oeverdijk van de Rijn in het stuwpannd Marckolsheim, Rijn-km 228,300.....	51
Protocol 25:	Stremming van afzonderlijke kolken van de sluizen in de Boven-Rijn voor het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden	57

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

Protocol 26:	Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van de door comités en werkgroepen genomen beslissingen evenals kennisneming van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften	59
--------------	---	----

IX. Gedachtewisseling tussen de deelnemers over de energietransitie in de binnenvaartsector

Protocol 27:	Gedachtewisseling tussen de deelnemers over de energietransitie in de binnenvaartsector	79
--------------	---	----

X. Diversen

Protocol 28 :	Diversen.....	79
---------------	---------------	----

AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE NAJAARSZITTING 2020

PROTOCOL 1

Plenaire najaarszitting 2020 van de Centrale Commissie in de context van de Covid-19-pandemie

Besluit (aangenomen door middel van een schriftelijke procedure op 6 november 2020)

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar Besluit 2020-I-1 dat op 27 april 2020 door middel van een schriftelijke procedure werd aangenomen,

overwegende dat helaas moet worden vastgesteld dat de gezondheidssituatie die geleid heeft tot het bovengenoemde besluit onverminderd zorgwekkend is en er zelfs sprake is van een tweede besmettingsgolf,

overwegende dat de delegaties en het secretariaat vastbesloten zijn om de werkzaamheden voort te zetten ondanks de aanhoudende beperkingen,

overwegende dat het ook nu belangrijk is de continuïteit van haar reguliere werkzaamheden zo veel mogelijk te handhaven, inclusief de besluitvorming,

overwegende dat het gelukkig mogelijk gebleken is om technisch betrouwbare en haalbare oplossingen te vinden waarmee met succes online-vergaderingen georganiseerd kunnen worden,

overwegende dat er desalniettemin de voorkeur aan gegeven wordt in Straatsburg te vergaderen en het haar wens is zo snel mogelijk terug te keren naar normale omstandigheden,

onder verwijzing naar artikel 6 van haar Intern Reglement,

besluit bij wijze van uitzondering haar plenaire najaarszitting op 2 en 3 december 2020 te houden in de vorm van een online-videoconferentie met simultane vertolking.

PROTOCOL 2

Samenstelling van de Centrale Commissie

Geen besluit.

PROTOCOL 3

Goedkeuring van de jaarrekeningen 2019 van de Centrale Commissie

Besluit

Gezien het verslag van het secretariaat inzake de rekeningen 2019 van de CCR,
gezien het rapport inzake de rekeningen 2019 van het accountantskantoor PWC,
keurt de Centrale Commissie deze rekeningen goed en verleent zij kwijting aan de secretaris-generaal.

PROTOCOL 4

Begroting voor 2021 van de Centrale Commissie

Besluit

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart neemt de begroting voor 2021 ter hoogte van 2.742.400 euro aan.

Rekening houdend met een budgettaire aanpassing door middel van een onttrekking aan het reserve- en investeringsfonds van 2.400 euro, belooft de bijdrage van elke staat 548.000 euro, hetgeen neerkomt op een verhoging van de bijdrage met 2.160 euro per staat ten opzichte van 2020.

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

PROTOCOL 5

Verlenging van het mandaat van de secretaris-generaal

Besluit

(aangenomen door middel van een schriftelijke procedure op 20 oktober 2020)

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart besluit de aanstelling van de heer Bruno GEORGES als secretaris-generaal van de Centrale Commissie per datum van 1 november 2020 te verlengen voor een periode van een jaar.

PROTOCOL 6

Wijziging van het Personeelsreglement

Besluit

De Centrale Commissie,
op voorstel van haar Administratief Sub-Comité,
neemt de bij het onderhavige besluit gevoegde wijziging van aanhangsel 2 bij het Personeelsreglement aan.

Dit besluit wordt van kracht op 1 januari 2021.

Bijlage

Aanhangsel 2 bij het Personeelsreglement

Salarisschaal

Categorie A (Artikel 10)

Salaristrap	A7	Waarde salaristrap	A6	Waarde salaristrap	Duur salaristrap	A5	Waarde salaristrap	A4	Waarde salaristrap	Duur salaristrap
11de salaristrap						13 731	433	11 416	335	2 jaar
10de salaristrap						13 298	433	11 081	335	2 jaar
9de salaristrap						12 865	433	10 746	335	2 jaar
8de salaristrap			14 531	477	2 ans	12 432	433	10 411	335	2 jaar
7de salaristrap			14 054	477	2 ans	11 999	433	10 076	335	2 jaar
6de salaristrap	15 544	641	13 576	477	2 ans	11 566	433	9 742	335	1 jaar
5de salaristrap	14 903	641	13 099	477	2 ans	11 133	433	9 407	222	1 jaar
4ste salaristrap	14 262	641	12 621	320	1 an	10 700	278	9 185	222	1 jaar
3de salaristrap	13 621	428	12 302	320	1 an	10 422	278	8 963	222	1 jaar
2de salaristrap	13 193	428	11 982	320	1 an	10 144	278	8 742	222	1 jaar
1ste salaristrap	12 765		11 662		1 an	9 866		8 520		1 jaar

Categorie A (Artikel 12)

Salaristrap	A4	Waarde salaristrap	A3	Waarde salaristrap	A2	Waarde salaristrap	A1	Waarde salaristrap	Duur salaristrap
11de salaristrap	9 808	284	8 622	266	6 893	205	5 158	120	3 jaar
10de salaristrap	9 523	284	8 356	266	6 688	205	5 037	120	3 jaar
9de salaristrap	9 239	284	8 090	266	6 483	205	4 917	120	3 jaar
8ste salaristrap	8 955	284	7 825	266	6 278	205	4 797	120	2 jaar
7de salaristrap	8 670	284	7 559	266	6 073	205	4 677	120	2 jaar
6de salaristrap	8 386	284	7 294	266	5 868	205	4 556	120	2 jaar
5de salaristrap	8 101	284	7 028	266	5 663	205	4 436	120	2 jaar
4de salaristrap	7 817	191	6 762	177	5 458	135	4 316	120	1 jaar
3de salaristrap	7 626	191	6 586	177	5 323	135	4 196	120	1 jaar
2de salaristrap	7 434	191	6 409	177	5 188	135	4 075	120	1 jaar
1ste salaristrap	7 243		6 232		5 054		3 955		1 jaar

Categorie B (Artikel 12)

Salaristrap	B5	Waarde salaristrap	B4	Waarde salaristrap	B3	Waarde salaristrap	B2	Waarde salaristrap	B1	Waarde salaristrap	Duur salaristrap
11de salaristrap	5 077	126	4 481	113	3 924	99	3 398	84	3 013	77	3 jaar
10de salaristrap	4 951	126	4 368	113	3 825	99	3 314	84	2 936	77	3 jaar
9de salaristrap	4 825	126	4 255	113	3 726	99	3 230	84	2 859	77	3 jaar
8ste salaristrap	4 700	126	4 142	113	3 627	99	3 145	84	2 782	77	2 jaar
7de salaristrap	4 574	126	4 029	113	3 527	99	3 061	84	2 705	77	2 jaar
6de salaristrap	4 448	126	3 916	113	3 428	99	2 976	84	2 628	77	2 jaar
5de salaristrap	4 323	126	3 803	113	3 329	99	2 892	84	2 551	77	2 jaar
4de salaristrap	4 197	126	3 690	113	3 230	99	2 807	84	2 473	77	1 jaar
3de salaristrap	4 071	126	3 577	113	3 130	99	2 723	84	2 396	77	1 jaar
2de salaristrap	3 946	126	3 464	113	3 031	99	2 638	84	2 319	77	1 jaar
1ste salaristrap	3 820		3 351		2 932		2 554		2 242		1 jaar

Categorie C (Artikel 12)

Salaristrap	C6	Waarde salaristrap	C5	Waarde salaristrap	C4	Waarde salaristrap	C3	Waarde salaristrap	C2	Waarde salaristrap	C1	Waarde salaristrap	Duur salaristrap
11de salaristrap	4 276	100	3 848	90	3 500	82	3 146	72	2 887	68	2 631	63	3 jaar
10de salaristrap	4 176	100	3 759	90	3 418	82	3 074	72	2 820	68	2 568	63	3 jaar
9de salaristrap	4 076	100	3 669	90	3 335	82	3 003	72	2 752	68	2 506	63	3 jaar
8ste salaristrap	3 975	100	3 579	90	3 253	82	2 931	72	2 685	68	2 443	63	2 jaar
7de salaristrap	3 875	100	3 489	90	3 170	82	2 859	72	2 617	68	2 380	63	2 jaar
6de salaristrap	3 775	100	3 400	90	3 088	82	2 787	72	2 549	68	2 317	63	2 jaar
5de salaristrap	3 674	100	3 310	90	3 006	82	2 715	72	2 482	68	2 255	63	2 jaar
4de salaristrap	3 574	100	3 220	90	2 923	82	2 643	72	2 414	68	2 192	63	1 jaar
3de salaristrap	3 474	100	3 130	90	2 841	82	2 572	72	2 347	68	2 129	63	1 jaar
2de salaristrap	3 373	100	3 041	90	2 759	82	2 500	72	2 279	68	2 066	63	1 jaar
1ste salaristrap	3 273		2 951		2 676		2 428		2 212		2 003		1 jaar

Categorie L (Artikel 12)

Salaristrap	L3	Waarde salaristrap	L2	Waarde salaristrap	L1	Waarde salaristrap	Duur salaristrap
10de salaristrap	8 710	258	6 996	207			3 jaar
9de salaristrap	8 452	258	6 789	207			3 jaar
8ste salaristrap	8 193	258	6 582	207			2 jaar
7de salaristrap	7 935	258	6 375	207			2 jaar
6de salaristrap	7 677	258	6 168	207			2 jaar
5de salaristrap	7 418	258	5 961	207			2 jaar
4de salaristrap	7 160	258	5 754	207			1 jaar
3de salaristrap	6 902	258	5 547	207			1 jaar
2de salaristrap	6 644	258	5 340	207	4 350	167	1 jaar
1ste salaristrap	6 385		5 133		4 182		1 jaar

PROTOCOL 7

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

Besluit

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

- op het Grote Kanaal van de Elzas en op de gekanaliseerde Rijn boven Straatsburg in de nacht van 24 op 25 december 2020 en van 31 december 2020 op 1 januari 2021 tussen 20 uur en 6 uur, en
- op de Neder-Rijn en de Lek in de nacht van 24 op 25 december en van 25 op 26 december 2020 en van 31 december 2020 op 1 januari 2021 tussen 18 uur en 8 uur.

PROTOCOL 8

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

Besluit

De Centrale Commissie stelt vast dat er geen bezwaar is tegen de onderbreking van het sluisbedrijf in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek gedurende het weekeinde, en wel van zaterdag 20 uur tot zondag 8 uur en van zondag 20 uur tot maandag 6 uur, in de periode van 1 januari 2021 tot 31 december 2021.

PROTOCOL 9

Persbericht

Besluit

Het persbericht is goedgekeurd.

PROTOCOL 10

Datum van de volgende plenaire vergadering

Geen besluit.

PROTOCOL 11

Gedachtewisseling tussen de deelnemers met betrekking tot de impact van de COVID-19-pandemie op de Rijn- en binnenvaart en de vereiste reacties in termen van crisisbeheer en herstelmaatregelen

Geen besluit.

PROTOCOL 12

Samenwerking van de CCR met de Europese Unie

Geen besluit.

PROTOCOL 13

Wijziging van het Huishoudelijk Reglement van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart – CESNI

Besluit (aangenomen door middel van de schriftelijke procedure op 30 september 2020)

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR),

overwegende dat DG MOVE, Directie D – Waterborne, van de Europese Commissie verzocht heeft om een wijziging van de procedures van CESNI en voorstelt zo mogelijk een schriftelijke procedure te voorzien voor de goedkeuring van standaarden,

overwegende dat het zinvol geacht wordt om gehoor te geven aan dit verzoek door een nieuw artikel 9a, "Schriftelijke procedure", op te nemen in het Huishoudelijk Reglement van CESNI,

vaststellend dat de gekozen formulering voor dit nieuwe artikel 9a van het Huishoudelijk Reglement ertoe leidt dat ook artikel 9 van het Huishoudelijk Reglement van CESNI moet worden gewijzigd,

na raadpleging van CESNI overeenkomstig artikel 12, eerste lid, van het Huishoudelijk Reglement ten aanzien van de wijzigingen die voor dit reglement worden voorgesteld en na wat dit betreft een positief advies verkregen te hebben,

gaat over tot goedkeuring van het nieuwe artikel 9b, alsmede het gewijzigde artikel 9 van het Huishoudelijk Reglement van CESNI, en

verzoekt haar secretariaat een nieuwe versie van het Huishoudelijk Reglement van CESNI op te stellen en te verspreiden.

Het onderhavige besluit treedt onmiddellijk in werking.

Bijlage

**Huishoudelijk Reglement van het Europees Comité
voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart – CESNI**

Artikel 9

Besluitvorming

1. Het Comité neemt met eenparigheid van stemmen van de leden die aan de vergadering deelnemen, de standaarden aan. Het besluit kan genomen worden wanneer het besluit van de Raad van de EU overeenkomstig artikel 218, negende lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie schriftelijk voorligt.
2. Bij het nemen van het besluit om ontwerpstandaarden ter goedkeuring op de agenda te plaatsen, zal het Comité streven naar eenparigheid van stemmen. Indien geen consensus kan worden bereikt, besluit het Comité met een tweederde meerderheid van de stemmen van de leden die aan de vergadering deelnemen.
3. Het Comité neemt besluiten over alle andere dan de in het eerste of tweede lid bedoelde aangelegenheden met een eenvoudige meerderheid van stemmen van de leden die aan de vergadering deelnemen.

Artikel 9a

Schriftelijke procedure

1. Op grond van een met redenen omkleed schriftelijk verzoek van een lid of van de Europese Commissie kan het Comité bij wijze van uitzondering in afwijking van artikel 9, eerste lid, met eenparigheid van stemmen van de leden die aan de vergadering deelnemen, besluiten voor de goedkeuring van een standaard gebruik te maken van een schriftelijke procedure. Dit is slechts mogelijk wanneer het Comité tijdens de vergadering zelf of tijdens een voorafgaande vergadering besloten heeft de ontwerpstandaard ter goedkeuring overeenkomstig artikel 9, tweede lid, te agenderen.
2. Uitgaande van de verwachte goedkeuring van het besluit van de Raad van de EU overeenkomstig artikel 218, negende lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, legt het Comité een passende termijn voor de schriftelijke procedure vast.
3. De schriftelijke procedure kan worden voortgezet en afgerond wanneer het besluit van de Raad van de EU overeenkomstig artikel 218, negende lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie schriftelijk voorligt. De voorzitter verzoekt de leden over te gaan tot de stemming, waar op zijn minst vijftien dagen voor worden voorzien.
4. De ontwerpstandaard wordt als aangenomen beschouwd wanneer geen enkel lid tijdens de gestelde termijn tegen de goedkeuring stemt.

PROTOCOL 14

Samenwerking van de CCR met de internationale organisaties

Geen besluit.

PROTOCOL 15

Nieuw Reglement inzake het klachtrecht

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Binnenvaartrecht,

in de wens de aard van het klachtrecht te benadrukken, de leesbaarheid van de klachtrechtprocedure te verbeteren en het onderzoek te versnellen van de klachten die overeenkomstig artikel 45, letter a, van de Akte van Mannheim aan haar worden voorgelegd,

neemt het bijgevoegde nieuwe Reglement en de bijbehorende toelichting aan.

Bijlage

Nieuw Reglement inzake het klachtrecht

Artikel 1 Definitie en voorwerp van het verzoek

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart onderzoekt in een concreet geval een verzoek dat erop gericht is dat zij zich uit over vragen die samenhangen met de interpretatie of toepassing van de Herzienne Rijnvaartakte van 17 oktober 1868 en de daarvan afgeleide regelgeving.

Artikel 2 Recht op indienen van een verzoek

Alle Verdragsluitende Staten, natuurlijke personen en privaot- of publiekrechtelijke rechtspersonen kunnen een verzoek indienen, op voorwaarde dat zij aantonen een echt en concreet belang te hebben bij de verkrijging van een antwoord op de voorgelegde vraag.

Artikel 3 Indiening van het verzoek

- (1) Het verzoek moet schriftelijk bij het secretariaat van de Centrale Commissie worden ingediend in een van de werktalen van de Centrale Commissie.
- (2) Het verzoek moet met redenen omkleed zijn en de relevante aspecten van de juridische en feitelijke context van de gestelde principiële vraag omvatten.
- (3) Het verzoek moet, voor zover van toepassing, informatie verstrekken over de zaak die aanleiding geeft tot het verzoek, de lopende procedure op nationaal niveau in een van de Verdragsluitende Staten en met name vermelden bij welke nationale rechtbank de zaak aanhangig gemaakt is.
- (4) Het verzoek dient vergezeld te gaan van alle ter zake dienende documenten en bewijsstukken.

Artikel 4 Aanvaardbaarheidsonderzoek van het verzoek

- (1) Het secretariaat van de Centrale Commissie bevestigt de ontvangst van het verzoek. Het secretariaat gaat na of het verzoek voldoet aan alle in artikel 1 tot en met 3 genoemde inhoudelijke en formele vereisten.
- (2) Het secretariaat deelt de indiener binnen een termijn van vier weken mee of zijn verzoek volledig is. Indien dit niet het geval is, verzoekt het secretariaat hem zijn verzoek te vervolledigen.
- (3) Binnen een termijn van maximaal zes weken na de mededeling aan de indiener dat zijn verzoek volledig is, of in voorkomend geval, na ontvangst van het volledige dossier, doet het secretariaat de delegaties een eerste analyse toekomen over het resultaat van het onderzoek naar de aanvaardbaarheid van het verzoek.
- (4) Als het verzoek duidelijk onaanvaardbaar is, verstrekt het secretariaat bij de analyse een voorstel voor een met redenen omkleed antwoord voor de indiener.
- (5) Als het verzoek aanvaardbaar wordt geacht, doet het secretariaat bij de analyse een voorstel voor de benoeming van een rapporteur overeenkomstig artikel 5, eerste lid. De rapporteur moet deel uitmaken van de delegatie van een staat die geen partij is bij het verzoek.
- (6) De delegaties wordt verzocht binnen een termijn van vier weken schriftelijk te reageren. Als zij binnen de gestelde termijn van vier weken niet reageren, wordt dit beschouwd als een instemming met de analyse van het secretariaat en, voor zover van toepassing, met de benoeming van de rapporteur.
- (7) Als duidelijk is dat het verzoek niet aanvaardbaar is, deelt het secretariaat dit zo snel mogelijk mee aan de indiener van het verzoek in een met redenen omkleed antwoord.

Artikel 5 **Inhoudelijk onderzoek van het verzoek**

- (1) Als het verzoek aanvaardbaar wordt geacht, wordt het inhoudelijk onderzoek ervan toevertrouwd aan de rapporteur.
- (2) De rapporteur mag de indiener en/of andere betrokken partijen om aanvullende informatie verzoeken.
- (3) De staat die partij is bij het verzoek heeft de gelegenheid binnen een termijn van vier weken te reageren op het verzoek en zijn argumenten naar voren te brengen.
- (4) De rapporteur dient zijn rapport voor zover mogelijk binnen een termijn van drie maanden voor te leggen. Hij heeft de mogelijkheid om overeenkomstig artikel 6 hiervoor advies in te winnen.
- (5) Het rapport bevat in ieder geval een juridische beoordeling van het verzoek en een voorstel voor een antwoord en, voor zover van toepassing, een uiteenzetting van de feiten van de zaak die aanleiding heeft gegeven tot het verzoek, en de procedure die op nationaal niveau in een van de lidstaten hangende is. Bij het rapport is een ontwerpbeslissing gevoegd van de Centrale Commissie met een antwoord op het verzoek.
- (6) Het definitieve rapport en de ontwerpbeslissing worden aan de delegaties voorgelegd, zodat zij in het bevoegde Comité besproken kunnen worden:
 - a. in principe tijdens een specifiek hieraan gewijde vergadering,
 - b. bij wijze van uitzondering, in het kader van een gewone vergadering of door middel van een schriftelijke procedure.
- (7) Zodra de ontwerpbeslissing door het bevoegde comité is voltooid, doet het secretariaat deze ontwerpbeslissing toekomen aan het orgaan dat bevoegd is voor de voorbereiding van de plenaire vergaderingen van de Centrale Commissie, samen met het rapport en een verslag van het overleg in het bevoegde Comité.

Artikel 6 **Advies**

- (1) Op elk moment in de procedure kan de rapporteur, indien hij het nodig acht en het bevoegde Comité ermee instemt, het advies inwinnen van een persoon naar keuze om zo meer duidelijkheid te krijgen over een feitelijk of juridisch aspect dat verband houdt met het verzoek.
- (2) De Centrale Commissie is niet verplicht deze adviezen te volgen.

Artikel 7 **Beslissing over het verzoek**

- (1) De Centrale Commissie streeft naar een consensuele beslissing.
- (2) De door de plenaire vergadering van de Centrale Commissie genomen beslissing wordt met redenen omkleed.
- (3) De beslissing wordt aan de indiener en, voor zover van toepassing, aan de nationale rechtbank waar de zaak hangende is, meegedeeld.

Aanhangsel van bijlage van protocol 15

Toelichting

Artikel 1

Definitie en voorwerp van het verzoek

In het eerste artikel wordt het klachtrecht en het voorwerp van het verzoek dat op grond van dit klachtrecht kan worden ingediend, gedefinieerd. Met uitzondering van de titel, die de terminologie overneemt van artikel 45 van de Akte van Mannheim van 17 oktober 1868 (hierna "Herziene Rijnvaartakte") wordt in het Reglement de term "verzoek" gebruikt, omdat die neutraler wordt geacht.

