



**VOORJAARZITTING 2020
AANGENOMEN BESLUITEN
(2020-I)**

Straatsburg, 4 juni 2020

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

CC/R (20) 1 final

VOORJAARZITTING 2020

AANGENOMEN BESLUITEN

(2020-I)

Straatsburg, 4 juni 2020

INHOUD

Bladzijde

I. Plenaire voorjaarsvergadering 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. Impact van de covid-19-pandemie op de Rijnvaart en Europese binnenvaart: crisisbeheer en herstelmaatregelen	
Protocol 2 : Uitzonderlijke maatregelen van de Centrale Commissie in het kader van de Covid-19-pandemie	2
Protocol 3 : Uitwisselingen tussen de deelnemers over de impact van de Covid-19-pandemie op de Rijn- en binnenvaart en de vereiste antwoorden met betrekking tot het crisisbeheer en de herstelmaatregelen	4
Protocol 4: Omgang van de CCR met de impact van de Covid-19-pandemie op de Rijnvaart en Europese binnenvaart.....	4
III. Opening van de zitting – Goedkeuring van de agenda	
Protocol 5: Opening van de zitting – Goedkeuring van de agenda - Samenstelling van de Centrale Commissie.....	5
IV. Algemene zaken	
Protocol 6: Samenwerking van de CCR met Europese Unie	5
Protocol 7: Werkzaamheden van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI)	5
Protocol 8: Samenwerking van de CCR met de internationale organisaties	5
V. Juridische zaken	
Protocol 9: Juridische zaken	5
VI. Economische aspecten	
Protocol 10: Economische situatie in de Europese binnenvaart	6
VII. Schipperspatenten en bemanning	
Protocol 11: Schipperspatenten en bemanning.....	10
VIII. Verkeersregels en informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn	
Protocol 12: Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) – meldplicht (artikelen 1.10a, eerste lid, 2.01, eerste lid, onderdeel c en derde lid, 2.05, eerste lid, 12.01)	10

Protocol 13: Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) – vermindering van verdrinkingsgevallen (artikelen 1.08, 7.01)	16
Protocol 14: Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22a van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) (Artikel 4.07)	18
IX. Technische voorschriften voor schepen	
Protocol 15: Technische voorschriften voor schepen	18
X. Vervoer van gevaarlijke stoffen over binnenwateren	
Protocol 16: Vervoer van gevaarlijke stoffen over binnenwateren	18
XI. Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg	
Protocol 17: Nieuwbouw van een kade voor de afhandeling van containerschepen in Village-Neuf kmr 172,600 - 173,000	18
Protocol 18: Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van de sluis bij Iffezheim evenals in de sector stroomafwaarts - Vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluis bij Iffezheim Waterstand aan de peilschaal van Iffezheim in 2019 (2019-I-12).....	24
Protocol 19: Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn (2019-I-13)	27
XII. 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 20: Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisnemingen van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften	32
XIII. Beheer	
Protocol 21: Goedkeuring van het verslag van de activiteiten van de Centrale Commissie in 2019	45
XIV. Diversen	
Protocol 22: 100ste verjaardag van de vestiging van zetel van de CCR in Straatsburg	61
Protocol 23: Persbericht	61
Protocol 24: Plenaire voorjaarszitting 2021	61
Protocol 25: Datum van de volgende zitting	61

AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE VOORJAARZITTING 2020

PROTOCOL 1

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

Besluit (aangenomen door middel van de schriftelijke procedure op 27 april 2020)

De Centrale Commissie,

doordrongen van de omvang van de gezondheids crisis in verband met de Covid-19-pandemie in Europa, en met name in de lid- en waarnemersstaten van de CCR,

in kennis gesteld van de lockdownmaatregelen die in dit kader zijn genomen, met name in Frankrijk, het gastland, en

beseffende dat verregaande reis- en bijeenkomstbeperkingen om de crisis aan te pakken zeer waarschijnlijk van lange duur zullen zijn,

stelt vast dat de situatie die door deze ongekende crisis is ontstaan meer dan ooit haar vergadering vereist om kwesties in verband met deze actualiteit te bespreken en overeenkomstige beslissingen te nemen,