De Centrale Commissie onderzoekt dus een verzoek dat samenhangt met een concreet geval, waarbij het erom gaat dat zij zich uit over vragen die samenhangen met de **interpretatie** of **toepassing** van de Herziene Rijnvaartakte en de daarvan afgeleide regelgeving. De verwijzing naar de *Herziene Rijnvaartakte* veronderstelt dat de vragen eveneens betrekking kunnen hebben op de aanvullende protocollen. De onderzoeken die hieruit kunnen voortvloeien, kunnen schematisch als volgt worden weergegeven:

	Aard van het verzoek	Behandeling	Beoogde beslissing
1	Interpretatievraag	Interpretatie	Een uitspraak doen over de interpretatie
2	Vraag over de toepassing	Toepassing toetsen in het licht van de teksten - > interpreteren	Uitspraak doen over de conformiteit van de toepassing -> conform -> niet conform -> conform maar onder voorwaarde van interpretatie

Het eerste geval is een nouveauté in het Reglement. Er bestond nooit enige twijfel over dat de Centrale Commissie over de bevoegdheid beschikt om de tekst van de Akte die haar rechtsgrondslag vormt en de daarvan afgeleide regelgeving te interpreteren (en zij heeft ook verschillende keren besluiten in deze zin aangenomen), maar tot nu toe was het nooit uitdrukkelijk (in ieder geval niet zeer duidelijk) voorzien dat iemand van buitenaf op basis van het klachtrecht om een dergelijke interpretatie zou kunnen verzoeken. Wat dit betreft wordt erop gewezen dat de Centrale Commissie in 2003 de "grondlijnen van de interpretatie van de Akte van Mannheim" (Besluit 2003-II-10) heeft aangenomen, die in dit kader goede diensten kunnen bewijzen. Het tweede geval houdt in dat de Centrale Commissie de conformiteit van de toepassing toetst. Om te beginnen kan zij bepalen of de toepassing *conform* of *niet conform* is. Zij beschikt echter nog over andere middelen, die minder precies zijn vastgelegd. Zij kan ook beslissen om te verklaren dat de toepassing conform is onder voorwaarde van een bepaalde interpretatie. Op deze manier zou zij bijvoorbeeld kunnen beslissen om te preciseren hoe de teksten geïnterpreteerd moeten worden (neutrale interpretatie) of een aanvulling kunnen formuleren (constructieve interpretatie) of kunnen preciseren hoe de teksten toegepast moeten worden (sturende interpretatie). Hoe het ook zij, het gaat er in dit tweede geval uiteindelijk vooral ook om dat de teksten geïnterpreteerd worden. Toetst men of de toepassing strookt met de teksten, houdt noodzakelijkerwijs in dat men zich buigt over de bedoeling van de tekst.

Met afgeleide regelgeving wordt in de eerste plaats de door de Centrale Commissie goedgekeurde reglementen bedoeld (Rijnvaartpolitierglement, Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn, Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn).

Uiteindelijk moet voor ogen worden gehouden dat de interpretatie van de definitie in ieder geval een taak is voor de Centrale Commissie, want zij beslist of een verzoek al dan niet wordt aanvaard (zie artikel 4).

Artikel 2 **Identificatie van de indiener van het verzoek**

In artikel 2 wordt uiteengezet welke personen en autoriteiten een verzoek mogen indienen.

De verzoeker moet kunnen aantonen dat hij een echt en concreet belang heeft in verbinding met het desbetreffende, concrete geval en daarom een antwoord wenst te krijgen op de voorgelegde vraag. Het verzoek mag dus geen betrekking hebben op een louter theoretisch vraagstuk. De Centrale Commissie beschikt over een discretionaire bevoegdheid om de gegrondheid van het verzoek te evalueren.

Artikel 3 **Indiening van het verzoek**

Het schrijven waarin de vraag beschreven staat, moet aan de secretaris-generaal zijn geadresseerd, en kan per post of per e-mail worden ingediend.

Bij de behandeling door de Centrale Commissie moet het gaan om vragen over de interpretatie of toepassing van de Herziane Rijnvaartakte of de daarvan afgeleide regelgeving, hetgeen betekent dat het voorwerp van het verzoek duidelijk uiteengezet moet zijn, zoals is vastgelegd in het tweede lid. Het verzoek moet dus gemotiveerd zijn en een duidelijke beschrijving omvatten van de relevante vraag of vragen met betrekking tot de Herziane Rijnvaartakte of de afgeleide regelgeving.

Als het verzoek verband houdt met een lopende procedure op nationaal niveau, moet in het verzoek informatie over deze procedure worden verstrekt en met name meegedeeld worden welke rechtbank de zaak behandelt, zodat het secretariaat van de Centrale Commissie de desbetreffende rechtbank kan meedelen dat zij een verzoek heeft ontvangen.

Het verzoek moet vergezeld zijn van een kopie (niet het origineel) van alle documenten die van belang zijn voor het goede begrip van de zaak en de aangevoerde argumenten ondersteunen.

Artikel 4 **Onderzoek of het verzoek aanvaardbaar is**

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen het 'aanvaardbaarheidsonderzoek' van het verzoek en het inhoudelijk onderzoek.

Wat de eerste fase betreft, wordt de voorkeur gegeven aan de term "aanvaardbaarheid" om zo de term "ontvankelijkheid" te vermijden, omdat de laatstgenoemde term het gebruikelijke begrip is in het kader van een gerechtelijke procedure.

Bij het aanvaardbaarheidsonderzoek wordt gekeken of het verzoek aan de voorwaarden van de artikelen 1 tot en met 3 van het Reglement voldoet. Dit wordt onderzocht door het secretariaat van de Centrale Commissie, onder controle van de delegaties. Er wordt naar de delegaties verwezen, zonder de bevoegde instantie nader te benoemen, om wat dit betreft een zekere flexibiliteit te houden. Momenteel is de bevoegde instantie het Comité Binnenvaartrecht. De termijnen hiervoor worden expliciet in het Reglement genoemd. Het secretariaat beschikt om te beginnen over een termijn van vier weken om te verifiëren of het dossier van het verzoek volledig is en om de indiener mee te delen dat dit het geval is of om hem te verzoeken het dossier te vervolledigen. Als het dossier volledig is, beschikt het secretariaat over zes weken om de delegaties een eerste analyse voor te leggen. Er wordt op gewezen dat de totale duur van deze eerste fase dus afhangt van de tijd die nodig is om over een volledig dossier te beschikken. Indien nodig zullen indieners verzocht worden het verzoek zo snel mogelijk te vervolledigen.

De analyse is bedoeld om vast te stellen of het verzoek aanvaardbaar is of niet. Als het secretariaat van mening is dat het verzoek duidelijk niet aanvaardbaar is, stelt het secretariaat een ontwerptekst op voor een met redenen omkleed antwoord voor de indiener. In het tegenovergestelde geval, doet het secretariaat een voorstel voor de benoeming van een rapporteur, die deel moet uitmaken van een delegatie van een land dat niet bij het verzoek betrokken is. De voorstellen worden aan de delegaties voorgelegd, die vier weken de tijd krijgen voor een reactie.

Als het volstrekt duidelijk is dat het verzoek onaanvaardbaar is, deelt het secretariaat dit de verzoeker zo snel mogelijk mee. Het antwoord wordt met redenen omkleed. In het omgekeerde geval, zal de rapporteur overgaan tot een inhoudelijk onderzoek overeenkomstig artikel 5.

Artikel 5 **Inhoudelijk onderzoek van het verzoek**

Als na het eerste onderzoek blijkt dat het verzoek aanvaardbaar is, wordt er een rapporteur aangewezen die deel moet uitmaken van een delegatie van een land dat niet bij het verzoek is betrokken.

De rapporteur heeft drie maanden de tijd om zijn rapport op te stellen. Tijdens deze termijn verzoekt hij de staat die betrokken is bij het verzoek argumenten in antwoord op het verzoek in te dienen (de desbetreffende staat beschikt daarvoor over een termijn van vier weken). Hij kan advies inwinnen (zie artikel 6) en contact opnemen met de indiener van het verzoek en/of de betrokken partijen om meer informatie te krijgen.

Afgezien van het rapport met een analyse van het verzoek, bereidt de rapporteur een ontwerpbeslissing voor de Centrale Commissie voor. Deze documenten worden aan de delegaties voorgelegd.

In principe vindt de bespreking en de goedkeuring van de aan de delegaties voorgelegde documenten plaats in het kader van een vergadering van het bevoegde comité die specifiek aan dit onderwerp gewijd is. Bij wijze van uitzondering, met name als het verzoek niet zeer complex is en het behandelde onderwerp niet zeer omstrede, kunnen het overleg en de goedkeuring ook plaatsvinden in het kader van een gewone vergadering van het comité of door middel van een schriftelijke procedure. Het is aan de rapporteur om een voorstel hiervoor te doen en zijn voorstel moet de goedkeuring van alle delegaties kunnen wegdragen. Een combinatie van de verschillende procedures is ook mogelijk.

Momenteel is het in het zevende lid bedoelde bevoegde comité, het Comité Binnenvaartrecht.

De goedgekeurde ontwerpbeslissing over de interpretatie of toepassing van de Herziane Rijnvaartakte of de daarvan afgeleide regelgeving worden voorgelegd aan het orgaan dat bevoegd is voor de voorbereiding van de plenaire vergaderingen (momenteel het Voorbereidend Comité), samen met het goedgekeurde rapport en het verslag van het overleg in het bevoegde Comité (momenteel, zoals hierboven vermeld, het Comité Binnenvaartrecht).

Artikel 6 **Advies**

Om meer duidelijkheid te krijgen over een feitelijk of juridisch aspect, kan de rapporteur advies inwinnen bij een persoon naar keuze.

Indien nodig kan het bevoegde Comité (op dit moment het Comité Binnenvaartrecht) de toestemming door middel van een schriftelijke procedure verstrekken.

Het ingewonnen advies is in geen geval bindend.

Artikel 7 **Beslissing over het verzoek**

De Centrale Commissie doet een uitspraak over haar interpretatie van de Herziane Rijnvaartakte of de daarvan afgeleide regelgeving en/of toetst de conformiteit van de toepassing met deze teksten. Er wordt op gewezen dat de Centrale Commissie in 2003 "grondlijnen van de interpretatie van de Akte van Mannheim" heeft vastgelegd (Besluit 2003-II-10) waar zij – indien dit zinvol wordt geacht - naar kan verwijzen.

Het onderzoek van de Centrale Commissie leidt tot een beslissing, die in het kader van een plenaire vergadering. De Centrale Commissie streeft in dezen naar een consensus.

Als deze beslissing een interpretatie van de Herzene Rijnvaartakte of van de daarvan afgeleide regelgeving inhoudt, wordt deze beslissing beschouwd als een authentieke interpretatie, aangezien deze door de staten die partij zijn bij de Akte tot stand is gebracht.

De beslissing wordt aan de partijen en, voor zover van toepassing, aan de nationale rechtbank meegedeeld waar de zaak hangende is. Het is de nationale rechtbank die beslist welke invloed de beslissing heeft op de nationale procedure, als deze nog niet is afgerond. Het feit dat de Centrale Commissie zich heeft uitgesproken over een vraag in het kader van een zaak die door een nationale rechtbank wordt behandeld, belet de indiener van het verzoek niet zich in tweede en laatste instantie te wenden tot de Kamer van Beroep van de Centrale Commissie als tweede en laatste instantie.

PROTOCOL 16

État des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR

Geen besluit.

Bijlage

Herziene Rijnvaartakte

van 17 oktober 1868 in de versie van 20 november 1963

In werking getreden protocollen

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

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

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

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

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

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

Protocollen waarvan de ratificatie nog niet is afgerond

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

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

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

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

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

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

1 Punten van voorbehoud en verklaringen van Duitsland

Voorbehouden:

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

Verklaring:

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

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

Voorbehoud:

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

Verklaring:

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

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

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

Voorbehoud:

Het Verdrag is in zijn geheel niet van toepassing op :

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

Verklaring:

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

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

Voorbehoud:

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

Verklaring:

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

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

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

1 Voorbehoud van Duitsland

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

2 Voorbehoud van Nederland

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

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

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

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

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

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

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

Verdragsluitende Partijen	Nederlegging van de akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring
Duitsland	[*) Ratificatie 11 september 2020]
België	
Frankrijk	
Luxemburg	Ratificatie 7 februari 2020
Nederland	Aanvaarding 3 juli 2020
Zwitserland	

* De akte van bekrachtiging is nog niet neergelegd bij de secretaris-generaal van de CCR.

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

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

Depositaris: regering van de Hongaarse Republiek

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

Hongarije: 7 mei 2002

Luxemburg: 25 maart 2004

Roemenië: 3 april 2004

Zwitserland: 19 mei 2004¹

Kroatië: 7 december 2004

Tsjechische Republiek: 14 november 2005

Bulgarije: 19 april 2006

Nederland: 20 juni 2006

Rusland: 11 april 2007

Frankrijk: 11 mei 2007

Duitsland: 10 juli 2007

Slowakije: 27 november 2007

Moldavië: 21 april 2008

België: 5 augustus 2008

Servië: 10 juni 2010²

Oekraïne: 17 april 2014

¹ **Verklaring van Zwitserland**

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

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

² **Verklaring van Servië**

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

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

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

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

Depositaris: secretaris-generaal van de Verenigde Naties

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

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

PROTOCOL 17

Economische situatie in de Europese binnenvaart

Besluit

De Centrale Commissie,

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

neemt kennis van het verslag over de economische situatie in de Europese binnenvaart in de eerste helft van 2020 en de vooruitzichten voor de tweede helft van het jaar.

Bijlage

Verslag over de economische situatie in de Europese binnenvaart in de eerste helft van 2020 en de vooruitzichten voor de tweede helft van het jaar

1. Vervoersvolume op de Rijn

Hoewel de hoeveelheden die in de eerste helft van 2020 vervoerd werden op grond van de coronacrisis vanaf maart duidelijk terugliepen, is het niet zo dat het vrachtvervoer op de Rijn volledig tot stilstand kwam, waar men aan het begin bang voor was. De infrastructuur (sluizen, havens) bleef grotendeels beschikbaar en de schepen konden dankzij hun flexibiliteit vrachten blijven vervoeren. De binnenvaart heeft ook tijdens de pandemie laten zien hoe belangrijk de binnenvaart is voor de Europese logistiek. Alles bij elkaar genomen viel het vrachtvervoer over de Rijn in de eerste helft van 2020 circa 10,9% lager uit dan in dezelfde periode het jaar ervoor. Droge bulk liep 14% terug en toonde daarmee de sterkste daling. Deze afname was op de eerste plaats het gevolg van minder vraag naar ijzererts en staal, omdat de automobielpductie sterk gereduceerd werd.

Los van de pandemie is deze daling echter ook het gevolg van de voortschrijdende energietransitie, waardoor het vervoer van kolen steeds verder afkalft. Daar staat tegenover dat het vervoer van graan over de Rijn en in veel Europese landen een toename in de vervoerde hoeveelheden laat zien, mede dankzij de zeer goede oogsten. Hier zijn een aantal sterke punten van de binnenvaart zichtbaar geworden, zoals een hoge mate aan logistieke flexibiliteit, hoge laadcapaciteiten en het efficiënt inzetten van personeel.

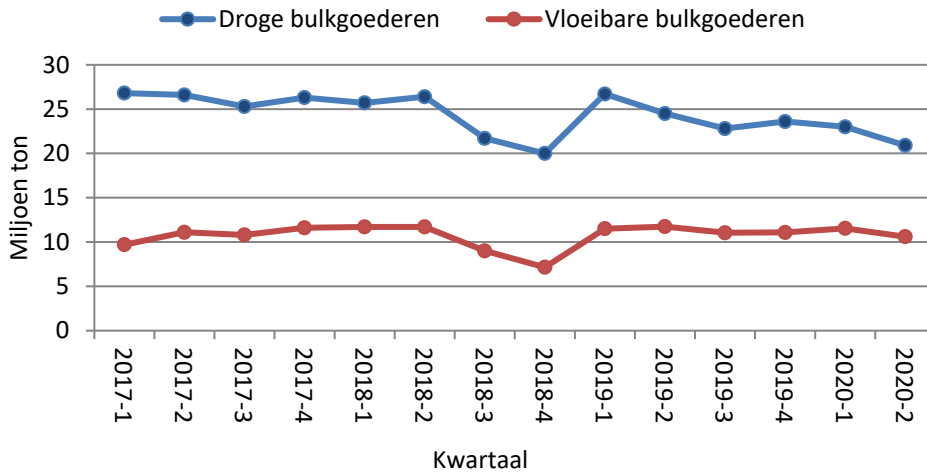
Tabel 1: Vervoersvolume op de traditionele Rijn in de eerste helft van 2018, 2019 en 2020 naar soort lading

	Eerste helft in mln. t			Verandering in %	
	2018	2019	2020	2020/2019	2020/2018
Totaal vervoer	93,5	90,5	80,6	-10,9%	-13,8%
Droge bulk	52,1	51,1	43,9	-14,1%	-15,6%
Vloeibare bulk	23,4	23,3	22,1	-5,2%	-5,3%
Containers	11,1	9,8	9,0	-8,2%	-19,3%
Stukgoed	5,1	4,7	3,7	-21,3%	-26,2%
Overige lading	1,8	2,2	1,8	-17,7%	+0,7%

Bron: Destatis

Bij vloeibare bulk bleef het niveau vrijwel hetzelfde. De kelderende olieprijs leidde tot een conjuncturele piek voor aardolieproducten. De prijsdaling maakte het voor handelaren wekenlang zeer aantrekkelijk om stookolie en brandstoffen voor een lage prijs in te kopen en naar de opslagplaatsen te vervoeren. Dit effect nam in de tweede helft van het jaar af.

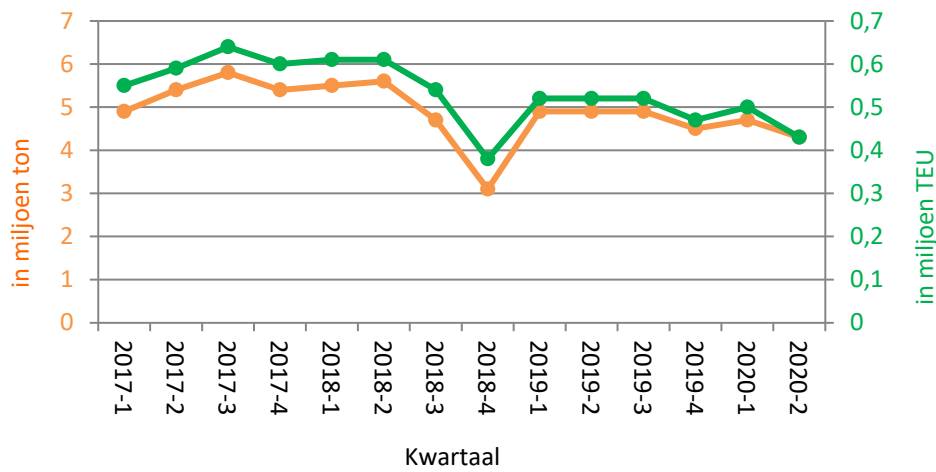
Afbeelding 1: Vervoersvolume van droge en vloeibare bulkgoederen op de traditionele Rijn per kwartaal



Bron: Destatis

Het containervervoer liep terug als gevolg van de zwakkere wereldhandel. De daling bedroeg 8,2% en was dus minder sterk dan tijdens de laagwaterperiode in 2018.

Afbeelding 2: Vervoersvolume van containers op de traditionele Rijn



Bron: Destatis

2. Transportvolumes in de Rijnsoeverstaten

Tabel 1: Vervoersvolume in de binnenvaart in de Rijnsoeverstaten in de eerste helft van 2018, 2019 en 2020 ¹

	Eerste helft 2018 in mln.t	Eerste helft 2019 in mln. t	Eerste helft 2020 in mln. t	Veranderingspercentage 2020/2019
Nederland	188,6	185,1	176,7	-4,6%
Duitsland	109,7	106,3	94,6	-11,0%
België - Vlaanderen	37,0	36,0	34,7	-3,6%
Frankrijk	26,3	28,7	23,7	-17,7%
België - Wallonië	21,6	20,4	17,3	-15,0%
Zwitserland	2,9	3,2	2,7	-15,7%

Bronnen: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, SPW Service Public de Wallonie; Schweizerische Rheinhäfen

Nederland:

In Nederland kon voor de gehele binnenvaart samengenomen in de eerste helft van 2020 slechts een daling van 4,6% worden vastgesteld. Er zijn echter duidelijke verschillen tussen de afzonderlijke vervoerssegmenten. Het (nationale) vervoer binnen het eigen land toonde een kleine plus van 1% en ook de invoer wist de resultaten licht te verbeteren (+2%). De uitvoer daalde echter met 11% en ook de doorvoer viel zwakker uit (-10%).

Dat de resultaten bij de uitvoer en doorvoer slechter uitpakten, is een weerspiegeling van de daling in het vervoer naar het achterland, dus vanuit Nederland en België naar Duitsland. Deze daling is vooral terug te vinden bij kolen en ijzererts, maar zijn ook zichtbaar bij droge bulkgoederen (daling met 8%) en in de cijfers voor Duitsland (zie het navolgende gedeelte).