benadrukt ook het belang om een maximale continuïteit in haar reguliere activiteiten in stand te houden, ook op het gebied van de besluitvorming,

brenkt in herinnering dat de veiligheid en de gezondheid van alle deelnemers aan haar vergaderingen natuurlijk de eerste prioriteit blijven, en

zich verheugend over de vastbeslotenheid van haar delegaties en secretariaat om ondanks de huidige en toekomstige beperkingen haar werkzaamheden voort te zetten,

onder herbevestiging van haar gehechtheid aan het houden van haar vergaderingen in Straatsburg,

verwijst naar artikel 6 van haar Intern Reglement,

besluit haar plenaire voorjaarsvergadering van 4 juni 2020 te houden in de vorm van een videoconferentie, en

draagt de secretaris-generaal op om, in samenspraak met de voorzitter, de aspecten en voorwaarden voor deze vergadering vast te stellen en daarbij zorg te dragen voor een beroep op simultaanvertolking van de uitwisselingen in de drie werktalen van de organisatie.

PROTOCOL 2

Uitzonderlijke maatregelen van de Centrale Commissie in het kader van de Covid-19-pandemie

Besluit (aangenomen door middel van de schriftelijke procedure op 23 maart 2020)

De Centrale Commissie,

rekening houdend met de uitzonderlijke omstandigheden in verband met de Covid-19-pandemie,

zich bewust van de gevolgen van de crisis voor de goede werking van de nationale administraties, bevoegde autoriteiten en bevoegde instanties met betrekking tot de afgifte en de controle van de scheepsbescheiden en andere documenten aan boord als bedoeld in artikel 1.10 van het Rijnvaartpolitiereglement,

gelet op haar wens ook in tijden van crisis een goed prestatieniveau in de Rijnvaart te waarborgen met behoud van de veiligheid en de goede orde van de scheepvaart,

gelet op haar wens de goede werking van de logistieke ketens alsook het bevoorraden van de bevolking en het bedrijfsleven in stand te houden, met name voor de producten die van vitaal belang zijn, en

onder verwijzing naar haar missie om zorg te dragen voor de bloei van de Rijnvaart,

verzoekt haar lidstaten voor de looptijd van de crisis,

1. alle maatregelen te nemen die nodig zijn om de optimale werking van de infrastructuur zoveel mogelijk in stand te houden, in het bijzonder door het sluispersoneel in staat te stellen de werkplek te bereiken,
2. de overschrijding van de geldigheidsduur van de certificaten, verklaringen en andere documenten afgegeven overeenkomstig Besluit 1984-I-3, het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn alsook het Rijnvaartpolitiereglement, niet te bestraffen wanneer de veiligheid en de goede orde van de Rijnvaart niet in het gedrang komen en de betrokken certificaten, verklaringen en andere documenten op 15 maart 2020 nog geldig waren,
3. de verplaatsing van de bemanningsleden te vergemakkelijken om hen in staat te stellen via een rechtstreeks traject van hun woonplaats naar de haven van inscheping en van de haven van ontscheping naar hun woonplaats te reizen. Onverminderd de nationale bepalingen kunnen de bemanningsleden een verklaring overleggen overeenkomstig het model dat als bijlage bij dit besluit is gevoegd,
4. voor degenen die dat nog niet hebben gedaan, de multilaterale overeenkomst ADN/M025 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties te ondertekenen, waarbij wordt afgeweken van de randnummers 8.2.2.8.4 en 1.8.3.16.1 van het ADN en de geldigheid van de verklaringen van deskundige en het scholingscertificaat voor veiligheidsadviseurs voor het vervoer van gevaarlijke goederen wordt verlengd.

Dit besluit treedt onmiddellijk in werking, op 23 maart 2020. In overeenstemming met de duurtijd van de door de regeringen van de lidstaten vastgestelde civiele noodsituaties, is het tot nader order en uiterlijk tot en met 23 september 2020 van toepassing. Het kan te zijner tijd geheel of gedeeltelijk worden ingetrokken, uitgebreid of aangevuld met een ander besluit.

Bijlage



Attestation pour le voyage professionnel d'un batelier de la navigation intérieure à soumettre aux autorités de contrôle

Bescheinigung für die Dienstreise eines Binnenschiffers zur Vorlage bei den Ordnungsbehörden
Verklaring voor de dienstreis van een schipper of een bemanningslid in de binnenvaart die aan de controleautoriteiten overhandigd moet worden

Attestation for work related travel of inland navigation crew to be submitted to the enforcement authorities

Par la présente, je certifie que ■ Hiermit bescheinige ich, dass ■ Bij deze verklaar ik dat ■ I herewith certify that:

Mme/M. Mw./Dhr.	Frau/Herr Mrs/Mr	Né(e) le Geboren op	Geboren am Born on
Adresse Adres	Anschrift Address		

est employé sur le bateau suivant ■ auf folgendem Binnenschiff beschäftigt ist ■
op het volgende binnenschip werkzaam is ■ is employed on the following vessel:

Nom du bateau Naam van het schip	Name des Schiffes Name of the vessel
Numéro européen unique d'identification des bateaux Einheitliche europäische Schiffsnummer Uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI) European Vessel Identification Number (ENI)	

Ce voyage est nécessaire pour assurer la continuité de la navigation rhéna ne et intérieure ; il contribue à l'approvisionnement de la population et des entreprises.

Die Reise ist erforderlich für die Aufrechterhaltung der Rhein- und Binnenschifffahrt; sie dient damit der Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaftsbetrieben.

Deze dienstreis is noodzakelijk voor de instandhouding van de Rijn- en binnenvaart; de reis dient voor de bevoorrading van de bevolking en het bedrijfsleven.

The travel is necessary for the continuation of Rhine and inland waterway transport; it thus serves to supply the population and economic enterprises.

Il est demandé d'autoriser le détenteur de la présente attestation à voyager directement de son lieu de résidence susmentionné au poste d'amarrage du bateau susmentionné situé à / du poste d'amarrage du bateau susmentionné situé à à son lieu de résidence susmentionné.

Es wird gebeten, dem Inhaber dieser Bescheinigung die Reise von seinem oben angegebenen Wohnort zur Liegestelle des oben genannten Schiffes in / von der Liegestelle des oben genannten Schiffes in zu seinem oben angegebenen Wohnort auf direktem Wege zu ermöglichen.

Het wordt verzocht de houder van deze verklaring toestemming te geven om via een rechtstreeks traject te reizen van zijn eerder vermelde woonplaats naar de ligplaats van het genoemde schip in / van de ligplaats van het genoemde schip in naar zijn eerder vermelde woonplaats.

It is requested to allow the holder of this certificate to travel directly from his above-mentioned place of residence to the berth of the above mentioned vessel in / from the berth of the above-mentioned vessel in to his above-mentioned place of residence.

Fait à
Ort
Plaats
Done at

le
Datum
datum
date

Cachet et signature de l'exploitant du bateau
Stempel und Unterschrift des Schiffsbetreibers
Stempel en handtekening van de exploitant van het schip
Stamp and signature of vessel operator

2020

PROTOCOL 3

Uitwisselingen tussen de deelnemers over de impact van de Covid-19-pandemie op de Rijn- en binnenvaart en de vereiste antwoorden met betrekking tot het crisisbeheer en de herstelmaatregelen

Geen besluit.

PROTOCOL 4

Omgang van de CCR met de impact van de Covid-19-pandemie op de Rijnvaart en Europese binnenvaart

Besluit

De Centrale Commissie,

overwegende dat haar lidstaten momenteel te kampen hebben met een pandemie met verstrekkende gevolgen voor de volksgezondheid en met zwaarwegende sociale en economische consequenties,

gezien het feit dat deze pandemie tot een zeer zware economische en sociale crisis in de Rijn- en Europese binnenvaart heeft geleid en het vooralsnog niet in te schatten valt wanneer deze voorbij zal zijn,

uitgaande van haar eigen ervaringen en die van haar lidstaten in de omgang met de gevolgen van de pandemie en met maatregelen die de negatieve consequenties voor de binnenvaart zoveel mogelijk moeten tegengaan,