Tabel 2: Vrachtvervoer over de Nederlandse binnenwateren in de eerste helft van 2020

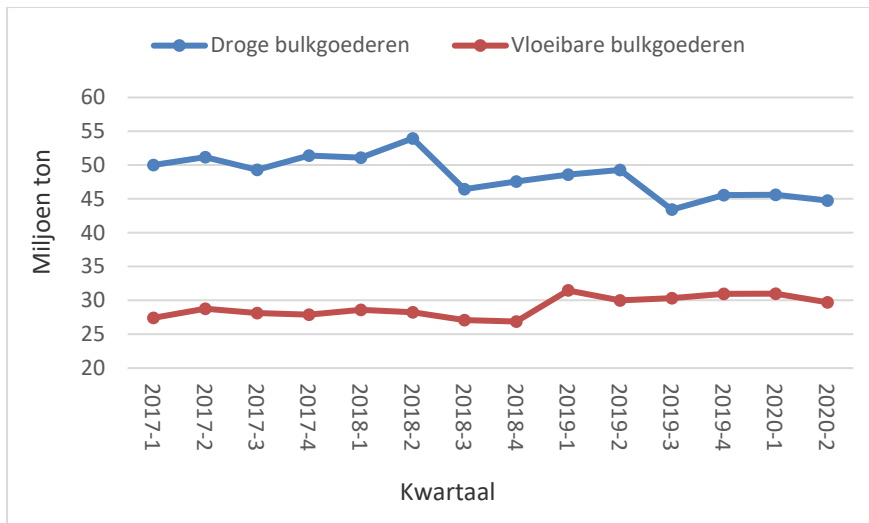
	Hoeveelheden in mln. t	Verandering ten opzichte van HJ1 2019 in %
Totaal vervoer	176,7	-5%
Nationaal vervoer	61,0	+1%
Import	35,7	+2%
Export	57,7	-11%
Doorvoer	22,3	-10%

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)

Voor vloeibare bulkgoederen bedroeg de daling slechts 1%. Dat deze daling zo gering uitviel, hangt voor de Rijnvaart samen met de reeds genoemde factoren zoals de gekelderde olieprijs en het levendige vervoer van aardolieproducten om de voorraden op te vullen.

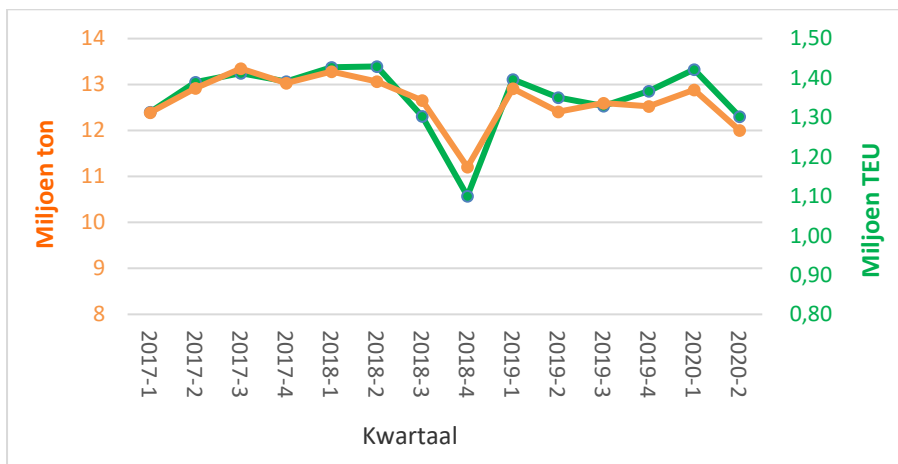
¹ Voor België werd gebruik gemaakt van de cijfers van de beide Belgische gewestelijke vaarwegbeheerders: de Vlaamse Waterweg en SPW Service Public de Wallonie. De reden hiervoor is dat op het niveau van het Belgische bureau voor de statistiek er momenteel nog steeds zowel technisch als qua methodiek problemen bestaan bij de vergaring van gegevens.

Afbeelding 3: Vervoersvolume van bulkgoederen in Nederland



Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)

Afbeelding 4: Vervoersvolume containers in Nederland



Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)

Duitsland:

Het vrachtvervoer over de Duitse waterwegen daalde in de eerste helft van 2020 alles bij elkaar genomen met 11% in vergelijking met de eerste helft van 2019. De Covid-19-pandemie kan als belangrijkste oorzaak voor deze daling worden aangewezen. Dit blijkt ook onder meer uit het feit dat ijzererts en metalen na vaste brandstoffen (steenkolen) de sterkste afname toonden met een percentage dat duidelijk boven de tien lag.

Dat er ook veel minder staal werd vervoerd, is rechtstreeks het gevolg van de abrupte stillegging van de Duitse en Europese automobielpductie in het voorjaar van 2020. Bij steenkolen was de krimp nog veel groter, maar dat is op de eerste plaats het gevolg van de energietransitie die losstaat van de coronacrisis.

Tabel 3: Vrachtvervoer over de Duitse binnenwateren in de eerste helft van 2019 en 2020, in totaal en naar belangrijkste vrachtsegmenten

	HJ1 2019 in mln. ton	HJ1 2020 in mln. ton	Verandering in %
Totaal vervoer	106,3	94,6	-11,0%
Aardolieproducten	17,6	16,4	-6,8%
Zand, stenen, aarde, bouw materiaal	16,1	14,6	-9,4%
Chemische producten	11,3	10,5	-7,4%
IJzererts	10,8	9,0	-16,6%
Vaste brandstoffen (steenkolen)	13,9	9,0	-35,1%
Landbouwproducten	6,7	7,4	+10,1%
Secundaire grondstoffen, afval	5,7	5,7	+/-0%
Metalen en metaalproducten	5,4	4,4	-18,2%
Voedingsmiddelen en veevoer	4,0	4,3	+5,2%
Machines, installaties, voertuigen	1,1	0,8	-28,7%

Bronnen: Destatis, analyse van de CCR

In feite waren er drie vrachtsegmenten die de dans wisten te ontspringen: landbouwproducten (+10,1%), voedingsmiddelen en veevoer (+5,2%) en secundaire grondstoffen en afval (+/-0%). Binnen het segment landbouwproducten speelt graan qua hoeveelheid de grootste rol. De graantransporten op de Duitse waterwegen stegen in de eerste helft van 2020 met 16% in vergelijking met dezelfde periode het jaar ervoor.

Het tweede goederensegment met een plus was het segment van de voedingsmiddelen en het veevoer. De grootste productgroepen in dit segment zijn dierlijke en plantaardige oliën en vetten, producten van molens (korenmolens en pelmolens), alsook veevoerders. Een stijging viel voornamelijk waar te nemen bij dierlijke en plantaardige oliën en vetten, terwijl producten van molens en veevoerders op een resultaat uitkwamen dat vergelijkbaar was met dat van het voorafgaande jaar.

Gemeten in ton daalde het containervervoer in Duitsland in de eerste helft van het jaar met 11%.

Bekijkt men het gehele vrachtvervoer naar vervoerstype, dan blijkt dat de coronacrisis vooral het internationale vrachtvervoer negatief heeft beïnvloed, terwijl het nationale vervoer slechts licht (met 3%) afnam. In het internationale vervoer kregen de invoer en doorvoer de zwaarste klappen. De totale invoer op de Duitse binnenwateren lag in de eerste helft van 2020 op een niveau dat 18% lager lag dan het niveau van het jaar ervoor. Bij de doorvoer bedroeg de daling 20%. De uitvoer werd duidelijk minder zwaar getroffen en toonde een afname van slechts 4%.

België:

Voor België moet gebruik worden gemaakt van gegevens van de gewestelijke vaarwegbeheerders voor Vlaanderen en Wallonië. In Vlaanderen daalde het vrachtvervoer door de binnenvaart slechts weinig, met 3,6%. Het grootste segment (zand, aarde en bouwmaterialen) werd met een daling van 8,3% bovenproportioneel getroffen. Dit geldt ook voor metalen en metaalproducten die meer dan tien procent inleverden.

Positieve ontwikkelingen waren er bij drie vrachtsegmenten. Aardolieproducten toonden een stijging (bijna 15%), wat samenhang met de aardolieprijzen die in maart snel sterk terugliepen. De transporten van vloeibare aardolieproducten zijn als gevolg hiervan een tijdlang toegenomen. De opslagplaatsen voor stookolie en brandstoffen werden opgevuld. Dit was echter een fenomeen dat in de tijd beperkt bleef en in de tweede helft van het jaar was er eigenlijk nog nauwelijks sprake van dit effect. Het vervoer van machines en installaties en ook de categorie "overige goederen" vormen meer in het algemeen marktsegmenten die het in de binnenvaart in Vlaanderen de afgelopen jaren goed doen.

Tabel 4: Vrachtvervoer over de binnenwateren in Vlaanderen in de eerste helft van 2019 en 2020, in totaal en naar belangrijkste vrachtsegmenten

	HJ1 2019 in mln. ton	HJ1 2020 in mln. ton	Verandering in %
Totaal vervoer	36,0	34,7	-3,6%
Zand, stenen, aarde, bouwmaterialen	14,1	12,9	-8,3%
Aardolieproducten	3,2	3,7	+14,6%
Verskillende en overige goederen	4,6	5,0	+9,1%
Machines en installaties	3,2	3,3	+4,2%
Landbouwproducten	2,4	2,2	-8,2%
Meststoffen	2,1	2,0	-2,2%
Metalen en metaalproducten	2,3	1,8	-20,2%
Voedingsmiddelen en veevoer	1,8	1,7	-7,4%
IJzererts	1,4	1,3	-8,3%
Vaste brandstoffen (steenkolen)	0,9	0,7	-21,4%

Bronnen: De Vlaamse Waterweg, analyse van de CCR

Het containervervoer in Vlaanderen heeft de pandemische crisis duidelijk doorstaan. Het volume voor de eerste helft van 2020 bedroeg 465.839 TEU, een stijging van 8,3% ten opzichte van de eerste helft van 2019. Uitgedrukt in de eenheid van vrachtgewicht bereikte het containervervoer een volume van 4,36 miljoen ton (+13,3%). De cijfers voor het derde kwartaal van 2020 laten een verdere stijging zien (+12,2% ten opzichte van Q3 2019 in TEU en +31,3% in ton) en bevestigen deze weerstand van het containervervoer in Vlaanderen tegen de pandemiecrisis (bron: De Vlaamse Waterweg).

In Wallonië vielen de resultaten voor de eerste helft van het jaar alles bij elkaar genomen slechter uit dan in Vlaanderen. De totale daling van 15% was aanzienlijk meer dan in Vlaanderen en er was ook geen enkel goederensegment dat niet door de algemene, negatieve trend werd getroffen.

Tabel 5: Vrachtvervoer over de binnenwateren in Wallonië in de eerste helft van 2019 en 2020, in totaal en naar belangrijkste vrachtsegmenten

	HJ1 2019 in mln. ton	HJ1 2020 in mln. ton	Verandering in %
Totaal vervoer	20,4	17,3	-15,0%
Zand, stenen, aarde, bouwmaterialen	8,3	7,0	-14,6%
Landbouwproducten	2,3	1,9	-17,1%
Metalen en metaalproducten	2,5	1,8	-25,6%
Meststoffen	1,8	1,7	-8,2%
Aardolieproducten	1,8	1,7	-9,2%
Verskillende en overige goederen	0,97	0,93	-4,0%
Vaste brandstoffen (steenkolen)	0,81	0,62	-22,8%
IJzererts	0,78	0,65	-16,7%
Voedingsmiddelen en veevoer	0,44	0,29	-34,7%
Chemische producten	0,67	0,66	-1,7%

Bronnen: Service publique de Wallonie, analyse van de CCR

Frankrijk:

Op de Franse vaarwegen is het vrachtvervoer in de eerste helft van 2020 met een daling van 17,7% sterker teruggelopen dan in België, Duitsland en Nederland. Er was echter een punt van overeenkomst met de Duitse binnenvaart: ook in Frankrijk bleven de landbouwproducten verschoond van de algemene neerwaartse trend. Het vervoer van landbouwproducten nam toe, zij het weinig.

Het staalsegment in Frankrijk heeft enorm te lijden gehad onder de Covid-19-pandemie, hetgeen tot uitdrukking komt in een afname van de transporten van metalen en metaalproducten van bijna 44%.

Het grootste goederensegment in de Franse binnenvaart is de productgroep zand, aarde en bouwmaterialen. Aangezien in maart en april de bouw grotendeels kwam stil te liggen, heeft ook dit vrachtsegment te kampen gekregen met een terugval van bijna 28%. De meeste bouwprojecten werden in mei weliswaar weer voortgezet, maar dat vormde onvoldoende compensatie.

Wat dit betreft mag niet worden vergeten dat het segment van zand, aarde en bouwmaterialen voor de coronacrisis juist sterk in de lift zat dankzij verschillende bouwprojecten in Parijs en omgeving. Ook de voor 2024 in Parijs geplande Olympische Spelen en de daarmee verbonden bouwprojecten hebben de binnenvaart als vervoersdrager ontdekt en geïntegreerd in de logistieke ketens.

Tabel 6: Vrachtvervoer over de Franse binnenwateren in de eerste helft van 2019 en 2020, in totaal en naar belangrijkste vrachtsegmenten

	HJ1 2019 in mln. ton	HJ1 2020 in mln. ton	Verandering in %
Totaal vervoer	28,7	23,6	-17,7%
Zand, stenen, aarde, bouwmaterialen	12,8	9,3	-27,6%
Landbouwproducten	5,6	5,8	+2,8%
Aardolieproducten	2,0	1,7	-13,6%
Voedingsmiddelen en veevoer	1,8	1,7	-4,5%
Machines, installaties, voertuigen	1,8	1,7	-8,1%
Chemische producten	1,1	0,9	-13,5%
IJzererts	1,0	0,8	-13,9%
Metalen en metaalproducten	1,2	0,7	-43,7%
Vaste brandstoffen (steenkolen)	0,6	0,4	-39,3%

Bronnen: VNF, analyse van de CCR

In de containervaart in Frankrijk zijn de getransporteerde TEU als men alle Franse waterwegen samenneemt, met 8% gedaald, van 279.516 TEU in de eerste helft van 2019 naar 257.019 TEU in de eerste helft van 2020.

De cijfers lopen echter uiteen als men verschillende regio's bekijkt. Terwijl de resultaten in het Seine-gebied (-20%), in het Rhône-gebied (-32%) en in het Moezel-gebied (-17%) aanzienlijk slechter uitvielen, wist het containervervoer in het gebied Nord-Pas-de-Calais en in het stroomgebied van de Rijn in de eerste zes maanden van 2020 juist een stijging te realiseren. Het gebied Nord-Pas-de-Calais wist zelfs een record te behalen met 71.122 TEU als men de beide eerste kwartalen (Q1 en Q2) bij elkaar optelt. Dit komt overeen met een plus van 28% ten opzichte van de eerste helft van 2019. De waarden voor het Franse gedeelte van de Rijn lagen voor Q1 en Q2 2020 samen bij 50.585 TEU, hetgeen 5% meer is dan het jaar ervoor.

Zwitserland:

Het vrachtvervoer op de Zwitserse waterwegen kan worden gemeten aan de hand van de invoer- en uitvoergegevens van de *Schweizerische Rheinhäfen*. De cijfers in de onderstaande tabel geven een beeld van het vrachtvervoer over water in deze haven in de eerste zes maanden van 2019 en 2020. De daling in het watergebonden vervoer lag met -15,7% iets hoger dan in Duitsland en voor de Rijn in zijn totaliteit.¹

Tabel 7: Vrachtvervoer over de Zwitserse binnenwateren in de eerste helft van 2019 en 2020, in totaal en naar belangrijkste vrachtsegmenten (in mln. ton)

	HJ1 2019 in mln. ton	HJ1 2020 in mln. ton	Verandering in %
Totaal vervoer	3,228	2,722	-15,7%
Aardolie, vloeibare aardolieproducten	1,51	1,26	-16,5%
Zand, stenen, aarde, bouwmaterialen	0,58	0,52	-10,3%
Voedingsmiddelen en veevoer	0,25	0,24	-4,5%
Machines, installaties, voertuigen	0,24	0,23	-4,2%
Chemische producten	0,23	0,12	-45,3%
IJzer, staal, metalen	0,15	0,10	-29,9%
Landbouwproducten	0,13	0,11	-11,8%
Ertsen en metaalschroot	0,07	0,08	+11,9%
Meststoffen	0,07	0,05	-24,6%
Vaste brandstoffen (steenkolen)	0,01	0,002	-76,5%

Bron: *Schweizerische Rheinhäfen*

Het grootste vrachtsegment in het watergebonden vervoer in de *Schweizerische Rheinhäfen* zijn vloeibare aardolieproducten. In dit segment werd in de eerste zes maanden van 2020 een daling van 15,7% waargenomen in vergelijking met het jaar ervoor.

De zeer sterk gedaalde prijzen voor ruwe olie en aardolieproducten hebben in maart om te beginnen de transporten in dit vrachtsegment sterk aangewakkerd. Er werd meer invoer geregistreerd, aangezien de opslagtanks op grond van de lage prijzen werden gevuld. Dit effect werd met verloop van tijd minder en toen werden de gevolgen van de lockdown zichtbaar voor de vraag naar brandstoffen. De maatregelen in verband met de pandemie en het feit dat de mensen thuis moesten werken, leidde tot een duidelijk zwakkere vraag naar brandstoffen, met dien verstande dat ook de overslag van vloeibare aardolieproducten verminderde.

Bij het containervervoer werd in de *Schweizerische Rheinhäfen* in de periode waar dit verslag betrekking op heeft door watergebonden transporten 56.112 TEU overgeslagen. In vergelijking met de resultaten van de eerste helft van 2019 (62.907 TEU) komt dit neer op een afname van 11%, wat in feite precies overeenkomt met de daling in het containervervoer over de Duitse waterwegen.

3. Vrachtvervoer over de Donau

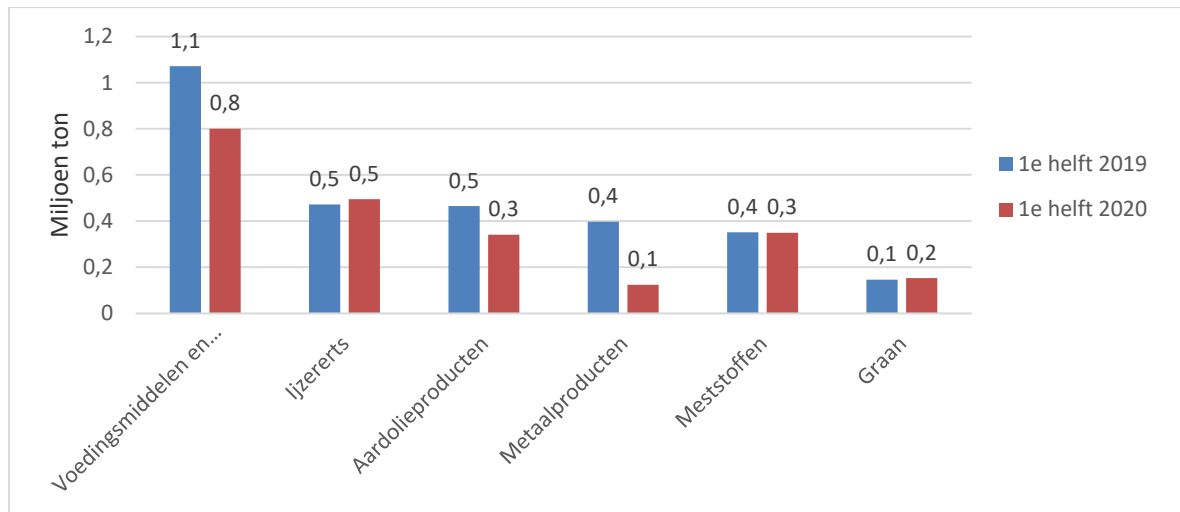
De statistieken over het vrachtvervoer over de Donau zijn afkomstig van de Marktobservatie van de *Donaucommissie*. Binnen de activiteiten voor de marktobservatie in dit gebied worden de transportgegevens op verschillende, daarvoor vastgelegde meetplaatsen langs de Donau precies geregistreerd.

¹ De informatie en gegevens voor Zwitserland zijn allemaal afkomstig van de volgende mededeling voor de pers: *Port of Switzerland (2020)*, persmededeling. *Schweizerische Rheinhäfen im 1. Halbjahr 2020: Rheinhäfen und Schifffahrt trotz Corona im Normalbetrieb – Umschlagsrückgang weniger stark als erwartet.* (Schweizerische Rheinhäfen in de eerste helft van 2020: Rijnhavens en scheepvaart draaien ondanks corona normaal – overslagdaling minder sterk dan verwacht).

Eén van deze meetpunten bevindt zich aan de Boven-Donau, precies gezegd, bij de Slowaaks-Hongaarse grens (stuwpannd bij Gabčíkovo). Een ander meetpunt ligt in Zuid-Hongarije aan de Midden-Donau in de buurt van de Hongaars-Kroatische grens (meetpunt Mohács).

Aan de Boven-Donau werden bij de Slowaaks-Hongaarse grens in totaal 2,3 miljoen ton geregistreerd. Dit staat gelijk aan een daling van 22% ten opzichte van dezelfde periode in 2019. De daling bij de metaalproducten was bijzonder sterk (- 69%).