verwijzend naar haar Besluit van 23 maart 2020 over uitzonderlijke maatregelen in het kader van de Covid-19-pandemie, waarin zij eerste belangrijke maatregelen heeft getroffen om ook tijdens de crisis de voortzetting van de activiteiten in de Rijnvaart mogelijk te maken onder behoud van de veiligheid en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer,

teneinde te leren van de ervaringen die tot nu toe werden opgedaan om beter in te kunnen spelen op de consequenties van de pandemie, onder andere door aanvullende maatregelen te treffen, en ook in de toekomst bij vergelijkbare gebeurtenissen zo goed mogelijk voorbereid te zijn,

verwijzend naar de Verklaring van Mannheim “150 jaar Akte van Mannheim: motor voor een dynamische Rijn- en binnenvaart” van de voor de binnenvaart bevoegde ministers van haar lidstaten,

in de overtuiging dat de crisis de doelstellingen van de Centrale Commissie op middellange en lange termijn voor een duurzame en innovatieve binnenvaart niet op losse schroeven zet, maar dat het bereiken van deze doelstellingen er wezenlijk toe zal bijdragen vergelijkbare crises in de toekomst zo goed mogelijk het hoofd te kunnen bieden,

verzoekt

haar comités in nauwe samenspraak met bedrijfsleven, havens, waarnemersstaten en internationale organisaties die zich inzetten voor de binnenvaart, alsook met de Europese Commissie,

- een analyse te maken van de directe invloed van de COVID-19-pandemie op de binnenvaart door:
 - in kaart te brengen wat de veroorzaakte problemen en verandering zijn op het vlak van de sectorale economie, het vlot en vrij verkeer in de binnenvaart en de geldigheid van documenten, en daarbij eveneens rekening te houden met de impact van de getroffen maatregelen;

- de gevolgen van die problemen en/of veranderingen objectief te duiden, dit wil zeggen, door oog te hebben voor zowel gunstige als negatieve gevolgen en daarbij te onderzoeken of de verwezenlijking van de nagestreefde verduurzaming van de Rijn- en Europese binnenvaart in het gedrang komt;
 - een inschatting te maken van de ernst van de gevolgen, gevolgd door het vastleggen van prioriteiten ten aanzien van de wijze waarop gereageerd wordt op de crisis;
- de ervaringen die relevant zijn voor de omgang met de crisis in kaart te brengen, de tot nu toe getroffen maatregelen te analyseren en, daar waar mogelijk, concrete voorstellen te doen voor het afzwakken van de negatieve gevolgen van de crisis;

haar secretaris-generaal deze werkzaamheden te ondersteunen en te coördineren, alsmede in het Voorbereidend Comité voor zover nodig daarover verslag te doen.

PROTOCOL 5

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

Geen besluit.

PROTOCOL 6

Samenwerking van de CCR met de Europese Unie

Geen besluit.

PROTOCOL 7

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

Geen besluit.

PROTOCOL 8

Samenwerking van de CCR met de internationale organisaties

Geen besluit.

PROTOCOL 9

Juridische zaken

Geen besluit.

PROTOCOL 10

Economische situatie in de Europese binnenvaart

Besluit

De Centrale Commissie

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

neemt kennis van het verslag over de economische situatie in de Europese binnenvaart in 2019.

Bijlage

Bijlage bij protocol 10

Verslag over de economische situatie in de Europese binnenvaart in 2019

In 2019 was het door de algemene macro-economische omstandigheden niet gemakkelijk voor de binnenvaart om de vervoerde volumes te verhogen. De wereldhandel vertraagde door protectionistische maatregelen, zoals heffingen op graan, staal en auto's, en in verschillende sectoren daalde de industriële productie. Daarnaast waren tal van nationale beleidsmaatregelen allesbehalve gunstig voor de transportactiviteit.

Vervoer van zand, steen, grind

In Nederland en België leidde het milieubeleid om de emissies (NO_x-emissies en de verspreiding van PFAS-concentraties) te verlagen tot een daling van de activiteit in de bouwsector, hetgeen in 2019 een sterke afname van de volumes zand, steen en grind op de Nederlandse waterwegen (-13%) tot gevolg had. In België was de daling minder groot (-3%). In Duitsland, Frankrijk en het Rijngebied werd een dergelijk beleid niet gevoerd en bleven de voor de bouwsector vervoerde volumes stijgen: 15% in Duitsland, 14% in Frankrijk en 21% op de Rijn.

IJzererts

Het vervoer van ijzererts in West-Europa had te lijden onder de productievermindering in de staalsector, wat resulteerde in een daling met 9% in Nederland en met 7% in Duitsland en op de Rijn. Op de boven-, midden- en benedenloop van de Donau steeg het vervoer van ijzererts (+17,5% op de middenloop en +1% op de benedenloop) door de betere vaaromstandigheden en de toename van de staalproductie.

Vervoer van agribulk en levensmiddelen

In de regio van de benedenloop van de Donau en Frankrijk kende het vervoer van landbouwproducten in 2019 een forse groei, namelijk +21% in Roemenië en +11% in Frankrijk. Na verschillende jaren met dalende volumes nam het vervoer van landbouwproducten in Duitsland toe met 4%, dankzij betere oogsten in Duitsland. In Nederland bedroeg de daling 3%, in België-Vlaanderen 13% en in België-Wallonië 14%. Op de bovenloop van de Donau nam het vervoer van levensmiddelen en diervoeder zeer sterk toe.

Chemische producten

Het transport van chemische producten liet in bijna alle belangrijke binnenvaartlanden en -regio's in Europa een plus zien: in Nederland (+16%), Duitsland (+5%), België-Vlaanderen (+4%), Frankrijk (+6%) en Roemenië (+34%) en op de Rijn (+9%).

Steenkolen

Het vervoer van steenkolen laat in West-Europa een aanhoudende, structurele daling zien, die het gevolg is van het uitfasen van kolengestookte elektriciteitscentrales. Op de Rijn verloor het kolentransport 5%, op de Moezel 25% en op de Neckar zelfs 32,6%. Voor alle Duitse waterwegen samen komt dit neer op een krimp van 9%. In Nederland liep het vervoer van kolen ook terug (-10%) en ook in de Belgische gewesten Vlaanderen (-6%) en Wallonië (-18%) is dit segment op zijn retour. Op de Beneden-Donau daalde het vervoer met 9%, maar op de Midden-Donau nam het daarentegen toe met 29%.

Containers

Het containervervoer op de Rijn bedroeg 2,04 miljoen TEU, 4% minder dan in 2018, maar het totale gewicht van de containergoederen was 2,9% hoger. Dit komt overeen met 15,16 miljoen ton. De lage waterstanden van 2018 hadden nog steeds een invloed op het containervervoer op de Rijn, omdat de contracten die eind 2018 waren gesloten met de spoorwegvervoerders, nog liepen in 2019.

Op de meeste andere waterwegen en kanalen zette het containertransport zijn opwaartse trend voort, onder meer op het Albertkanaal in Vlaanderen, waar een groei van 9,5% en een totaal van 577.000 TEU kon worden vastgesteld. Op het Zeekanaal Brussel-Schelde bedroeg de groei 1,8% en het totaal 201.000 TEU.

Op de Seine daalde het aantal TEU, 263.000 TEU in totaal, met 1%, hoofdzakelijk als gevolg van de stakingen van de havenarbeiders in de havens van Le Havre en Rouen in december 2019. Op de Elbe (146.000 TEU) en het Mittelland-kanaal (157.000 TEU) in Noord-Duitsland zette het containervervoer in 2019 mooie cijfers neer (respectievelijk +13% en +12%).

Havenverkeer

In de haven van Antwerpen laadden en losten 56.585 binnenvaartschepen 101,3 miljoen ton vracht in 2019, vergeleken met 99,3 miljoen ton in 2018. In 2019 deden 10.395 binnenvaartschepen de haven van Constanta aan. Het transport over de binnenwateren steeg met bijna 20% tot 15,1 miljoen ton, hoofdzakelijk als gevolg van de toename van het vervoer van landbouwproducten, ijzererts en chemische producten. Deze toename weerspiegelt de sterke groei op nationaal niveau.