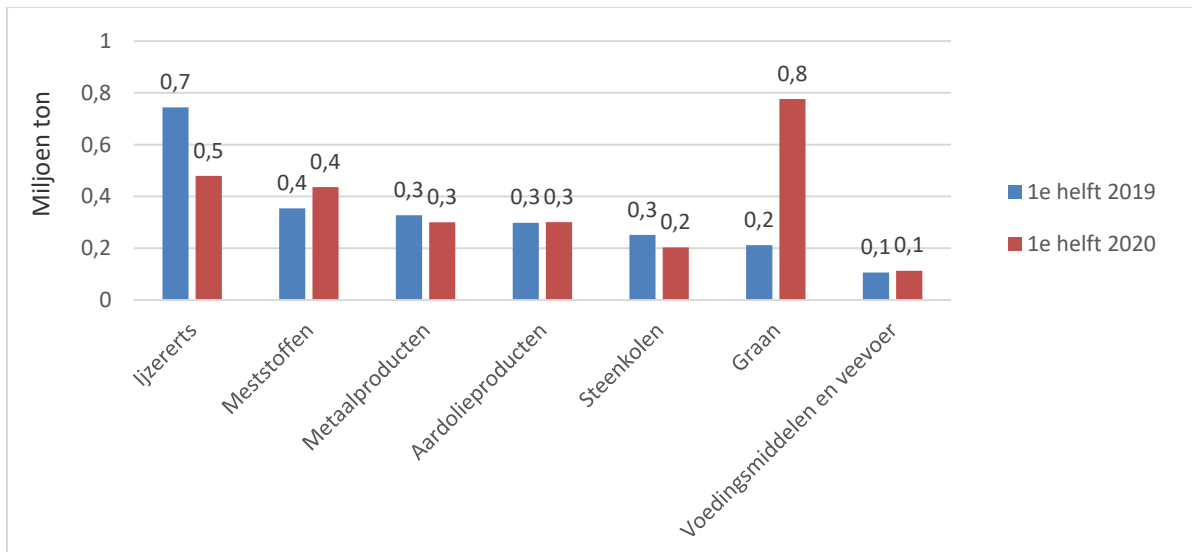
Afbeelding 5: Vrachtvervoer aan de Boven-Donau (Slowaaks-Hongaarse grens*) in de eerste helft van 2019 en 2020



Bron: Donaucommissie, Marktobservatierapport voor de eerste helft van 2020. * Stuwpannd Gabčíkovo

Aan de Midden-Donau in het zuiden van Hongarije werden in de eerste helft van 2020 in totaal 2,6 miljoen ton goederen geregistreerd. Dit is een stijging van 14% in verhouding tot het jaar ervoor. Vooral het vervoer van graan was hier doorslaggevend. De vervoerde hoeveelheid graan is bijna verviervoudigd. Graan wordt vooral stroomafwaarts vervoerd vanuit het gebied rond de Midden-Donau in de richting van de zeehavens aan de Zwarte Zee (voornamelijk naar Constanța).

Afbeelding 6: Vrachtvervoer aan de Midden-Donau (rond de Hongaars-Kroatische grens*)



Bron: Donaucommissie, Marktobservatierapport voor de eerste helft van 2020. * Meetpunt Mohács/Zuid-Hongarije

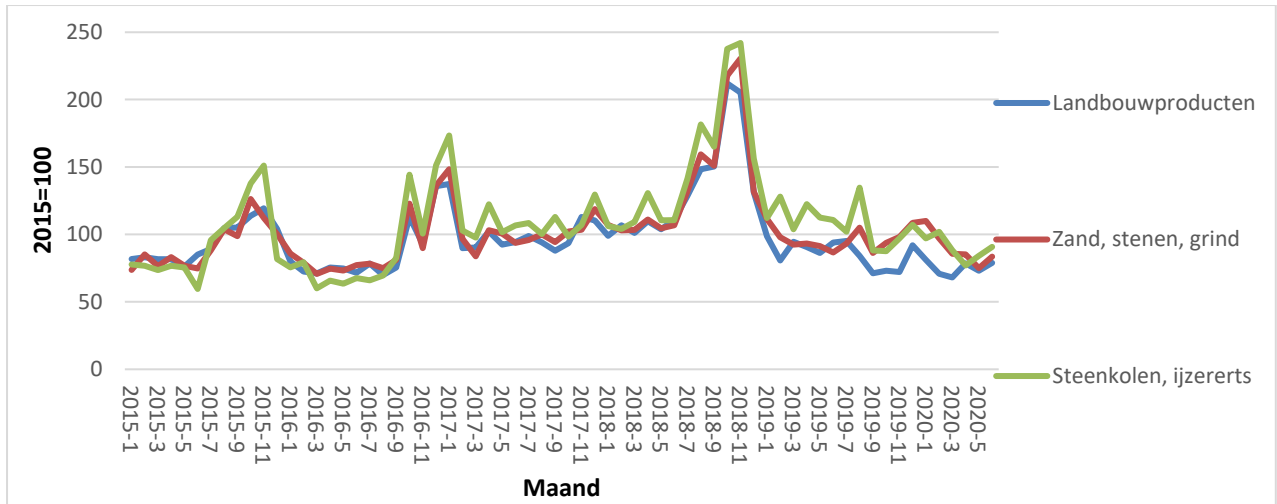
4. Vrachtprijzen

In de eerste helft van 2020 kwamen de vrachtprijzen voor het vervoer van droge lading (spotmarkt) in het Rijnstroomgebied onder druk te staan. Volgens de gegevens over de vrachttarieven die bijeen zijn gebracht door Panteia daalden de vrachtprijzen voor kolen, ijzererts en metalen het sterkst vergeleken met de eerste helft van 2019, en wel met -22% (kolen en ijzererts) en -21% (metalen). Dit is grotendeels te wijten aan de structurele daling in het vervoer van steenkolen en de negatieve gevolgen van de coronacrisis voor de staal- en autoproductie.

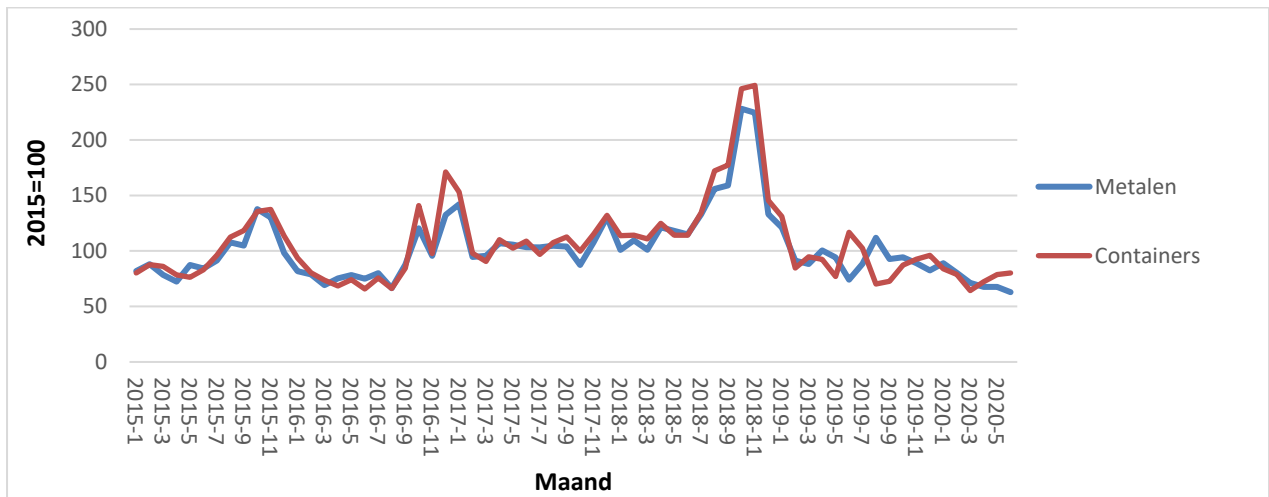
De vrachtprijzen voor het vervoer van containers (vrachtprijzen op de spotmarkt) vielen in de eerste helft van 2020 23% lager uit dan in dezelfde periode in 2019. Daarbij moet worden aangetekend dat de meeste containerschepen op grond van een charterovereenkomst varen. In de grafiek wordt de ontwikkeling van de vrachtprijzen op de spotmarkt weergegeven en die kan dus afwijken van de time charter-tarieven.

Voor zand, stenen en grind, agribulk en containers liepen de vrachtprijzen minder sterk terug (respectievelijk -6% en -17%).

Afbeeldingen 7 en 8: Ontwikkeling van de vrachtprijs voor het vervoer van droge lading en containers in het Rijnstroomgebied (index 2015 = 100)



Bron: Panteia

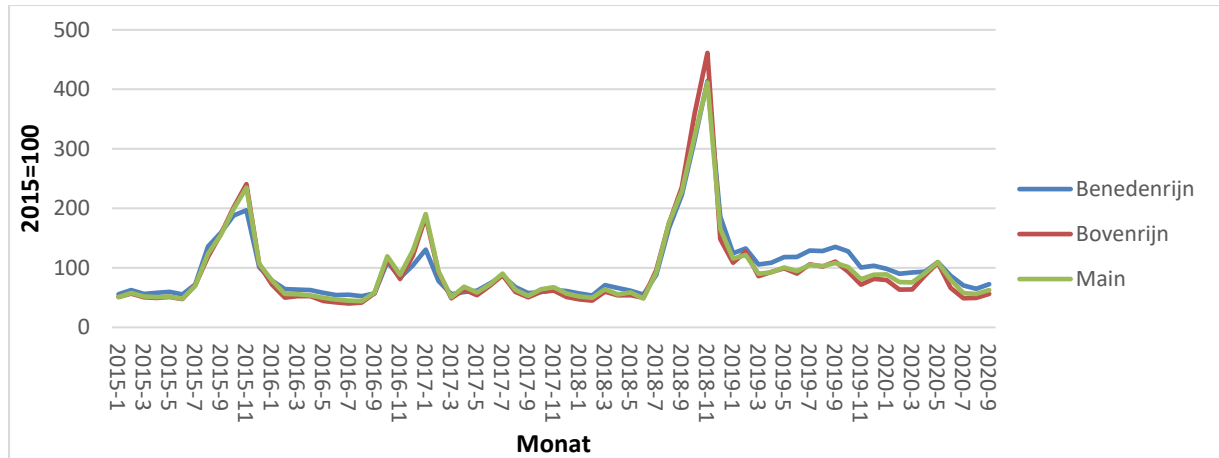


Bron: Panteia

De vrachtprijzen voor het vervoer van gasolie tussen het ARA-gebied (Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen) en bestemmingen langs de Rijn liepen in 2020 eveneens sterk terug. Voor de Beneden-Rijn bedroeg de daling in de eerste helft van het jaar 19,4% en voor de Bovenrijn 22,4%.

Daarbij mag echter niet uit het oog worden verloren dat de vrachtprijzen voor vloeibare lading in de eerste helft van 2019 bovengemiddeld hoog waren, onder andere vanwege inhaaleffecten bij de transporten na de laagwaterperiode in 2018.

Afbeelding 9: Ontwikkeling van de vrachtprijs voor gasolie vanuit het ARA-gebied naar bestemmingen langs de Rijn (index 2015 = 100)



Bron: berekening van de CCR aan de hand van PJK International. * PJK verzamelt gegevens over de vrachtprijzen (in euro per ton) voor het vervoer van vloeibare goederen uit het ARA-gebied naar bestemmingen langs de Rijn. De CCR heeft op basis van deze data een index berekend, met 2015 als referentiejaar. Benedenrijn: Duisburg, Keulen. Bovenrijn: Karlsruhe, Bazel. Main: Frankfurt/M.

De vrachtprijzen op de spotmarkt voor het vervoer van vloeibare lading over de Rijn profiteerden in de eerste zes maanden van 2020 vooral van de lage olieprijs en de relatief lage waterstanden. De lage vrachtprijzen op de spotmarkt voor aardolie, samen met een 'contango'¹- situatie op de toekomstige aardolie markten, werd door importeurs beschouwd als een ideaal moment om aardolieproducten in te voeren, op te slaan en zich in te dekken voor latere prijsrisico's (namelijk hogere prijzen) op de markt.

Begin mei 2020 waren de sluizen in de Bovenrijn weer 24 uur per dag in bedrijf, waardoor de vervoersactiviteiten tijdelijk weer wat aantrokken. Dit ging gepaard met een plotselinge stijging van de vrachtprijzen. Dit effect was echter van korte duur, zodat de vrachtprijzen in juni en de daaropvolgende maanden weer afkalden. In juli, augustus en september 2020 waren de vrachtprijzen voor het vervoer van gasolie beduidend lager dan in dezelfde periode van het jaar daarvoor. Voor de Benedenrijn was het gemiddelde verschil tussen het derde kwartaal van 2020 en het derde kwartaal van 2019 -47%, voor de Bovenrijn zelfs -51% en voor de Main maar liefst -57%.

Een verklaring voor deze zeer sterke daling van de prijzen in het najaar van 2020 is dat in dit najaar de stookolievoorraden niet zoals gewoonlijk weer moesten worden opgevuld, omdat de depots al in het voorjaar tot de rand toe waren gevuld toen de olieprijs een absoluut dieptepunt bereikten.

¹ Contango is een situatie waarin de futuresprijs voor de levering van aardolie hoger is dan de spotmarktprijs.

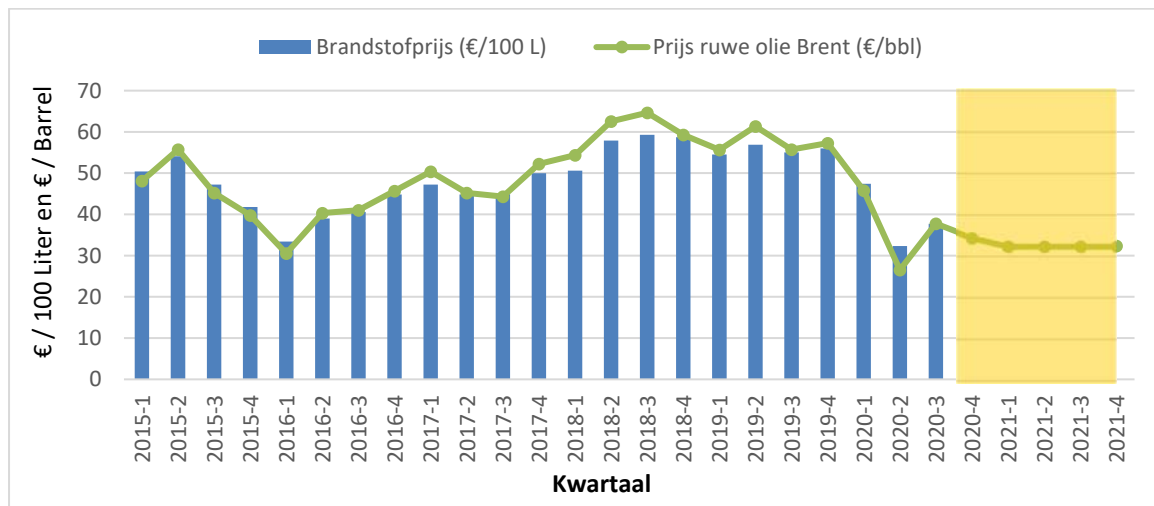
5. Kostenontwikkeling

De brandstofprijzen zijn geanalyseerd aan de hand van de prijzen voor gasolie/diesel die gepubliceerd worden in het kader van het monitoringssysteem voor energieprijzen van het Belgische ministerie van Economische Zaken. De prijzen zijn maximumprijzen en gelden voor een inkoopvolume vanaf ten minste 2000 liter gasolie. Uit de volgende afbeelding blijkt dat er een sterke correlatie met de prijsontwikkeling van ruwe olie bestaat.

Door de dalende oliepijzen in de eerste helft van 2020 gingen ook de brandstofprijzen omlaag. In het derde kwartaal van 2020 vertoonden beide indicatoren een licht herstel. Dankzij dalende brandstofprijzen konden binnenvaartondernemingen die met een lagere vervoersvraag te maken kregen hun bedrijfskosten reduceren.

Verwacht wordt dat de brandstofprijzen in 2021 laag blijven. Naast de lage oliepijzen speelt nog een ander aspect een rol: de waardevermindering van de Amerikaanse dollar ten opzichte van de euro. Verwacht wordt dat deze trend, die in mei 2020 begon, zich in 2021 zal blijven doorzetten, omdat de coronacrisis in de VS naar verwachting tot een grotere economische schade zal leiden dan in Europa.¹

Afbeelding 10: Gemiddelde brandstofprijzen op basis van cijfers van het Belgische ministerie voor economische zaken en de prijzen voor ruwe olie (Brent), met inbegrip van de prognoses*



Bronnen: analyse van de CCR op basis van gegevens van: ITB en SPF Economie (brandstofprijzen), US Energy Information Administration (olieprijs), economische gegevens van de Federal Reserve (wisselkoers Amerikaanse dollar/euro). * Prognose voor de olieprijs van de IMF World Economic Outlook, april 2020. Deze prognose is gebaseerd op de veronderstelling dat de euro in waarde zal toenemen (= waardevermindering van de Amerikaanse dollar), van 1,18 US-\$ per euro in september 2020 naar 1,22 US-\$ per euro in KW4 2022. * 1 vat (bbl) = 159 liter.

6. Passagiersvervoer

De gevolgen van de Covid-19-pandemie voor de passagiersvaart waren in de eerste helft van 2020 ronduit dramatisch. De passagiersvaart (riviercruises, dagtochten) kon niet van start gaan in het nieuwe seizoen. Veerdiensten, die gedeeltelijk van belang zijn voor het openbaar streekvervoer, werden sterk gereduceerd.

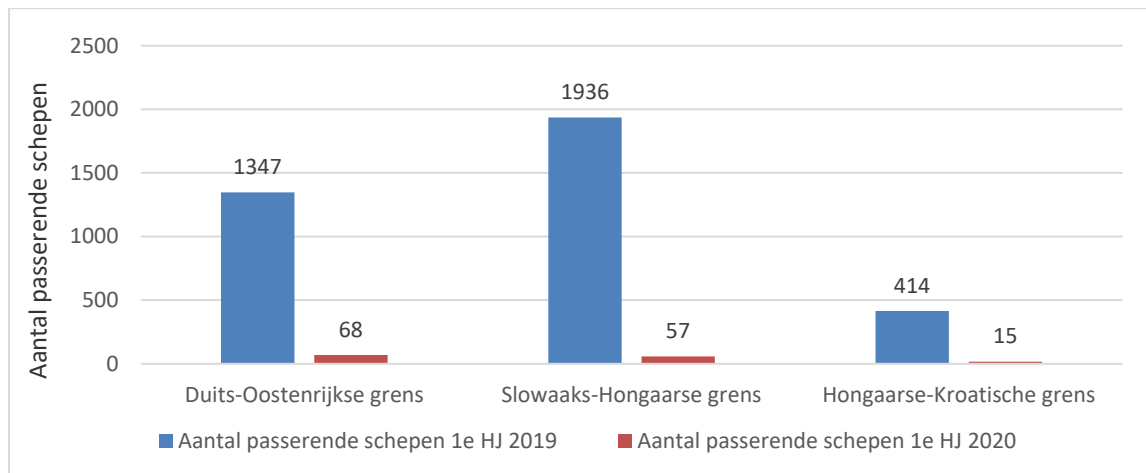
¹ Zie artikel in het "Handelsblatt" van 13 augustus 2020, met een interview met hoogleraar economie, Dr. Bernd Rürup.

Zoals blijkt uit afbeelding 11 zijn de activiteiten van hotelschepen op de Boven- en Midden-Donau in de eerste helft van 2020 vrijwel geheel tot stilstand gekomen. Van de 68 schepen die de Duits-Oostenrijkse grens passeerden, werden er 56 geteld in januari, dus nog voor de pandemie. In de periode van februari tot juni waren er dus slechts twaalf hotelschepen (riviercruiseschepen) die de Duits-Oostenrijkse grens passeerden.

Bij het stuwpijl Gabčíkovo aan de Slowaaks-Hongaarse grens vonden van de in totaal 57 passages in de eerste zes maanden, 49 plaats in de maanden januari en juni. In juni en juli hervatten de hotelschepen en dagtochtschepen weer hun activiteiten, zij het op een veel lager niveau dan normaliter.

De waarden voor de passagiersvaart op de Rijn en andere Europese rivieren zullen vergelijkbaar zijn aan die voor de Donau.

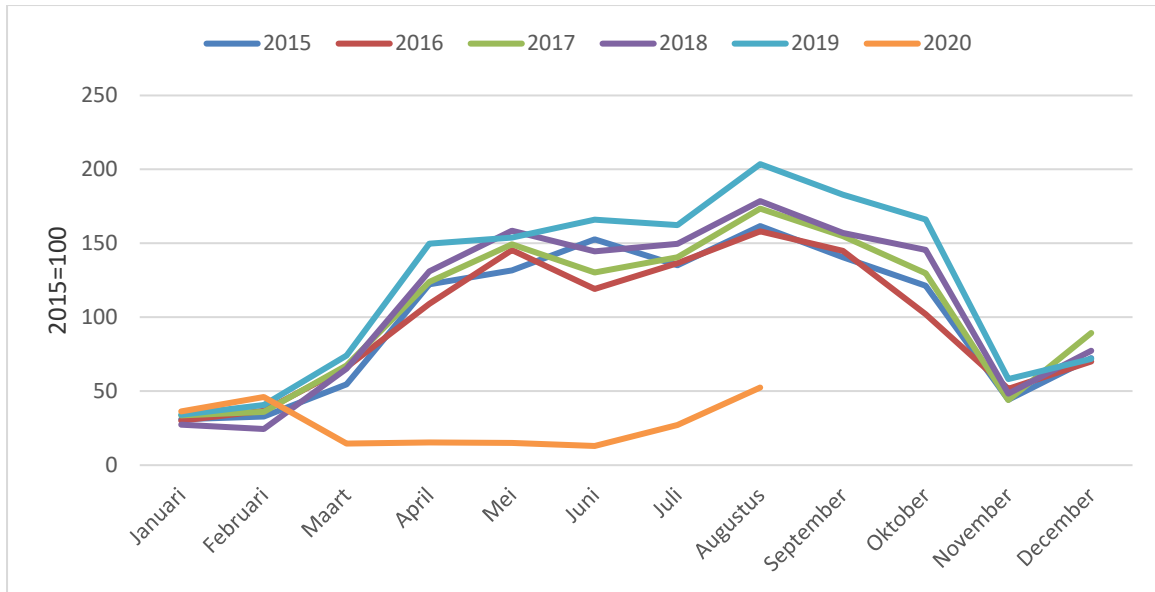
Afbeelding 11: Aantal passages van hotelschepen bij drie meetpunten langs de Boven- en Midden-Donau *



*Bron: Donaucommissie, Marktobservatierapport voor de eerste helft van 2020. * Duits-Oostenrijkse grens = sluis Jochenstein. Slowaaks-Hongaarse grens = stuwpijl Gabčíkovo. Hongaars-Kroatische grens = meetpunt Mohács/Zuid-Hongarije*

Om de financiële gevolgen van de coronacrisis voor de passagiersvaart te kunnen inschatten, kan een vergelijking worden gemaakt op basis van de omzetcijfers voor dit segment in Frankrijk. Afbeelding 12 toont de maandelijkse omzetontwikkeling in de Franse passagiersvaart voor de jaren 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 en 2020 (tot augustus) als indexontwikkeling.