In de grootste Europese binnenhaven, Duisburg, daalde het totale binnenvaartverkeer met 0,6%. Het vervoer van ijzererts, dat goed was voor 41% van het totaal (19,6 miljoen ton van 47,8 miljoen ton), liep terug met 1%. Er werd 7% minder steenkool en 8% minder ijzer en staal vervoerd, maar het transport van zand, steen en grind steeg daarentegen met 42%.

In Parijs, de tweede grootste Europese binnenhaven, bedroeg het totale volume 25,3 miljoen ton, wat neerkomt op een toename met 14,6%. Dit resultaat was vooral te danken aan de stijging van 17% voor zand, steen en bouwmaterialen, die in 2019 78% van het totale binnenvaartverkeer (19,6 miljoen ton van 25,3 miljoen ton) vertegenwoordigden.

Vrachtschepen

Volgens de nationale vlootregisters telde in 2019 de vloot voor het vervoer van droge lading in de Rijnsoeverstaten (aantal vaartuigen met eigen voortstuwing en sleepboten) 7033 eenheden en de vloot voor het vervoer van vloeibare lading 1433 eenheden. Voor de drogeladingvloot in de Rijnsoeverstaten was dit - voor het eerst sinds 2011 - een stijging vergeleken met het voorgaande jaar (+1%). Het laadvermogen voor droge lading was 2,6% hoger dan in 2018 en bedroeg 10,6 miljoen ton. In de Rijnsoeverstaten werden bovendien 1319 duw- en sleepboten geteld.

De drogeladingvloot in de Donaulanden bestaat uit 400 duwboten, 242 sleepboten, circa 409 gemotoriseerde vrachtschepen voor droge lading en daarnaast nog eens 2100 bakken voor droge lading, hetgeen samen goed is voor 3,3 miljoen ton.

De nieuwbouw van schepen trekt ook weer aan, met meer nieuwgebouwde schepen in 2019, zowel voor droge als vloeibare lading. In 2019 kwamen er twintig nieuwe drogeladingschepen, 42 nieuwe tankschepen en drie nieuwe duw- en sleepboten op de Europese markt. Met betrekking tot de verdeling van deze schepen over de landen blijkt dat 51% van de nieuwe vaartuigen werd geregistreerd in Nederland, 22% in Duitsland, 14% in Luxemburg, 9% in België, 2% in Frankrijk en 2% in Zwitserland.

Riviercruises

De groei van de Europese riviercruisesector in 2019 kon worden vastgesteld aan de hand van de volgende drie indicatoren:

- Een groot aantal nieuwe schepen: op de Europese markt kwamen er negentien nieuwe riviercruiseschepen met in totaal 3131 bedden bij. Deze nieuwe schepen waren hoofdzakelijk bestemd voor de Rijn en de Donau en een klein aantal voor de Douro.
- Stijging van de vraag met bijna 10%: het aantal passagiers op cruiseschepen op de Europese waterwegen is met 9,9% gestegen tot 1,79 miljoen passagiers in totaal. Tussen de 44 en 49% daarvan was in 2019 afkomstig uit niet-Europese landen (VS, Canada, Australië, Nieuw-Zeeland enz.).
- Toename van het cruiseverkeer: op de Boven-Rijn werd aan de sluis van Iffezheim 2929 keer een hotelschip geschut (+24% vergeleken met 2018), op de bovenloop van de Donau 3668 keer (+1% vergeleken met het al hoge niveau in 2018), 5141 op de Midden-Donau (+30%) en 1017 op de Beneden-Donau (+34,9%).

Vooruitzichten

Door de Covid-19-crisis is het passagiersvervoer (cruises en dagtochten) in de eerste helft van 2020 vrijwel geheel stil komen te liggen. Het vrachtvervoer daalde minder sterk, afhankelijk van het vrachttype en de regio. Op basis van een vergelijking met de daling van het bbp tijdens de financiële crisis in 2009 en de invloed daarvan op de vraag naar transport over de binnenwateren in 2009, kan een eerste raming worden gemaakt van de gevolgen van de Covid-19-crisis. Naar schatting zal het vrachtvervoer over de waterwegen in 2020 ongeveer 20 à 25% lager uitvallen als de verstrekkende lockdownmaatregelen gedurende het hele jaar 2020 worden gehandhaafd. Dit is weliswaar een schatting die in veel opzichten onzeker is, maar de resultaten van de verkeersstromen in het vervoer over water in verschillende Rijnhavens voor de maand april van dit jaar bevestigen deze cijfers.