Afbeelding 12: Maandelijks omzetontwikkeling in de passagiersvaart in Frankrijk (index 2015 = 100)



Bron: INSEE, omzetindexcijfers - Passagiersvaart (NAF rév. 2, niv. gegroepede rubriek 50.3)

Om deze cijfers om te rekenen naar een monetaire eenheid, worden zij om te beginnen naast de jaarlijkse omzetcijfers gelegd die Eurostat verstrekt. Volgens Eurostat¹ bedroeg de netto-omzet in de Franse passagiersvaart in 2015 circa 350 miljoen €. In 2018, het meest recente jaar waarvoor deze cijfers beschikbaar zijn, bedroeg de omzet ongeveer 353 miljoen €.

Met behulp van deze cijfers kan nu, samen met de maandelijkse indexontwikkeling van de omzet, de netto-omzet per maand en per jaar in absolute cijfers voor de periode januari 2015 tot augustus 2020 worden berekend.² Op grond van deze berekeningen kan worden vastgesteld dat de netto-omzet in 2020 tot en met augustus pakweg 78% lager lag dan in dezelfde periode in 2019. Uitgedrukt in een bedrag is de omzet in de Franse passagiersvaart in het jaar 2020 tot en met augustus circa 222 miljoen € minder dan in het voorafgaande jaar.

Voor andere landen zal de daling naar verwachting vergelijkbaar zijn. In Duitsland is de omzet in de passagiersvaart in het tweede kwartaal 2020 circa 70% gedaald (in vergelijking met het tweede kwartaal 2019). In het eerste kwartaal van 2020 bedroeg de daling slechts 11%. De netto-omzet in de Duitse passagiersvaart lag in 2018 (laatste beschikbare cijfer) bij 518 miljoen €. Gaat men voor de eerste helft van 2020 uit van een gemiddelde daling van de omzet van rond de 50% ten opzichte van 2019, dan levert dat voor de eerste helft van 2020 een verlies op ter hoogte van ongeveer 142 miljoen €.

¹ Gedetailleerde jaarlijkse ondernemingsstatistieken voor diensten [SBS_NA_1A_SE_R2]

² Hiervoor wordt om te beginnen op basis van de maandelijkse indexreeks voor 2015 samen met de monetaire waarde voor 2015 op jaarbasis een reeks samengesteld van de monetaire cijfers voor 2015 per maand. Met de maandelijkse indexcijfers (voor de jaren 2016-2020) kunnen dan eveneens monetaire waarden worden berekend, op basis van de maandelijkse indexcijfers voor 2016-2020 en de monetaire maandelijkse cijfers voor 2015.

7. Samenvatting en vooruitblik

Het vrachtvervoer over de Rijn daalde in de eerste helft van het jaar met circa 11% in vergelijking met dezelfde periode het jaar ervoor. De ontwikkeling bij vloeibare bulk was echter nog vrij gunstig, met vrijwel gelijkblijvende hoeveelheden. Diverse segmenten droge bulk (vooral steenkolen en ijzererts) toonden de sterkste daling. Het containervervoer liep 8,5% terug.

In de Rijnsoeverstaten waren de resultaten en tendensen in Nederland en Vlaanderen nog het best. Uitgedrukt in percentage was de krimp hier het laagst met -4,6% voor Nederland en -3,6% voor Vlaanderen. Voor het vrachtverkeer op de Duitse waterwegen bedroeg het veranderingspercentage -11%, oftewel op hetzelfde niveau als voor de Rijn. De afname was het grootst in Frankrijk (-17,7%), in Zwitserland (-15,7%) en Wallonië (-15%).

Uitgesplitst naar vrachtsegment kan vastgesteld worden dat sommige goederensegmenten ondanks de coronacrisis groei wisten te boeken. Dit geldt met name voor de segment landbouwproducten (stijging in Duitsland en Frankrijk, zelfs een sterke stijging op de Donau in Hongarije), voedingsmiddelen en veevoer (stijging in Duitsland), vloeibare aardolieproducten (stijging in Vlaanderen en vrijwel gelijkblijvende cijfers voor de Rijn en in Nederland) en tot slot machines en installaties (stijging in Vlaanderen).

De vrachtprijzen voor het vervoer van ijzererts, steenkolen, metalen, containers en gasolie zijn in het Rijnstroomgebied tussen de 19 en 23% gedaald als men deze vergelijkt met de cijfers van de eerste helft van 2019. Bij landbouwproducten en zand, aarde en bouwmaterialen is de afname duidelijk geringer.

Een vooruitblik op de resultaten voor de tweede helft van het jaar wijst alles bij elkaar genomen op een minder sterke daling bij het vrachtvervoer dan in de eerste helft van het jaar. Dit kan worden opgemaakt uit de cijfers over het watergebonden vrachtvervoer in meerdere binnenhavens die tot september en gedeeltelijk zelfs tot oktober 2020 beschikbaar zijn. Een einde van de pandemiecrisis is echter momenteel nog niet in zicht en de stringenter lockdown-maatregelen in november wijzen eerder op een tweede, ingrijpende macro-economische krimp tegen het einde van het jaar, waar ook het vrachtvervoer opnieuw onder te lijden zou kunnen krijgen.

De passagiersvaart werd in de eerste zes maanden van het jaar geconfronteerd met een dramatische teruggang in de activiteiten. Dit blijkt duidelijk uit de zeer lage cijfers voor cruises van hotelschepen. De omzetsdaling kan aan de hand van ramingen worden ingeschat. Voor de Franse passagiersvaart komt men dan op een verlies van circa 222 miljoen € in de eerste acht maanden van 2020. Voor de Duitse passagiersvaart wordt het verlies becijferd op 142 miljoen € in de eerste helft van 2020.

Wat de passagiersvaart betreft lijkt het erop dat de situatie in de tweede helft van het jaar er slechts zeer weinig op vooruit is gegaan. Dit blijkt ook uit de maandelijkse omzetontwikkeling in Frankrijk. De recente lockdown-maatregelen in november treffen de passagiersvaart minder dan het vrachtvervoer, omdat het seizoen in de passagiersvaart van maart tot oktober loopt en juist dan de grootste omzet wordt behaald. Hoe de situatie zich in het bedrijfsleven zal ontwikkelen hangt voor een groot deel ook af van de financiële steun, omdat ook voor het komende jaar 2021 gerekend zal moeten worden met verdere verliezen voor de passagiersvaart (net als in het vrachtvervoer).

PROTOCOL

Schipperspatenten en bemanning

Geen besluit.

PROTOCOL 19

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) – Melding van ongevallen (artikelen 1.16 en 1.17)

1. De rechtszekerheid wordt gewaarborgd door de kwaliteit van de regelgeving, die normatief moet zijn, dat wil zeggen moet voorschrijven, verbieden en bestraffen. Bovendien moet de regelgeving begrijpelijk zijn. Begrijpelijkheid houdt in dat regelgeving leesbaar, duidelijk, nauwkeurig en samenhangend moet zijn. Met betrekking tot regelgeving impliceert de samenhang een harmonisatie van de terminologie, dat wil zeggen van de gebruikte termen, uitdrukkingen en definities, wat een essentieel aspect is om de rechtszekerheid van de regelgeving te waarborgen.
2. De doelstelling is om de verschillende taalversies van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) in overeenstemming te brengen en de tekst van de artikelen 1.16 en 1.17 van het RPR met betrekking tot de melding van ongevallen te moderniseren door de huidige begrippen 'dans les plus brefs délais possible/so bald wie möglich' te vervangen door de begrippen 'sans délai/unverzöglich'.
3. Het ontwerpbesluit betreft alleen de harmonisatie van de Franse en Duitse versies. De Nederlandse versie blijft ongewijzigd.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

De voorgestelde wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement beogen de verbetering van de terminologische coherentie van het RPR met betrekking tot de termen 'sans délai/unverzöglich' en het respectieve gebruik van deze termen in de Franse en Duitse versies.

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

In de praktijk is de huidige formulering 'dans les plus brefs délais possible/so bald wie möglich' (zo spoedig mogelijk) verouderd en vaag, en kan deze tekst aanleiding geven tot excessieve vertraging bij de noodzakelijke kennisgeving. De begrippen 'sans délai/unverzöglich' (onverwijld) zouden duidelijker zijn, aangezien deze het concept 'zonder verwijtbare vertraging' zouden inhouden. Bovendien zou de harmonisatie van deze begrippen het ook mogelijk maken aansluiting te vinden bij de gebruikte terminologie in de artikelen 1.12 tot 1.15 van het RPR, waarin systematisch de uitdrukking 'sans délai/unverzöglich' wordt gebruikt.

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

Eventuele alternatieven voor de overwogen wijzigingen

Het zou mogelijk zijn om af te zien van de harmonisatie van de terminologie, maar dat zou de rechtszekerheid, leesbaarheid en toegankelijkheid van de Rijnregelgeving niet ten goede komen.

Consequenties van deze wijzigingen

De harmonisatie van de terminologie van het RPR houdt in dat de termen en hun gebruik in overeenstemming worden gebracht, hetgeen de wijziging van de Franse en Duitse versies impliceert. In onderhavig geval gaat het om de modernisering van de tekst van de artikelen 1.16 en 1.17 van het RPR en de vervanging van de huidige uitdrukking 'dans les plus brefs délais possible/so bald wie möglich' door de begrippen 'sans délai/unverzöglich'.

Deze wijzigingen geven geen aanleiding tot aanvullende kosten voor het bedrijfsleven en de kosten voor de administraties zijn zeer gering

Consequenties indien deze wijzigingen worden verworpen

Het zou mogelijk zijn van deze wijzigingen af te zien, maar dit zou een harmonisatie van de terminologie met betrekking tot het gebruik van de termen 'sans délai/unverzöglich' in de Franse en Duitse versies van het RPR in de weg staan.

Deze situatie zou de terminologische en juridische onzekerheid met betrekking tot het gebruik van de bedoelde termen inderdaad in stand houden, wat tegenstrijdig zou zijn met de eerder uiteengezette doelstellingen.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politie-reglement,

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

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

neemt de in de bijlage bij onderhavig besluit gevoegde wijzigingen van het Rijnvaartpolitie-reglement aan.

De in de bijlage vermelde wijzigingen treden in werking op 1 december 2021.

Bijlage

Bijlage bij protocol 19

1. *Artikel 1.16, tweede lid (betreft uitsluitend de Franse tekst)*

2. *Artikel 1.17 wordt als volgt gewijzigd:*
 - a) *Het eerste lid (betreft uitsluitend de Franse en Duitse tekst)*
 - b) *Het tweede lid (betreft uitsluitend de Franse tekst)*
 - c) *Het derde lid (betreft uitsluitend de Franse en Duitse tekst)*

PROTOCOL 20

Verlenging van de geldigheidsduur van de definitie van de automatiseringsniveaus in de binnenvaart tot en met 31 december 2022

1. De bevoegde ministers van de lidstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) hebben in de Verklaring van Mannheim van 17 oktober 2018 opgeroepen "*de verdere ontwikkeling van digitalisering, automatisering en andere moderne technologieën te bevorderen en aldus bij te dragen aan de concurrentiekracht, veiligheid en verduurzaming van de binnenvaart*". De strategische oriëntaties van de CCR (Besluit 2017-II-3) bepalen bovendien dat de voordelen van de binnenvaart versterkt moeten worden door innovatie en digitalisering. De prioriteiten van het Belgische voorzitterschap voor de periode 2020-2021 leggen eveneens de nadruk op de totstandbrenging van een kader dat geautomatiseerd varen mogelijk maakt. Daarbij moet de veiligheid en het goede verloop van de scheepvaart worden gewaarborgd, alsmede de attractiviteit van de sector worden verhoogd (Besluit 2019-II-31, punt 4).
2. Automatisering in de scheepvaart bestaat vandaag uit een groot scala aan technische oplossingen en toepassingsmogelijkheden – van een eenvoudige ondersteuning bij de besturing tot aan het volledig geautomatiseerd varen. Met besluit 2018-II-16 heeft de CCR de eerste internationale definitie van de automatiseringsniveaus in de binnenvaart aangenomen. Met behulp van deze definitie kan men zich een goed beeld vormen van alle mogelijke vormen als het gaat om geautomatiseerd varen. Uitgaand van dit gemeenschappelijk concept kan later worden bepaald of er voor de afzonderlijke niveaus specifieke regelgeving nodig is. De geldigheid van deze definitie was echter beperkt tot en met 31 december 2020 in de verwachting dat tegen die tijd aanpassingen nodig zouden kunnen worden op grond van de opgedane ervaring en de verworven kennis.
3. Het Comité Politiereglement heeft in toepassing van zijn mandaat de acceptatie en het gebruik van de internationale definitie van de automatiseringsniveaus in de binnenvaart gevolgd. Het Comité Politiereglement heeft aan het einde van de afgelopen twee jaar vastgesteld dat de internationale definitie van de automatiseringsniveaus in de binnenvaart op grote schaal wordt gebruikt door pilotprojecten in de binnenvaart, nationale autoriteiten en internationale instellingen zoals de VN/ECE of de Permanent International Association of Navigation Congresses (PIANC).
4. Het Comité Politiereglement heeft bovendien een inventarisatie gemaakt van de pilot- en onderzoeksprojecten die op het volgende adres beschikbaar is en regelmatig wordt bijgewerkt: automation.ccr-zkr.org.
5. De CCR heeft haar reglementair kader geanalyseerd en een discussie op gang gebracht over de principiële aspecten die een rol zullen gaan spelen op het moment dat de regelgeving herzien moet worden. Het doel is consensus onder de lidstaten te vinden over een nieuw reglementair kader, zodat de automatisering op een goede manier kan worden ingevoerd. Er moet een hoog veiligheidsniveau worden behouden en de verduurzaming van de binnenvaart moet gewaarborgd blijven.
6. Het Comité Politiereglement heeft een groep vrijwilligers ingesteld die tot taak heeft te werken aan de actualisering van de internationale definitie van de automatiseringsniveaus in de binnenvaart. Deze taak is echter complex en de deskundigen hebben meer tijd nodig om een concreet voorstel voor de herziening van de huidige definitie te kunnen voorleggen.
7. Dit besluit beoogt de geldigheidsduur van de definitie van de automatiseringsniveaus in de binnenvaart te verlengen tot en met 31 december 2022.

Besluit

De Centrale Commissie,

gezien de Verklaring van Mannheim "150 jaar Akte van Mannheim: motor voor een dynamische Rijn- en binnenvaart",

op voorstel van haar Comité Politie-reglement,

onder verwijzing naar haar Besluit 2018-II-16 dat de eerste internationale definitie van de automatiseringsniveaus in de binnenvaart heeft ingevoerd voor een beperkte geldigheidsduur tot en met 31 december 2020,

besluit de geldigheidsduur van de internationale definitie van de automatiseringsniveaus in de binnenvaart te verlengen tot en met 31 december 2022.

PROTOCOL 21

Actualisatie van het mandaat van het Klein Scheepvaartcomité voor de sturing en coördinatie van de werkzaamheden met betrekking tot geautomatiseerd varen

Besluit

De Centrale Commissie,

gezien de Akte van Mannheim waarin de vrije scheepvaart, de uniformiteit van het Rijnregime en de gelijke behandeling verankerd zijn,

gezien de Verklaring van Mannheim "150 jaar Akte van Mannheim: motor voor een dynamische Rijn- en binnenvaart",

onder verwijzing naar haar Besluit 1957-II-29 betreffende de instelling van het Klein Scheepvaartcomité voor de introductie van de duwvaart op de Rijn, en haar Besluit 1966-I-21 waarin het mandaat van het Klein Scheepvaartcomité wordt uitgebreid tot alle nieuwe technologieën in de Rijnvaart,

rekening houdend met de internationale definitie van de automatiseringsniveaus in de binnenvaart die werd aangenomen bij Besluit 2018-II-16,

in een streven de veiligheid en welvaart in de Rijnvaart te waarborgen en

overwegende dat geautomatiseerd varen daar naar verwachting aan zal bijdragen,

ter ondersteuning van de ontwikkeling van geautomatiseerd varen op een duurzame manier waarbij een gelijkwaardig veiligheidsniveau gewaarborgd moet zijn,

overwegende het belang van coördinatie en sturing van alle werkzaamheden op het vlak van geautomatiseerd varen binnen één enkel orgaan, met name voor wat betreft afwijkingen van haar reglementen om proefprojecten mogelijk te maken,

rekening houdend met de beginselen en doelstellingen met betrekking tot de reglementaire werkzaamheden van de CCR ter bevordering van het geautomatiseerd varen die zijn aangenomen door haar Voorbereidend Comité en zijn vervat in de bijlage,

op voorstel van haar Voorbereidend Comité,

1. besluit over te gaan tot een actualisatie van het mandaat van het Klein Scheepvaartcomité, dat als volgt komt te luiden:

De sturing en coördinatie van de werkzaamheden met betrekking tot geautomatiseerd varen worden toegewezen aan het Klein Scheepvaartcomité. Het Klein Scheepvaartcomité houdt zich bezig met alle vraagstukken rond de automatisering en doet hiervoor een beroep op deskundigen uit verschillende domeinen (afhankelijk van het onderwerp in kwestie: technisch, nautisch, bemanning, juridisch ...). Het Klein Scheepvaartcomité behandelt alle aanvragen voor ontheffingen voor proefprojecten. Het genoemde comité bereidt de ontwerpbesluiten voor op grond waarvan in de Rijncorridor tijdelijk kan worden afgeweken van de bepalingen van de reglementen van de Centrale Commissie. Het Klein Scheepvaartcomité houdt alle betrokken comités voortdurend op de hoogte van zijn werkzaamheden. De bevoegde comités worden geraadpleegd, in voorkomend geval schriftelijk, voor advies binnen twee weken met betrekking tot de ontwerpbesluiten op grond waarvan tijdelijk van de reglementen kan worden afgeweken.

Het Klein Scheepvaartcomité begeleidt de uitvoering van de door de Centrale Commissie verleende ontheffingen en brengt verslag uit in de verschillende comités over de tenuitvoerlegging in de lidstaten. Het Voorbereidend Comité (PRE) wordt regelmatig op de hoogte gehouden van de voortgang van de werkzaamheden.

De andere bevoegde comités moeten daarentegen zelf de rechtshandelingen voorbereiden voor eventuele wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement, het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn en het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel schepen op de Rijn waarvan de doelstellingen verder reiken dan de proefprojecten. Het Klein Scheepvaartcomité kan een toezichthoudende rol vervullen bij het opstellen van een routekaart voor eventuele wijzigingen van de reglementen die tegelijkertijd moeten plaatsvinden.

Van het Klein Scheepvaartcomité wordt tevens verwacht dat het regelmatig nagaat in hoeverre de internationale definitie van de automatiseringsniveaus in de binnenvaart, die geldig zal zijn tot 31 december 2022, met name ook buiten de CCR ingang vindt en wordt toegepast. Het Klein Scheepvaartcomité moet daarover tijdens de najaarszitting in 2022 verslag doen. Indien nodig moet het Klein Scheepvaartcomité een nieuwe formulering voor de definitie voorstellen door eventueel nodig geachte wijzigingen in de definitie op te nemen.

Voor de periode 2020-2021 wordt het voorzitterschap van het Klein Scheepvaartcomité bekleed door Nederland en het plaatsvervangend voorzitterschap door België.

Het secretariaat zal er daarbij op toezien dat er zo min mogelijk extra kosten ontstaan door het organiseren van de vergaderingen van het Klein Scheepvaartcomité, zonder evenwel af te stappen van de regeling die geldt voor de werktalen.

2. verzoekt het Comité Politierglement de voorwaarden te onderzoeken waaronder voor een proefproject tijdelijk afgeweken zou kunnen worden van de voorschriften van het Rijnvaartpolitiereglement.

Bijlage

Bijlage bij protocol 21

Werkingsprincipes		Betrokken organen
P1	De CCR neemt een voortrekkersrol op in het realiseren van geautomatiseerd varen (met inbegrip van verschillende automatiseringsniveaus) op de Rijn en de Europese vaarwegen.	Alle
P2	De sturing en coördinatie van de werkzaamheden worden principieel toegewezen aan het Klein Scheepvaartcomité (RN). Dit specifieke orgaan houdt zich bezig met alle vraagstukken rond de automatisering, met inbegrip van ontheffingen voor proefprojecten en met inbegrip van de rechtshandeling voor afwijkingen van de bepalingen van de reglementen van de Centrale Commissie, en met medewerking van deskundigen op verschillende gebieden (al naar gelang de behandelde onderwerpen: technisch, nautisch, bemanning, juridisch...). Daarbij moet ook gezorgd worden voor het regelmatig op de hoogte houden van alle betrokken comités. De bevoegde comités moeten daarentegen zelf de rechtshandelingen voorbereiden voor eventuele wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement, het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn en het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn. RN begeleidt de uitvoering van de door de Centrale Commissie verleende ontheffingen en brengt verslag uit in de verschillende comités over de tenuitvoerlegging in de lidstaten. Het Voorbereidend Comité (PRE) wordt regelmatig op de hoogte gehouden van de voortgang van de werkzaamheden.	Alle, in het bijzonder PRE en RN
P3	De comités en werkgroepen binnen de CCR stellen hun expertise volledig beschikbaar om de ontwikkeling en implementatie van geautomatiseerd varen op een duurzame manier te ondersteunen en daarbij een gelijkwaardig veiligheidsniveau te garanderen.	Alle
P4	Overeenkomstig Besluit 2018-II-16 zal de CCR de begrippen die gebruikt worden in de context van geautomatiseerd varen, definiëren (met inbegrip van de verschillende automatiseringsniveaus) om de inhoud van de werkzaamheden duidelijker te maken.	Alle, met name RP
P5	De CCR werkt maximaal samen met overige organisaties om kennisdeling te maximaliseren (CESNI, ECE/VN, PIANC, ISO, IMO, EBU, ESO, ETF, IVR, Aquapol, private bedrijven, ...).	Alle
P6	De CCR keurt op zeer korte termijn en op voorstel van de lidstaten ontheffingen voor individuele gevallen goed, zodat er proefprojecten kunnen worden uitgevoerd. Er moet worden gegarandeerd dat de coördinatie van de behandeling van de ontheffing door de CCR op een efficiënte manier verloopt.	Alle
P7	Op korte termijn wordt de innovatie internationaal bewerkstelligd en wordt er tegemoetgekomen aan de behoeften van de sector door voorschriften van tijdelijke aard aan te nemen en proefprojecten mogelijk te maken.	Alle

Doelen		Betrokken organen
O1	Geautomatiseerde vaartuigen moeten een gelijkwaardig veiligheidsniveau van het waterwegennet garanderen.	Alle
O2	Geautomatiseerde vaartuigen zijn marktondersteunend en maken het mogelijk om nieuwe vrachtstromen naar de binnenvaart te brengen. Ze dragen bij aan de modal shift en tot een beter evenwicht tussen de verschillende vervoersdragers.	Alle
O3	Overeenkomstig de ministeriële verklaring van Mannheim moet de automatisering helpen de concurrentiekracht van de binnenvaart te vergroten, passende sociale omstandigheden en een gelijkwaardig veiligheidsniveau te garanderen en de duurzame ontwikkeling te bevorderen (in economisch, sociaal en ecologisch opzicht).	Alle
O4	Definities zorgen voor een duidelijk kader en zijn beschikbaar in een werkdocument. Deze definities moeten samenhangend en juridisch bindend zijn op alle gebieden.	RP, DF
O5	Beroepskwalificaties en bemanningsvoorschriften dienen een gelijkwaardig veiligheidsniveau te garanderen.	STF, CESNI/QP met bijdrage van de erkende organisaties

Doelen		Betrokken organen
O6	Op voorwaarde dat een gelijkwaardig veiligheidsniveau wordt gewaarborgd, <ul style="list-style-type: none"> - kunnen de besturing en het beheer van een geautomatiseerd vaartuig worden losgekoppeld van de plaats waar het schip zich bevindt; - hangt de mate van vervanging van personen aan boord door personen aan land af van het automatiseringsniveau. 	RP, STF, CESNI/QP
O7	De technische voorschriften voor binnenvaartschepen (met name ES-TRIN en de nationale omzettingen) dienen het hoge veiligheidsniveau op het netwerk te garanderen.	RV, CESNI/PT
O8	De optische tekens van een geautomatiseerd vaartuig garanderen een duidelijke communicatie en een gelijkwaardig veiligheidsniveau. De signalisatie van de vaargeul garandeert een hoog veiligheidsniveau.	RP
O9	De bedrijfsvoering moet een gelijkwaardig veiligheidsniveau garanderen. In alle situaties moet duidelijk zijn wie verantwoordelijk is voor een vaartuig.	DF
O10	De bedrijfsvoering moet een gelijkwaardig veiligheidsniveau garanderen. In alle situaties moet duidelijk zijn wie (zowel aan boord als aan wal) aansprakelijk kan worden gesteld in geval van een incident.	DF met mogelijk betrokkenheid van IVR.
O11	Een geautomatiseerd vaartuig zal net als bemande vaartuigen deelnemen aan het scheepvaartverkeer. Een geautomatiseerd vaartuig moet volledig aan de verkeersregels kunnen voldoen.	RV, CESNI/PT, RP
O12	De communicatie tussen een geautomatiseerd vaartuig en de bevoegde autoriteit (schip-wal) verloopt even veilig als bij een bemand schip. Een geautomatiseerd vaartuig heeft bovendien dezelfde meld- en kennisgevingsplichten.	RIS, CESNI/TI, IEN, RP
O13	Een geautomatiseerd vaartuig kan met het andere scheepvaartverkeer communiceren (schip-schip) met een gelijkwaardig veiligheidsniveau als een bemand vaartuig.	RIS/G, CESNI/TI, RP
O14	Scheepsbescheiden en andere documenten zijn digitaal beschikbaar en toegankelijk voor handhavingsdiensten via een digitaal systeem, niet aan boord. De elektronische identificatie geschiedt door middel van passende authenticatietools.	RP, STF, RV CESNI/PT, CESNI/QP, CESNI/TI.
O15	Om de veiligheid te garanderen, moeten geautomatiseerde vaartuigen: <ul style="list-style-type: none"> - in staat zijn om noodsituaties aan boord of in de vaargeul aan te pakken zoals elk ander vaartuig; en - op een eigen manier bijstand kunnen verlenen aan een vaartuig in de buurt. 	RP
O16	De nieuwe systemen die gebruikt worden bij geautomatiseerde vaartuigen, moeten voldoen aan de hoogst mogelijke standaarden inzake cyber security en gegevensbescherming. Ze moeten bovendien beschikken over fallback-systemen.	RIS/G, CESNI/TI, RP
O17	De oplossingen die in het kader van geautomatiseerd varen worden ontwikkeld, moeten rekening houden met de beschikbare en bestaande infrastructuur.	IEN, RP

PROTOCOL 22

**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 geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften
voor binnenschepen (ES-TRIN 2021/1)**

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 bij Besluiten 2017-II-20, 2017-II-19 en 2017-II-15 besloten de verschillende reglementen van de CCR, te weten het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, het Rijnvaartpolitierglement en het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, aan te passen om naar ES-TRIN 2017/1 te verwijzen.
3. De CCR heeft bij Besluit 2019-I-11 besloten het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, het Rijnvaartpolitierglement en het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn aan te passen om naar ES-TRIN 2019/1 te verwijzen.
4. CESNI heeft op de vergadering van 13 oktober 2020 de versie 2021/1 van ES-TRIN goedgekeurd. In deze versie zijn in vergelijking met ES-TRIN 2019/1 met name de onderstaande wijzigingen aangebracht:
 - veiligheidsafstand, vrijboord en diepgangsschalen;
 - verlaging van de grenswaarden voor het door varende en stilliggende schepen voortgebrachte geluid
 - draagbare blustoestellen;
 - lithium-ion-batterijen;
 - het ter beschikking stellen en het gebruik van individuele gehoorbeschermingsmiddelen;
 - deuren in verblijven;
 - elektrische bedrijfsruimte aan boord van passagiersschepen;
 - de uitrusting van pleziervaartuigen;
 - bunkering van vloeibaar gemaakt aardgas (LNG);
 - verduidelijking ten aanzien van de geldigheid van het Uniecertificaat op de Rijn;
 - toelating van bijzondere ankers met verminderde massa;
 - overgangsbepalingen, in het bijzonder met betrekking tot vast ingebouwde brandblusinstallaties en de voorstuwingsinstallaties van passagiersschepen;
 - actualisering van de verwijzingen naar Europese en internationale normen;
 - diverse redactionele correcties in de verschillende talenversies.
5. ES-TRIN is geen bindende standaard. De CCR en de EU hebben de intentie om ES-TRIN 2021/1 op gecoördineerde wijze in werking te laten treden op 1 januari 2022 door middel van een verwijzing in de respectieve wetgevende kaders. Om de standaard toepasselijk te maken, kunnen internationale organisaties of derde landen in hun respectieve wettelijke kaders naar deze standaard verwijzen.

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

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

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.

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.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Reglement van onderzoek, Comité Politiereglement 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 2021/1, die op 13 oktober 2020 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,

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 Rijnvaartpolitiereglement 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 2022.

Bijlage

Bijlage bij protocol 22

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

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 2021/1¹. Voor de toepassing van ES-TRIN moet het begrip "lidstaat" worden opgevat als een van de Rijnsoeverstaten of België.”

2. Het Rijnvaartpolitierglement 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 2021/1². 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 2021/1³. Voor de toepassing van ES-TRIN moet het begrip "lidstaat" worden opgevat als een van de Rijnsoeverstaten of België.”

¹ Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN), editie 2021/1, aangenomen door het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) bij Besluit 2020-II-1 van 13 oktober 2020.

² Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN), editie 2021/1, aangenomen door het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) bij Besluit 2020-II-1 van 13 oktober 2020.

³ Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN), editie 2021/1, aangenomen door het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) bij Besluit 2020-II-1 van 13 oktober 2020.

PROTOCOL 23

Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) Aanpassing van het ROSR in verband met de Europese scheepsrompendatabank (EHDB)

Geen besluit.

PROTOCOL 24

Bouw van een nieuwe onttrekkingsconstructie in de rechter oeverdijk van de Rijn in het stuwpannd Marckolsheim, Rijn-km 228,300

Besluit

De Centrale Commissie

neemt er kennis van dat haar Comité Infrastructuur en milieu, dat op grond van de bestaande verdragen en overdracht van de bevoegdheid door Besluit 1990-II-46 hiervoor bevoegd is, instemt met de bouw van een nieuwe onttrekkingsconstructie in de rechter oeverdijk van de Rijn in het stuwpannd Marckolsheim, Rijn-km 228,300.

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

Bijlage

1. Plaats

Het kunstwerk (BW) 5.1.1 zal aangelegd worden in de rechter oeverdijk van de Rijn in het stuwpand Marckolsheim. Het doel is om uit de bevaarbare, gekanaliseerde Rijn bij Rijn-km 228,300 water te onttrekken en om op deze plaats een betere vismigratie tot stand te brengen. Het bouwwerk zal in de eerste vijf jaar worden gebruikt voor het onttrekken van water met een maximum van 6 m³/s. In een tweede bouwfase zal aan de oeverkant een vispassage worden aangesloten.

2. Planning van de bouw

De onttrekkingsconstructie is voorzien in de vorm van een rechthoekige, in staalbeton uitgevoerde doorlaat met een lengte van 37 m. De afmetingen aan de binnenkant van de doorlaat zijn na afwerking $b \times h = 2,50 \times 2,25$ m. De vloerplaat bestaat uit in beton geplaatste waterbouwstenen met een grootte van 30 – 40 cm. De schacht wordt voorzien van een schuif ($b \times h = 2,50 \times 1,80$ m) om de watertoevoer te regelen of af te sluiten. Naast de doorlaat zal een vispassage met een lengte van 27 m worden uitgevoerd. De vispassage zal worden aangelegd bij de afwatering van de onttrekkingsconstructie.

Gepland is om het bouwwerk volledig vanuit de dijk uit te voeren. De zone waarin gewerkt zal worden ligt altijd binnen een afstand van 20 meter vanaf de oever en dus buiten de vaargeul. De afstand tot aan de vaargeul bedraagt meer dan 20 m.

Gepland is om als de vergunning verleend is, de werkzaamheden uit te voeren aan het einde van 2020, begin van 2021, in de vegetatiearme periode.

3. Operationele fasen

Eerste operationele fase: onder water zetten van oude zijarmen in de beginfase

Deze eerste fase van het in gebruik nemen van het kunstwerk zal naar verwachting vijf jaar duren. In deze tijd zal er nog geen vispassage zijn. De onttrokken hoeveelheden water die onttrokken zullen worden, zullen afhangen van de afvoer in de Rijn (zie Tabel 1).

$Q_{\text{Rijn}} < 1.550 \text{ m}^3/\text{s}$: BW 5.1.1 is gesloten, het water wordt onttrokken via BW 5.1.

$Q_{\text{Rijn}} > 1.550 \text{ m}^3/\text{s}$: gelijktijdig gebruik van BW 5.1.1 en BW 5.1

Het bouwwerk 5.1.1 zal gebruikt worden wanneer de afvoer van de Rijn boven de 1.550 m³/s ligt. Deze drempelwaarde is zo besloten tijdens de 66^{ste} vergadering van het Comité A in 1995. In dit besluit werd tevens vastgelegd dat bij een afvoer van meer dan 150 m³/s via de stuw van Breisach, dus bij een afvoer van meer dan 1.550 m³/s in de Rijn, de helft van de hoeveelheid water boven deze drempelwaarde onttrokken mag worden voor ecologische doeleinden.

	Q _{Rijn}	Water- onttrekking BW 5.1.1	Water- onttrekking BW 5.1
Eerste operationele fase	1400 tot 1550 m ³ /s	0,0 m ³ /s	2,0 m ³ /s
	1550 m ³ /s	4,0 m ³ /s	2,0 m ³ /s
	> 1550 m ³ /s	samen max. 7 m ³ /s, waarbij BW 5.1.1 alleen max 6 m ³ /s	
Tweede Operationele fase	1500 m ³ /s	2,0 m ³ /s	Buiten bedrijf/ gebruik alleen bij onderhoudswerk zaamheden
	2000 m ³ /s	2,0 m ³ /s	
	2341 m ³ /s	3,0 m ³ /s	
	4500 m ³ /s	6,0 m ³ /s	

Tabel 1: Onttrekking water bouwwerk 5.1.1

In deze eerste, in de tijd gelimiteerde operationele fase zal bij een afvoer van de Rijn boven de 1550 m³/s maximaal 6 m³/s door het, in de Rijn geplande bouwwerk 5.1.1 stromen, via het watersysteem van het toekomstige retentiebekken stroomafwaarts van de hoofdstuw bij Marckolsheim. Zowel bouwwerk 5.1 als 5.1.1 zijn voorzien van regelbare schuiven waarmee de afvoer naar het retentiegebied kan worden gestuurd.

Na deze proefperiode met het retentiegebied bij Breisach/Burkheim begint de tweede bouwfase, respectievelijk de tweede operationele fase.

Tweede operationele fase: aanleg van de vistrap

Door de aanleg van de vispassage zal de hoeveelheid water die via BW 5.1.1 onttrokken kan worden, afnemen. Het BW 5.1 zal afgezien van tijden waarin onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd moeten worden, permanent gesloten blijven.

Voor de te leveren informatie en gegevens is alleen de eerste operationele fase met de grotere onttrokken waterhoeveelheden van belang.

4. Gevolgen van de met de bouwwerken 5.1.1 en 5.1 onttrokken waterhoeveelheden voor het peil bij Iffezheim

In de eerste operationele fase zal aan de Rijn (bij hoogwater) via de beide bouwwerken 5.1 en 5.1.1 in totaal maximaal 7 m³/s water worden onttrokken. De hoeveelheden onttrokken water bij Rijn-km 228,300 en 228,350 zullen via het inlaatbouwwerk 5.27 (Rijn-km 236,350) en via de doorgaande oude Rijn-arm onder de stuw van Marckolsheim weer naar de Rijn teruggevoerd worden.

Het peil bij Iffezheim (Rijn-klm 336,200) ondervindt geen invloed van de wateronttrekking via bouwwerk 5.1 en 5.1.1, omdat het water dat onttrokken wordt stroomafwaarts van de stuw bij Marckolsheim weer naar de Rijn wordt teruggevoerd.

5. Gevolgen voor de waterspiegel van de Rijn

In de eerste operationele fase wordt via de beide bouwwerken (5.1.1 en 5.1) water onttrokken aan de Rijn dat via het retentiegebied stroomafwaarts van de stuw bij Marckolsheim weer teruggevoerd wordt. Beide bouwwerken zullen voldoen aan de regels die gelden voor de onttrekking van water (groene kaart) (zie

Overeengekomen in/op	Bij een Rijnafvoer van	Toegelaten onttrokken hoeveelheid water
12e vergadering van het Comité A April 1962	$Q_{Rijn} < 800 \text{ m}^3/\text{s}$	0,5 m ³ /s
	$800 \text{ m}^3/\text{s} < Q_{Rijn} < 1400 \text{ m}^3/\text{s}$	1,0 m ³ /s
6de vergadering van het Comité A April 1959	$1400 \text{ m}^3/\text{s} < Q_{Rijn} < 1500 \text{ m}^3/\text{s}$	2,0 m ³ /s
	$Q_{Rijn} > 1500 \text{ m}^3/\text{s}$	10 m ³ /s (om te spuien)

Tabel 2), omdat zij samen maximaal de hoeveelheid water zullen onttrekken die tot nu toe alleen door bouwwerk 5.1 werd onttrokken.

Overeengekomen in/op	Bij een Rijnafvoer van	Toegelaten onttrokken hoeveelheid water
12 ^e vergadering van het Comité A April 1962	$Q_{Rijn} < 800 \text{ m}^3/\text{s}$	0,5 m ³ /s
	$800 \text{ m}^3/\text{s} < Q_{Rijn} < 1400 \text{ m}^3/\text{s}$	1,0 m ³ /s
6 ^{de} vergadering van het Comité A April 1959	$1400 \text{ m}^3/\text{s} < Q_{Rijn} < 1500 \text{ m}^3/\text{s}$	2,0 m ³ /s
	$Q_{Rijn} > 1500 \text{ m}^3/\text{s}$	10 m ³ /s (om te spuien)

Tabel 2: Toegelaten hoeveelheden water die aan de Rijn onttrokken mogen worden

Aan het begin van de tweede operationele fase zal het bouwwerk 5.1 als bouwwerk behouden blijven. Het water zal echter uitsluitend via bouwwerk 5.1.1 worden onttrokken. Ook als het water alleen nog maar via bouwwerk 5.1.1 wordt onttrokken, zullen de drempelwaarden worden nageleefd die vermeld staan op de groene kaart.

In beide operationele fasen worden vergelijkbare hoeveelheden water onttrokken, net als tot nu toe het geval is nu alleen bouwwerk 5.1 in gebruik is, zodat de situatie ten aanzien van de waterspiegel niet zal wijzigen.

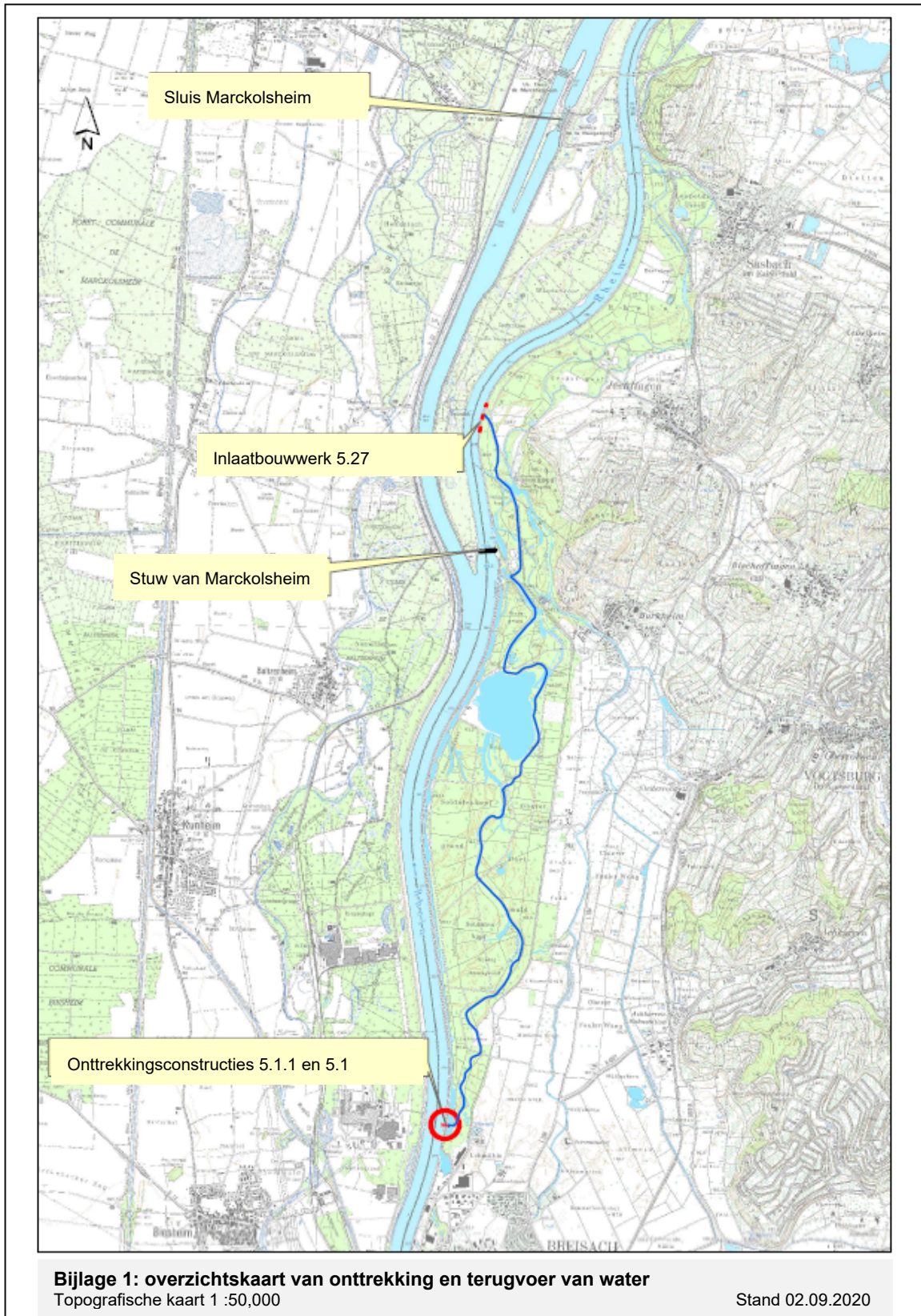
6. Gevolgen voor de scheepvaart

De maximale dwarsstroming als gevolg van de maximale onttrekking van water aan de Rijn van 6 m³/s bedraagt vlak voor de plaats waar het water wordt onttrokken in verhouding tot de doorsnede van het bouwwerk 1,3 m/s.