Het rapport bevat ook verschillende langetermijnvooruitzichten voor grote marktsegmenten in het vrachtvervoer. De energietransitie zal veel gevolgen hebben voor de vervoersvolumes in de binnenvaart. Dit gaat met name op voor steenkolen. Vloeibare aardolieproducten blijven een belangrijk onderdeel van de energiesector en ook voor de door de binnenvaart vervoerde hoeveelheden in de komende tien jaar, maar in bepaalde gebieden is nu al een geleidelijke daling vast te stellen. Voor chemische producten zijn de vooruitzichten stukken beter. Kijkt men naar de landbouwproducten en veevoeders, is de verwachting dat er in de toekomst een zekere regionalisering zal plaatsvinden. De consumenten neigen steeds meer naar het kopen van regionale producten en dit zal het vervoer over lange afstanden gaan beïnvloeden. Een verdere afzwakking van de wereldhandel zal vermoedelijk ook doorwerken in de groeicijfers van het containervervoer. De coronacrisis komt dan nog eens bovenop deze al bestaande trends.

PROTOCOL 11

Schipperspatenten en bemanning

Geen besluit.

PROTOCOL 12

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement (RPR) – meldplicht (artikelen 1.10a, eerste lid, 2.01, eerste lid, onderdeel c en derde lid, 2.05, eerste lid, 12.01)

1. Door de goedkeuring van Besluit 2019-II-19 door de CCR tijdens de plenaire najaarszitting werd de uitbreiding van de elektronische meldplicht tot alle vaartuigen die vallen onder artikel 12.01, eerste lid, van het Rijnvaartpolitierglement (RPR) aangenomen. Het scheepvaartbedrijfsleven werd geïnformeerd over de beoogde datum voor de inwerkingtreding van deze verplichting, namelijk 1 december 2021. Tegelijkertijd heeft de CCR haar Comité Politierglement opgedragen om in de Werkgroep Politierglement en in overleg met het scheepvaartbedrijfsleven en de Werkgroep RIS voor het voorjaar van 2020 concrete voorstellen uit te werken voor de noodzakelijke wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement en, voor zover nodig, voorstellen te doen voor andere flankerende maatregelen. Het onderhavige besluit bevat de vereiste wijzigingen van het RPR, alsook een aantal redactionele verbeteringen om de begrijpelijkheid en leesbaarheid van de nieuwe versie van het reglement te verhogen.
2. Door de voorgestelde wijzigingen van het RPR wordt het elektronisch melden de regel. De wijzigingen worden in het navolgende nader toegelicht.
3. Artikel 12.01, eerste lid, bepaalt dat alle elektronische meldingen moeten plaatsvinden overeenkomstig de in de ERI-Standaard 1.3 vastgelegde ERINOT-berichten.
4. Artikel 12.01, tweede lid, bevat een lijst die precies vastlegt welke gegevens elektronisch gemeld moeten worden.
 - Het tweede lid, onderdeel b, is gewijzigd. De verwijzing naar het officiële scheepsnummer wordt geschrapt, omdat inmiddels alle schepen over een Uniek Europees Scheepsidentificatienummer beschikken en daarom alle verwijzingen naar het officiële scheepsnummer overbodig zijn geworden (zie Besluit 2018-II-11). Overeenkomstig artikel 2.18 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn en omwille van de duidelijkheid is de afkorting van het Uniek Europees Scheepsidentificatienummer (ENI-nummer) toegevoegd aan het tweede lid, onderdeel b. De gelegenheid wordt te baat genomen om het gehele RPR wat dit betreft te harmoniseren en te moderniseren, door de afkorting naar het Uniek Europees Scheepsidentificatienummer (ENI-nummer) op verschillende plaatsen op te nemen. De afkorting “ENI-nummer” wordt dus tussen haakjes toegevoegd aan de volgende artikelen van het RPR:
 - artikel 1.10a, eerste lid, eerste volzin,
 - artikel 2.01, eerste lid, onderdeel c en derde lid, waarbij bovendien de Franse en Duitse versies van artikel 2.01, derde lid, eerste zin, net zo geformuleerd worden als de Nederlandse versie,
 - artikel 2.05, eerste lid,
 - artikel 12.01, tweede lid, onderdeel b.
 - Het tweede lid, onderdeel c, is gewijzigd. De herziening van artikel 12.01 leidt er namelijk toe dat het elektronisch melden nu in de binnenvaart de regel wordt. Een melding moet plaatsvinden overeenkomstig de in de ERI-Standaard 1.3 vastgelegde ERINOT-berichten. Als de melding toch per marifoon moet geschieden, moet de schipper het type vaartuig of samenstel melden overeenkomstig de lijst in bijlage 12. De verwijzing naar bijlage 12 wordt daarom gehandhaafd en staat nu in het nieuwe vijfde lid.