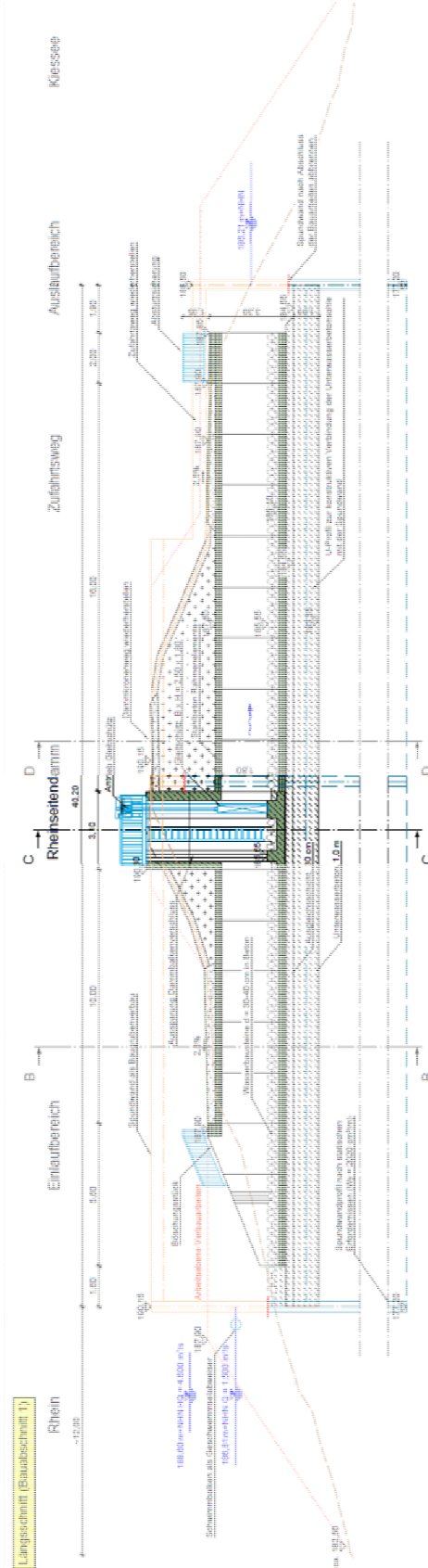
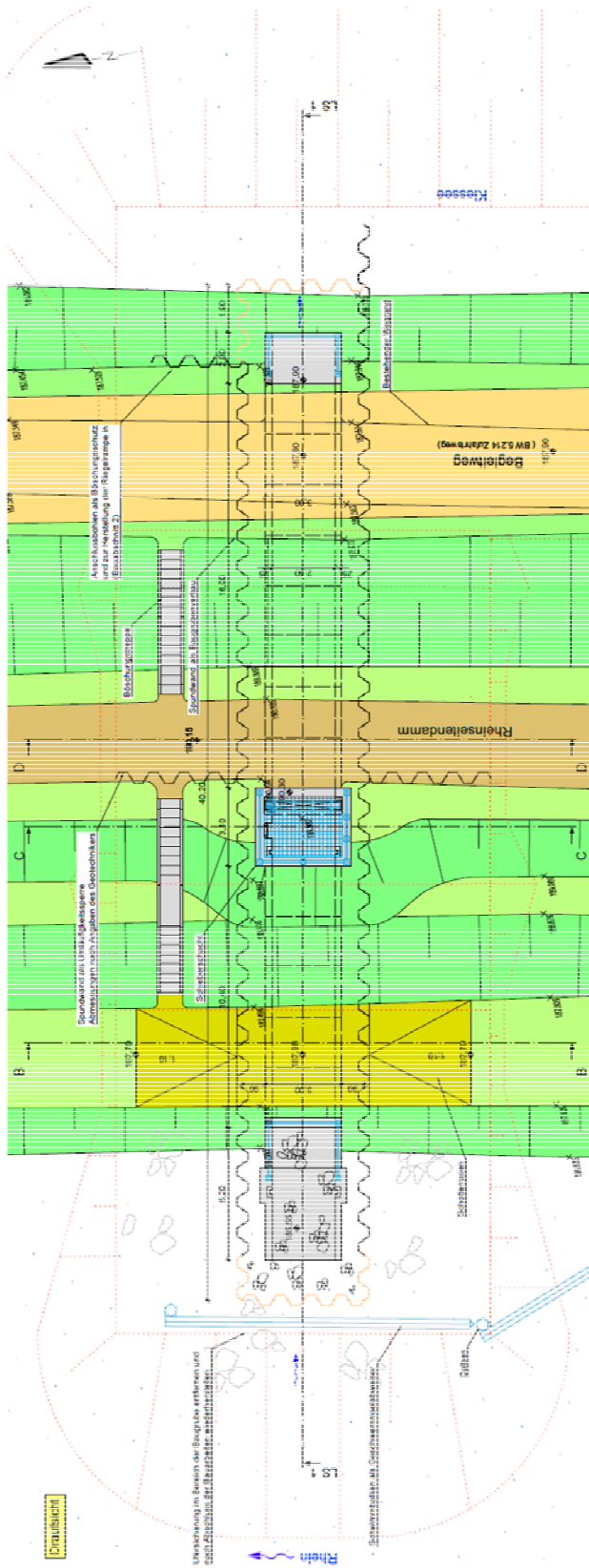
De berekening aan de hand van de potentiaaltheorie levert als resultaat op dat op een afstand van 40 m aan de rand van de vaargeul bij de onttrekking van water de dwarsstroming een snelheid van 0,01 m/s heeft.

Er wordt dus voldaan aan de toegelaten snelheid van de dwarsstroming van 0,3 m/s bij de vaargeulrand.

7. Overzichttekening



8. Overzicht en schematische doorsnedes



PROTOCOL 25

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

Besluit

De Centrale Commissie,

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

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

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

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

verzoekt de Duitse en Franse delegatie,

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

Bijlage

Bijlage bij protocol 25

**Overzicht van de stremmingen 2021 van de sluizen in de Rijn en het Grand Canal d'Alsace
Stand per 10.09.2020**

Exploitant	Sluis	Begin van de stremming	Einde van de stremming	Opmerking
EDF	Kembs westelijke sluiskolk	15 maart 2021	19 maart 2021	Mogelijke hinder
EDF	Kembs oostelijke sluiskolk	31 mei 2021	24 september 2021	Mogelijke hinder
EDF	Ottmarsheim kleine sluiskolk	25 mei 2021	17 september 2021	Mogelijke hinder
EDF	Ottmarsheim grote sluiskolk	15 maart 2021	19 maart 2021	Beperking
EDF	Fessenheim kleine sluiskolk	17 mei 2021	17 september 2021	Mogelijke hinder
EDF	Fessenheim grote sluiskolk	15 maart 2021	19 maart 2021	Beperking
EDF	Vogelgrün kleine sluiskolk	10 mei 2021	30 juli 2021	Mogelijke hinder
EDF	Vogelgrün grote sluiskolk	15 maart 2021	19 maart 2021	Beperking
EDF	Marckolsheim kleine sluiskolk	7 juni 2021	3 september 2021	Mogelijke hinder
EDF	Marckolsheim grote sluiskolk	15 maart 2021	19 maart 2021	Beperking
EDF	Rhinau kleine sluiskolk	25 mei 2021	6 augustus 2021	Mogelijke hinder
EDF	Rhinau grote sluiskolk	15 maart 2021	26 maart 2021	Beperking
EDF	Gerstheim kleine sluiskolk	17 mei 2021	30 juli 2021	Mogelijke hinder
EDF	Gerstheim grote sluiskolk	15 maart 2021	19 maart 2021	Beperking
EDF	Straatsburg kleine sluiskolk	14 juni 2021	24 september 2021	Mogelijke hinder
EDF	Straatsburg grote sluiskolk	15 maart 2021	26 maart 2021	Beperking
VNF	Gambsheim westelijke sluiskolk	-	-	
VNF	Gambsheim oostelijke sluiskolk	6 september 2021	29 oktober 2021	Mogelijke hinder
WSV	Iffezheim westelijke sluiskolk	20 september 2021	5 november 2021	Mogelijke hinder
WSV	Iffezheim oostelijke sluiskolk	21 juni 2021	25 juni 2021	Mogelijke hinder

Opgelet:

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

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

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

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

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

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

PROTOCOL 26

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

Besluit

De Centrale Commissie neemt kennis

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

Bijlagen

Bijlagen bij protocol 26

1. Rijnvaartpolitiereglement: Inwerkingtreding en opnieuw in werking treden

POLITIERELEMENT

Inwerkingtreding van voorschriften en van tijdelijke voorschriften
Opnieuw in werking treden van tijdelijke voorschriften

Protocol	Inhoud	*)	Voorziena inwerking- treding	In werking getreden in			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art 2, 7, 8 en bijlage 2 - Voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2006-I-19	Definitieve wijzigingen van het RPR	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2013-II-17	Wijziging van het RPR- art. 12.02, 12.03 en bijlage 9 (2012-II-13) (betreft uitsluitend de NL tekst)	I	1.6.2014	-	-	11.6.2014	-
2017-I-9	Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 van het RPR (art. 1.08, 4.07 en 7.01)	I	1.12.2017	16.8.2017	19.9.2019	1.12.2017	13.6.2017
2017-I-11	Definitieve wijzigingen van het RPR - Betekenis van enige uitdrukkingen (art. 1.01), Inland AIS en Inland ECDIS (art. 4.07), meldplicht (art. 12.01) en lijst van de soorten vaartuigen en samenstellen (inhoudsopgave, bijlage 12)	I	1.12.2018	1.5.2018		1.12.2018	5.12.2017
2017-I-12	Definitieve wijzigingen van het RPR - Scheepsbescheiden en andere documenten aan boord (art. 1.10) en marifoon (art. 4.05)	I	1.6.2018	1.5.2018	19.9.2019		5.12.2017
2017-II-16	Definitieve wijziging van het (RPR) - Schipper (art. 1.02, lid 1)	I	1.6.2018	1.5.2018	19.9.2019	25.9.2018	2.3.2018
2017-II-17	Definitieve wijziging van het RPR - Specifieke ligplaatsen (art. 7.06, lid 3 en 4, en bijlage 7)	I	1.6.2018	1.5.2018	19.9.2019	25.9.2018	2.3.2018
2017-II-19	Wijziging van het RPR - Aanpassing van het RPR om rekening te houden met de Europese Standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2017/1)	I	7.10.2018	7.10.2018	19.9.2019		
	Bijlage 1					7.10.2018	28.5.2018
	Bijlage 2					7.10.2018	29.1.2018
2018-I-9	Ver Definitieve wijzigingen van het RPR (inhoudsopgave, art. 1.01 onderdelen ad, ae, af, 1.07 lid 2 tot en met lid 6, 1.10, lid 1, onderdelen ac, ad, ae, 2.06, 6.28, leden 10 tot en met 13, 7.08, 8.11, 10.01, lid 3, alleen het riviergedeelte Gernersheim – Mannheim-Rheinau, 15.06 tot en met 15.09, bijlage 3, schetsen 62, 66, en bijlage 7, deel I, onderdeel A, vermelding bij teken A.9)	I	1.12.2018	1.12.2018	19.9.2019	1.12.2018	29.8.2018
2018-I-10	Definitieve wijzigingen van het RPR – Verwijzingen naar het ADN en taalkundige aanpassingen (art. 3.14, lid 7, en 7.07, lid 2, onderdeel b))	I	1.12.2018	5.11.2018	19.9.2019	1.12.2018	29.8.2018

*) I = Inwerkingtreding, O = Opnieuw in werking treden

Protocol	Inhoud	*)	Voorziena inwerking-treding	In werking getreden in			
				D	F	NL	CH
2018-I-11	Definitieve wijzigingen van het RPR - Inland AIS (art. 4.07, lid 2 en 4)	I	1.12.2018	5.11.2018	19.9.2019	1.12.2018	29.8.2018
2018-I-12	Definitieve wijzigingen van het RPR - Meldplicht (art. 12.01)	I	1.12.2018	5.11.2018	19.9.2019	1.12.2018	29.8.2018
2018-II-7	Definitieve wijzigingen van het RPR, art. 1.22 en 1.22a	I	1.12.2019	6.6.2019	21.8.2020	1.12.2019	28.2.2019
2018-II-11	Definitieve wijzigingen van het RPR - Kentekens van schepen (art 1.10, lid 2, derde alinea, 2.01, lid 1, onderdelen c en d, en lid 3, 2.05 en bijlage 10)	I	1.12.2019	6.6.2019	21.8.2020	1.12.2019	28.2.2019
2018-II-12	Definitieve wijziging van het RPR - Marifooninstallaties van kleine schepen die radar gebruiken (art. 4.06, lid 1 en 4)	I	1.12.2019	6.6.2019	21.8.2020	1.12.2019	28.2.2019
2018-II-13	Definitieve wijzigingen van het RPR – Technische benaming (art. 12.01, lid 2, onderdeel g, punt bb)	I	1.12.2019	6.6.2019	21.8.2020	1.12.2019	28.2.2019
2018-II-14	Definitieve wijzigingen van het RPR – (Bijlage 7, Verkeerstekens van de vaarweg, tekens E.3, E.4a en E.4b)	I	1.12.2019	6.6.2019	21.8.2020	1.12.2019	28.2.2019
2018-II-17	Definitieve wijziging van het RPR - Inland AIS (art. 4.07, lid 2, onderdeel b)	I	1.7.2019		19.9.2019	1.12.2018	21.12.2018
2019-I-10	Definitieve wijzigingen van het RPR – art. 14.05 Bingen	I	1.12.2019	8.11.2019		1.12.2019	16.8.2019
2019-I-11	Technische Definitieve wijziging van het (ROSR, het RPR en het 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)	I	1.1.2020	8.11.2019			16.8.2019
2019-II-16	Definitieve wijzigingen van het RPR (inhoudsopgave, art. 1.10, 1.10a, 1.11, bijlage 13) en van het ROSR (art. 2.13, lid 1) inzake de actualisering van de lijst van documenten die aan boord moeten worden bewaard	I	1.12.2020	2.6.2020	14.11.2020		12.2.2020
2019-II-17	Definitieve wijzigingen van het RPR met het oog op de harmonisatie van de terminologie met betrekking tot de termen "vaargeul, vaarwater en vaarweg"	I	1.12.2020	2.6.2020	14.11.2020		12.2.2020
2019-II-18	Goedkeuring van een wijziging van het RPR via de schriftelijke procedure (art. 1.11)	I	1.12.2019	2.6.2020	14.11.2020		12.2.2020
2020-I-12	Definitieve wijzigingen van het RPR – meldplicht (art. 1.10a, lid 1, 2.01, lid 1, onderdeel c en lid 3, 2.05, lid 1, 12.01)	I	1.12.2021				
2020-I-13	Definitieve wijzigingen van het RPR – vermindering van verdrinkingsgevallen (art. 1.08, 7.01)	I	1.12.2020	15.9.2020			26.11.2020
2020-I-14	Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig art. 1.22a van het RPR (art. 4.07)	O	1.12.2020	26.8.2020			26.11.2020

2. Reglement Onderzoek schepen op de Rijn: Inwerkingtreding en opnieuw in werking treden

REGLEMENT VAN ONDERZOEK

Inwerkingtreding van voorschriften en van tijdelijke voorschriften
Opnieuw in werking treden van tijdelijke voorschriften

Protocol	Inhoud	*)	Voorziene inwerkingtreding	In werking getreden in				
				D	B	F	NL	CH
2017-II-20	Definitieve wijziging van het ROSR - Aanpassing van het ROSR om rekening te houden met de Europese Standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2017/1)	I	7.10.2018	7.10.2018			7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Definitieve wijzigingen van het ROSR, art. 1.06	I	1.12.2019	6.6.2019			1.12.2019	28.2.2019
2019-I-11	Technische definitieve wijziging van het (ROSR, het RPR en het 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)	I	1.1.2020				1.1.2020	16.8.2019

*) I = Inwerkingtreding, W = Opnieuw in werking treden

3. Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn ("RSP"): Inwerkingtreding en opnieuw in werking treden

REGLEMENT BETREFFENDE HET SCHEEPVAARTPERSONEEL

Inwerkingtreding van het Reglement, van voorschriften en van tijdelijke voorschriften
Opnieuw in werking treden van tijdelijke voorschriften

Protocol	Inhoud	*)	Voorziena inwerking-treding	In werking getreden in				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-8	Erkenning van het Slowaakse Kapiteinsvaarbewijs klasse I en het Slowaakse radarbevoegdheidsbewijs	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Erkenning van het Oostenrijkse vaarbewijs en radarbevoegdheidsbewijs	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Erkenning van het Bulgaarse vaarbewijs	I	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011
2012-II-11	Definitieve wijzigingen van het RSP - Erkenning van het Slowaakse Kapiteinsvaarbewijs en het Slowaakse radarbevoegdheidsbewijs	I	1.1.2013	21.3.2014		30.1.2015	24.5.2013	29.11.2012
2012-II-12	Definitieve wijzigingen van het RSP (art. 6.02)	I	1.12.2013	21.3.2014		27.1.2015	24.5.2013	15.2.2013
2014-II-13	Erkenning van opleidingen tot matroos in niet-Rijnsoeverstaten Wijziging van artikel 3.02, derde lid, onderdeel a, van het RSP	I	1.12.2015	29.7.2015		1.2.2016	11.12.2015	6.1.2015
2015-I-7	Amendering van het RSP door een definitieve wijziging	I	1.7.2016	24.9.2015		1.2.2016	1.7.2016	19.6.2015
2015-I-10	Wijziging van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn - Wijziging van het model van het Rijnpatent alsmede van verschillende vaarbewijzen en bevoegdheidsbewijzen voor de radarvaart (Bijlagen D1, D5, D6 en A5 van het RSP)	I	1.8.2015	1.7.2016		21.10.2015	1.8.2015	19.6.2015
2015-I-11	Mogelijke erkenning van vaartijdenboeken van niet-Rijnstaten Wijziging van artikel 3.13 en Bijlage A1 van het RSP en invoeging van een Bijlage A1a	I	1.7.2016	1.7.2016		12.5.2017	1.7.2016	19.6.2015
2015-II-14	Erkenning van matrozenopleidingen van buiten de Rijnstaten / Verkrijging van de bekwaamheid "volmatroos" Wijziging van art. 3.02, lid 5, onderdeel a, van het RSP	I	1.12.2016	1.12.2016		12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2016-I-6	Elektronische publicatie van de afgeevende autoriteiten - Wijziging van de bijlagen A5, D5 en D6 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn	I	1.8.2016	11.4.2017		12.5.2017	20.12.2016	20.6.2016
2016-II-8	Wijzigingen van het RSP - Wijziging van het model van het Rijnpatent in Nederland (Bijlage D1 van het RSP)	I	15.7.2016	**)		12.5.2017	22.6.2016	**)
2016-II-9	Wijzigingen van het RSP - Aanpassing van de bemanningsvoorschriften, art. 3.01, 3.02, lid 4 t/m lid 8, 3.15, lid 3, 3.16, lid 1, 3 en (nieuw) 4 lid, 3.17, lid 1 t/m lid 3, 6 t/m (nieuw) lid 9 en (nieuw) lid 10, 3.18, lid 2, 7.01 lid 4, 7.02 lid 4, 7.06 lid 1, 9.06 (nieuw) alsmede Bijlage A1	I	1.12.2017	27.9.2017		19.9.2019	29.11.2017	3.2.2017
2016-II-10	Erkenning van de geldigheid van nationale vaarbevoegdheidsbewijzen van afzonderlijke lidstaten op de Rijn	I	1.4.2017	11.4.2017		12.5.2017	1.4.2017	**)

*) I = Inwerkingtreding, W = Opnieuw inwerking treden

***) Niet van toepassing

Protocol	Inhoud	*)	Voorziena inwerking- treding	In werking getreden in				
				D	B	F	NL	CH
2017-II-15	Definitieve wijzigingen van het RSP – Aanpassing van art. 1.01, lid 37 en 40; art. 3.13, lid 1; art. 3.14, lid 1; art. 3.14, lid 1.1, onderdelen j) en m); art. 3.14, lid 2; art. 3.17, lid 2, voetnoot nr. 2; art. 3.18, lid 3; art. 3.19, lid 3; art. 5.06; art. 5.10, lid 1, onderdeel a); bijlage A1, nr. 1; bijlage D7, nr. 1.3; bijlage D8, nr. 2.7; bijlage E2, nr. 1.1	I	7.10.2018	7.10.2018		19.9.2019	7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Definitieve wijzigingen van het RSP, art. 1.02	I	1.12.2019	6.6.2019			1.12.2019	28.2.2019
2018-II-10	Wijziging van het RSP - Aanpassing van de voorschriften over de rusttijd aan bord, art. 3.11, lid 4 (nieuw) t/m lid 6, 3.12, lid 5 en 7	I	1.7.2019	6.6.2019		19.9.2019	14.6.2019	28.2.2019
2019-I-11	Technische Definitieve wijziging van het (ROSR, het RPR en het 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)	I	1.1.2020	8.11.2019			1.1.2020	16.8.2019

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

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

**AANBEVELING Nr. 7/2019
van 14 augustus 2019**

LIBRA

Voor het motorvrachtschip "Libra", uniek Europees scheepsidentificatienummer 06001369, wordt bij deze op grond van artikel 2.20, tweede lid, onderdeel b, van het ROSR de vergunning afgegeven om voor de boegschroefbediening, af te wijken van artikel 7.04, negende lid, van de ES-TRIN, onder de voorwaarde dat zodra de huidige boegschroef wordt vervangen, de besturing van de boegschroef conform artikel 7.04, negende lid, van de ES-TRIN wordt uitgevoerd.

Bijlagen:

1. brief d.d. 20 mei 2017 met daarin de beschrijving van de werking van de boegschroefbediening aan boord van de Libra;
2. brief d.d. 8 december 2017 met daarin de argumentatie van de eigenaar + tekeningen;
3. afbeelding van de boegschroefbediening op de lessenaar in de stuurhut;
4. brief d.d. 12 augustus 2019 met toelichting van de technische problemen.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (19) 34 worden gevonden.)

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

**AANBEVELING Nr. 5/2020
van 19 november 2020**

KÖNIGSTEIN

Op grond van artikel 2.20, tweede lid, onderdeel b, van het ROSR, wordt voor het hotelschip "MS Königstein", uniek Europees scheepsidentificatienummer 05502420, toestemming gegeven om in afwijking van artikel 3.03, tweede lid, van ES-TRIN, editie 2017/1, te worden toegelaten met behoud van de bestaande plaatsing van het stuurhuis ten opzichte van de plaats van het aanvaringsschot. Het periodiek onderzoek van het vaartuig vond plaats in november 2019 op basis van ES-TRIN 2017/1. In geval van ombouw van het stuurhuis en de romp van het voorschip moet artikel 3.03 van ES-TRIN volledig worden nageleefd.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (20) 65 worden gevonden.)

5. Jaarlijks verslag over kabeloverspanningen en kruisingen onder de rivierbedding

Rijn van kmr 166,64 tot 170,00 (Bazel) en van kmr 352,07 tot 952,50 (Waal) of tot kmr 989,20 (Lek)

Art.	Bouwwerk	Rijn-km	Plaats	Overdekking / minimale doorvaarthoogte (,.., m)	Opmerking
1	Duiker	807,518	Rheinberg-Ossenberg, Voerde-Spellen	3,50 m	Voltooid in 2019. Minimumeisen ¹ ten aanzien van de overdekking (> 2,50 m) zijn in acht genomen.
2	Afwateringsduiker	696,500	Keulen	> 7,16 m	Geplande duiker. Minimumeisen ¹ ten aanzien van de overdekking (> 2,50 m) zijn in acht genomen.

¹ Minimumeisen en aanbevelingen voor de technische uitvoering van werken aan de Rijn (Besluit 2012-I-13, stand van 19 oktober 2016).

6.1 Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding
(Besluit 2010-I-8)

Bijlage 2 bij dienstinstructie nr. 1

Door middel van een bewijs van vaarbekwaamheid aangetoonde vaartijd buiten de Rijn
(artikel 3.09, derde lid)

...

1	2	3	4	5
Etat / Staat / Land	n°/ Lfd. Nr./ Nr.	Dénomination du certificat / Bezeichnung des Zeugnisses / Aanduiding van het getuigschrift	Name der Behörde, die das Zeugnis ausgestellt hat Nom de l'autorité qui a délivré le certificat / Uitgevende instantie	Temps de navigation à prendre en compte en jours / anzurechnende Fahrzeit in Tagen / Mee te rekenen vaartijd in dagen
B	1	Stuurbrevet (Brevet de conduite) A	FOD Mobiliteit en Vervoer	360
	2	Stuurbrevet B		
	3	Stuurbrevet C		
	4	Stuurbrevet D		
B	5	Vaarbewijs (Certificat de conduite) A	De Vlaamse Waterweg nv Havenstraat 44 3500 Hasselt Service Public de Wallonie Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques Guichet de la navigation Rue Canal de l'Ourthe 9 4031 Liège	720, waarvan 180 als matroos
	6	Vaarbewijs B		
	7	Vaarbewijs A + aantekening P		
	8	Certificat de conduite A Certificat de conduite B		

...

Bijlage 1 bij dienst instructie 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. Medisch centrum Antwerpen Pelikaanstraat, 4 B-2018 ANTWERPEN T. 00 32 2 524 97 97 https://www.health.belgium.be/nl/medex-medisch-centrum-antwerpen
	2. Medisch centrum Brugge Koning Albert I – Laan 1-5, bus 1, B-8200 BRUGGE T. 00 32 2 524 97 97 https://www.health.belgium.be/nl/medex-medisch-centrum-brugge
	3. Centre médical de Bruxelles Place Victor Horta, 40/10 B-1060 BRUXELLES T. 00 32 2 524 97 97 https://www.health.belgium.be/fr/medex-centre-medical-bruxelles
	4. Centre médical de Charleroi Place Albert 1er, Petite Rue, 4 B-6000 CHARLEROI T. 00 32 2 524 97 97 https://www.health.belgium.be/fr/medex-centre-medical-charleroi
	5. Medisch centrum Gent Ketelvest, 26/201 B-9000 GENT T. 00 32 2 524 97 97 https://www.health.belgium.be/nl/medex-medisch-centrum-gent
	6. Medisch centrum Hasselt FAC Verwilghen – Blok A – 2 de verd., Voorstraat, 43 B-3500 HASSELT T. 00 32 2 524 97 97 https://www.health.belgium.be/nl/medex-medisch-centrum-hasselt
	7. Centre médical de Libramont Rue du Dr. Lomry, 13 B-6800 LIBRAMONT T. 00 32 2 524 97 97 https://www.health.belgium.be/fr/medex-centre-medical-libramont
	8. Centre médical de Liège Rue Fabry, 27 B-4000 LIEGE T. 00 32 2 524 97 97 https://www.health.belgium.be/fr/medex-centre-medical-liege
	9. Medisch centrum Leuven Philipssite, 3b B-3001 LEUVEN T. 00 32 2 524 97 97 https://www.health.belgium.be/nl/medex-medisch-centrum-leuven

Bijlage 1 bij dienstinstructie nr. 2

B	10. Centre médical de Namur Place des Célestines, 25 B-5000 NAMUR https://www.health.belgium.be/fr/medex-centre-medical-namur T. 00 32 2 524 97 97
	11. Centre médical de Tournai Boulevard Eisenhower, 87 B-7500 TOURNAI https://www.health.belgium.be/fr/medex-centre-medical-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

...

Bijlage 6 bij dienstinstructie nr. 2

Geldige vaarbevoegdheidsbewijzen van de Rijnsoeverstaten en België

Opmerking: KVR: Regels voor het voorkomen van aanvaringen (bijlage D7, nr. 1.2 van het RSP)
(artikel 7.13, derde lid)

Staat Etat Land	lfd. Nr./ n° d'or- dre Nr.	Bezeichnung des Befähigungszeugnisses Dénomination du certificat d'aptitude Aanduiding van het bekwaamheidsbewijs	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance Instantie die het afgeeft	Damit verbundene Berechtigung Qualification Daaraan verbonden bekwaamheid	Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à De bekwaamheid komt overeen met een Rijnpatent krachtens
B	1	Stuurbrevet A	Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer	Vervoer van goederen	Artikel 7.01 (met KVR)
	2	Stuurbrevet B		Vervoer van goederen	Artikel 7.01 (zonder KVR)
	3	Stuurbrevet C		Alle schepen	Artikel 7.01 (met KVR)
	4	Stuurbrevet D		Alle schepen	Artikel 7.01 (zonder KVR)
B	5	Vaarbewijs A	- De Vlaamse Waterweg nv <i>Contactinfo Schoten Hoogmolendijk 1 2900 Schoten</i> <i>Tel.: +32 11 24 40 83 Contactinfo Evergem Ringvaartweg- Mariakerke 1, 9030 Gent Tel.: +32 9 292 12 95 E-mail: binnenvaartcommissie@ vlaamsewaterweg.be</i>	Vervoer van goederen	Artikel 7.01 (met KVR)
	6	Vaarbewijs B		Vervoer van goederen	Artikel 7.01 (zonder KVR)
	7	Vaarbewijs A + vermelding P		Alle schepen	Artikel 7.01 (met KVR)
	8	Vaarbewijs B + vermelding P	- <i>Service Public de Wallonie Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies Hydrauliques Guichet de la navigation (Rue Canal de l'Ourthe 9, 4031 Liège)</i>	Alle schepen	Artikel 7.01 (zonder KVR)

Bijlage 8 bij dienstinstructie nr. 2

De door de CCR erkende bewijzen van vaarbekwaamheid en medische verklaringen voor het aantonen van de lichamelijke en geestelijke geschiktheid

1. Vaarbevoegdheidsbewijzen

Land Etat Staat	Nr lfd. Nr. n° d'or- der Nr	Aanduiding van het bekwaamheidsbewijs Bezeichnung des Befähigungszeugnisses Dénomination du certificat d'aptitude	Instantie die het afgeeft Ausstellende Stelle Autorité de délivrance	Opmerkingen Bemerkungen Remarques
B	1	Vaarbewijs A	- De Vlaamse Waterweg nv <i>Contactinfo Schoten</i> <i>Hoogmolendijk 1, 2900 Schoten</i> <i>Tel.: +32 11 24 40 83</i> <i>Contactinfo Evergem</i> <i>Ringvaartweg-Mariakerke 1,</i> <i>9030 Gent</i> <i>Tel.: +32 9 292 12 95</i> <i>E-mail:</i> binnenvaartcommissie@vlaamsewaterweg.be	
	2	Vaarbewijs B		
	3	Vaarbewijs A+ vermelding P		
	4	Vaarbewijs B + vermelding P	- <i>Service Public de Wallonie</i> <i>Direction de la Réglementation et</i> <i>du Contrôle des Voies</i> <i>Hydrauliques</i> <i>Guichet de la navigation (Rue</i> <i>Canal de l'Ourthe 9, 4031 Liège)</i>	

...

Bijlage 1 bij dienstinstructie nr. 3

Bevoegde autoriteiten voor de opschorting en de intrekking van Rijnpatenten (artikel 7.20)

De lijst wordt door de CCR gepubliceerd op haar website <http://www.ccr-zkr.org/>.

Staat Etat Land	Autorités Behörden Autoriteiten
B	De Vlaamse Waterweg nv Havenstraat 44 3500 Hasselt
B	Service Public de Wallonie Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques Rue Canal de l'Ourthe 9 4031 Liège

...

Bijlage 1 bij dienstinstructie nr. 4

Bevoegde autoriteit voor de afgifte van dienstboekjes

Duitsland	Adressen		+49
WSA Ems-Nordsee wsa-ems-nordsee@wsv.bund.de	Standort Emden	Am Eisenbahndock 3 26725 Emden wsa-ems-nordsee@wsv.bund.de	Tel. 04921/802-0 Fax 04921/802379
	Standort Meppen	Herzog-Arenberg-Str. 66 49716 Meppen wsa-ems-nordsee@wsv.bund.de	Tel. 05931/848-111 Fax 05931/848222
WSA Weser-Jade-Nordsee wsa-weser-jade-nordsee@wsv.bund.de	Standort Bremen	Franziuseck 5 28199 Bremen wsa-weser-jade-nordsee@wsv.bund.de	Tel. 0421/5378-0 Fax 0421/5378400
	Standort Bremerhaven	Am Alten Vorhafen 1 27568 Bremerhaven wsa-weser-jade-nordsee@wsv.bund.de	Tel. 0471/4835-0 Fax 0471/4835210
	Standort Wilhelmshaven	Mozartstr. 32 26382 Wilhelmshaven wsa-weser-jade-nordsee@wsv.bund.de	Tel. 04421/186-0 Fax 04421/186308
WSA Elbe-Nordsee	Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Tönning	Am Hafen 40 25832 Tönning wsa-toenning@wsv.bund.de	Tel. 04861/615-0 Fax 04861/615325
	Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Hamburg	Moorweidenstr. 14 20148 Hamburg wsa-hamburg@wsv.bund.de	Tel. 040/44110-0 Fax 040/44110365
	Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Cuxhaven	Am Alten Hafen 2 27472 Cuxhaven wsa-cuxhaven@wsv.bund.de	Tel. 04721/567-0 Fax 04721/567103
WSA Nord-Ostsee-Kanal	Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Brunsbüttel	Alte Zentrale 4 25541 Brunsbüttel wsa-brunsbuettel@wsv.bund.de	Tel. 04852/885-0 Fax 04852/885408
	Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Kiel-Holtenau	Schleuseninsel 2 24159 Kiel wsa-kiel-holtenau@wsv.bund.de	Tel. 0431/3603-0 Fax: 0431/3603414
WSA Ostsee wsa-ostsee@wsv.bund.de	Standort Lübeck	Moltkeplatz 17 23566 Lübeck wsa-ostsee@wsv.bund.de	Tel. 0451/6208-0 Fax 0451/6208190
	Standort Stralsund	Wamper Weg 5 18439 Stralsund wsa-ostsee@wsv.bund.de	Tel. 03831/249-0 Fax 03831/249309
WSA Rhein wsa-rhein@wsv.bund.de	Standort Bingen	Vorstadt 74-76 55411 Bingen wsa-rhein@wsv.bund.de	Tel. 06721/306-0 Fax 06721/306155
	Standort Köln	An der Münze 8 50668 Köln wsa-rhein@wsv.bund.de	Tel. 0221/97350-0 Fax 0221/97350222
	Standort Duisburg	Königstr. 84 47198 Duisburg wsa-rhein@wsv.bund.de	Tel. 02066/418-111 Fax 02066/418315
WSA Oberrhein wsa-oberrhein@wsv.bund.de	Standort Freiburg	Stefan-Meier-Str. 4-6 79104 Freiburg wsa-oberrhein@wsv.bund.de	Tel. 0761/2718-0 Fax 0761/27183155
	Standort Mannheim	C 8,3 68159 Mannheim wsa-oberrhein@wsv.bund.de	Tel. 0621/1505-0 Fax 0621/1505155
WSA Mosel-Saar-Lahn wsa-mosel-saar-lahn@wsv.bund.de	WSA Mosel-Saar-Lahn Standort Koblenz	Schartwiesenweg 4 56070 Koblenz wsa-mosel-saar-lahn@wsv.bund.de	Tel. 0261/9819-0 Fax 0261/98193155
	WSA Mosel-Saar-Lahn Standort Trier	Pacelli-Ufer 16 54290 Trier wsa-mosel-saar-lahn@wsv.bund.de	Tel. 0651/3609-0 Fax 0651/3609155
	WSA Mosel-Saar-Lahn Standort Saarbrücken	Bismarckstr. 133 66121 Saarbrücken wsa-mosel-saar-lahn@wsv.bund.de	Tel. 0681/6002-0 Fax 0681/6002155

Duitsland	Adressen		+49
WSA Neckar wsa-neckar@wsv.bund.de	WSA Neckar Standort Stuttgart	Birkenwaldstr. 38 70191 Stuttgart wsa-neckar@wsv.bund.de	Tel. 0711/25552-0 Fax 0711/25552155
	WSA Neckar Standort Heidelberg	Vangerowstraße 12 69115 Heidelberg wsa-neckar@wsv.bund.de	Tel. 06221/507-0 Fax 06221/507155
WSA Main	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Aschaffenburg	Oberrauer Str. 6 63739 Aschaffenburg wsa-aschaffenburg@wsv.bund.de	Tel. 06021/385-0 Fax 06021/385101
	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Schweinfurt	Mainberger Str. 8 97422 Schweinfurt wsa-schweinfurt@wsv.bund.de	Tel. 09721/206-0 Fax 09721/206101
WSA Donau MDK wsa-donau-mdk@wsv.bund.de	Standort Nürnberg	Marienortgraben 1 90402 Nürnberg wsa-donau-mdk@wsv.bund.de	Tel. 0911/2000-0 Fax 0911/2000101
	Standort Regensburg	Erlanger Str. 1 93059 Regensburg @wsv.bund.de	Tel. 0941/8109-0 Fax 0941/8109160
WSA Westdeutsche Kanäle	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Duisburg- Meiderich	Emmericher Str. 201 47138 Duisburg wsa-duisburg- meiderich@wsv.bund.de	Tel. 0203/4504-0 Fax 0203/4504333
	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rheine	Münsterstr. 77 48431 Rheine wsa-rheine@wsv.bund.de	Tel. 05971/916-0 Fax 05971/916222
WSA Mittellandkanal/ Elbe-Seitenkanal wsa-mlk-esk@wsv.bund.de	Standort Minden	Am Hohen Ufer 1-3 32425 Minden wsa-mlk-esk@wsv.bund.de	Tel. 0571/6458-0 Fax 0571/64581200
	Standort Braunschweig	Ludwig-Winter-Str. 5 38120 Braunschweig wsa-mlk-esk@wsv.bund.de	Tel. 0531/86603-0 Fax 0531/866031400
	Standort Uelzen	Greyerstr. 12 29525 Uelzen wsa-mlk-esk@wsv.bund.de	Tel. 0581/9079-0 Fax 0581/90791277
WSA Weser wsa-weser@wsv.bund.de	Standort Hann.-Münden	Kasseler Str. 5 34346 Hann.-Münden wsa-weser@wsv.bund.de	Tel. 05541/9520 Fax 05541/9521400
	Standort Verden	Hohe Leuchte 30 27283 Verden wsa-weser@wsv.bund.de	Tel. 04231/898-0 Fax 04231/8981333
WSA Elbe	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Lauenburg	Dornhorster Weg 52 21481 Lauenburg wsa-lauenburg@wsv.bund.de	Tel. 04153/558-0 Fax 04153/558448
	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Magdeburg	Fürstenwallstr. 19/20 39104 Magdeburg wsa-magdeburg@wsv.bund.de	Tel. 0391/530-0 Fax 0391/5302417
	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Dresden	Moritzburger Str. 1 01127 Dresden wsa-dresden@wsv.bund.de	Tel. 0351/8432-50 Fax 0351/8432381 of 8489020
WSA Spree-Havel wsa-spree-havel@wsv.bund.de	Standort Brandenburg	Brielower Landstraße 1 14772 Brandenburg wsa-spree-havel@wsv.bund.de	Tel. 03381/266-0 Fax 03381/266321
	Standort Berlin	Mehringdamm 129 10965 Berlin wsa-spree-havel@wsv.bund.de	Tel. 030/69532-0 Fax 030/69532201
WSA Oder-Havel wsa-oder-havel@wsv.bund.de	Standort Eberswalde	Schneidmühlenweg 21 16225 Eberswalde wsa-oder-havel@wsv.bund.de	Tel. 03334/276-0 Fax 03334/276171 of 276172

...

1. Bevoegde autoriteiten voor de erkenning van opleidingsinstituten, cursussen en opfriscursussen alsmede voor de afgifte / verlenging van de verklaring overeenkomstig bijlage E1 van het RSP

	Bevoegde autoriteit(en) voor de erkenning van opleidingsinstituten, cursussen en opfriscursussen	Bevoegde autoriteit(en) voor de afgifte van de verklaring overeenkomstig bijlage E1 van het RSP (eerste afgifte en/of verlenging)
Duitsland	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) Am Probsthof 51 53121 Bonn Email: gdws@wsv.bund.de Tel: 00 49 (0)228/42968-0	<p>Eerste afgifte (artikel 4a.02, eerste zin, van het RSP) - alle erkende opleidingsinstituten - GDWS</p> <p>Verlenging op grond van vaartijd (artikel 4a.04, tweede lid, onderdeel a, van het RSP) - Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein - Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Mannheim</p> <p>Verlenging op grond van opfriscursussen (artikel 4a.05, derde zin, van het RSP) - alle erkende opleidingsinstituten - GDWS</p> <p>Afgifte (artikelen 9.05, 4a.02, eerste zin, van het RSP) - Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein - Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Mannheim</p>
België		
Frankrijk	Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer - Direction Générale des infrastructures, des transports et de la mer - Direction des services de transport - Sous- direction des ports et du transport fluvial	alle erkende opleidingsinstituten
Nederland	CBR, divisie CCV Postbus 1810 2280 DV Rijswijk ZH Tel: 0031 (0)88 2277700	CBR, divisie CCV Postbus 1810 2280 DV Rijswijk ZH Tel: 0031 (0)88 2277700
Zwitserland	Schweizerische Rheinhäfen Hochbergerstrasse 160 Postfach 4019 Basel Tel: 00 41 (0)61 639 95 95 E-Mail: info@portof.ch	Schweizerische Rheinhäfen Hochbergerstrasse 160 Postfach 4019 Basel Tel: 00 41 (0)61 639 95 95 E-Mail: info@portof.ch

6.2 Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding

Tachografen

**Erkende gespecialiseerde bedrijven voor de inbouw en de inspectie
overeenkomstig artikel 3.10 en bijlage A3 van het Reglement betreffende het
Scheepvaartpersoneel op de Rijn
(Stand: september 2020)**

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

Gecap Electro B.V.
Nijverheidstraat 124a
NL-2901 AR Capelle a/d IJssel
CSI-2

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

Dolderman B.V.
Binnenkalkhaven 31
NL-3311 JC Dordrecht
CSI-1 en CSI-31

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

A. Rullens Installatietechniek
Sterrekroos 11
NL-4941 VZ Raamsdonksveer
CSI-3

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CSI B.V.
Dhr. H. Ouadi
Kaartenmakerstraat 4
NL-2984 CB Ridderkerk
CSI-8 en CSI-21

Flux Electro B.V.
Beneluxweg 2c
NL-4538 AL Terneuzen
CSI-24

Gova Scheepselektronica B.V.
Ringdijk 530
NL-2987 VZ Ridderkerk
CSI-25

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

CSI Control Systems B.V.
3e Industriestraat 25J
NL-3133 EJ Vlaardingen
CSI-8 en CSI-21

VEM Elektrotechniek B.V.
Klokweg 16
3034 KK Rotterdam
CSI-9

Novio Nautic B.V.
Oude-Haven 47
NL-6511 XE Nijmegen
Nr. loodjes: NT 29

ETIB Van Fraeijenhove Scheepsinstallatie B.V.
Stationsweg 60a
NL-4538 AD Terneuzen
CSI-16

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

Alewijnse Marine Rotterdam B.V.
Van der Giessenweg 51
NL-2921 Krimpen aan den IJssel
CSI-14

De Keizer Elektrotechniek
Sluispolderweg 44a
NL-1505 HK Zaandam
CSI-6

PROTOCOL 27

Gedachtewisseling tussen de deelnemers over de energietransitie in de binnenvaartsector

Geen besluit.

PROTOCOL 28

Diversen

Geen besluit.