- Het tweede lid, onderdeel k, wordt gewijzigd, zodat voortaan ook het aantal passagiers en het aantal bemanningsleden aan boord wordt gemeld. Deze informatie zou bij ongevallen, als reddingdiensten naar passagiers moeten zoeken, handig kunnen zijn en het zoeken naar passagiers kunnen vereenvoudigen, aangezien leden van de bemanning of het boordpersoneel wellicht als persluchtmaskerdrager of eerstehulpverlener tijdens een ongeval ingezet worden.
- 5. Artikel 12.01, derde lid, bevat de voorschriften die oorspronkelijk in het achtste lid stonden. De bepaling is inhoudelijk gezien niet gewijzigd. De voorschriften leggen vast waar de elektronische meldplicht, geografisch gezien, geldt.
- 6. Artikel 12.01, vierde lid, bevat de voorschriften voor het onderbreken van de reis die oorspronkelijk in het zesde lid stonden. De bepaling is inhoudelijk gezien niet gewijzigd, maar de onderbreking van de reis moet nu elektronisch worden gemeld.
- 7. Artikel 12.01, vijfde lid, bevat de voorschriften die betrekking hebben op de meldingen over het vorderen van de reis (voortgangsmeldingen). Ter herinnering: het vierde lid zoals het nu in het RPR staat, wordt geschrapt omdat de inhoud daarvan is ondergebracht in het eerste lid. De uitzondering die voorzien was in het huidige vierde lid, onderdeel b, is niet meer van toepassing, omdat alle meldplichtige schepen zich vanaf 1 december 2021 elektronisch moeten melden. In het vijfde lid is voorzien dat de schipper per marifoon alleen de gegevens meldt overeenkomstig het tweede lid, onderdeel a, scheepsnaam, en onderdeel c, type schip of samenstel overeenkomstig bijlage 12, omdat de melding van de informatie zoals bedoeld in onderdeel b (namelijk het Uniek Europees Scheepsidentificatienummer, (ENI-nummer)) in de praktijk niet gebruikelijk is. De schipper meldt de scheepsnaam en het type schip of samenstel, maar niet het ENI-nummer.
- 8. In artikel 12.01, zesde lid, worden de voorschriften overgenomen die oorspronkelijk al in het derde lid stonden, maar hoe gemeld moet worden, is nader gepreciseerd. De bepaling is inhoudelijk gezien niet gewijzigd. Analoog aan de andere voorschriften wordt in de eerste zin alleen de mogelijkheid van een elektronische melding toegestaan.
- 9. In artikel 12.01, zevende lid, worden de voorschriften overgenomen die oorspronkelijk ook al in het zevende lid stonden. Zij hebben betrekking op de wijziging van de gegevens tijdens de reis. De bepaling is inhoudelijk gezien niet gewijzigd. Analoog aan de andere voorschriften wordt in de eerste zin alleen de mogelijkheid van een elektronische melding toegestaan. Om de formulering in het zevende lid te verbeteren, werden de eerste en tweede zin van het zevende lid samengevoegd.
- 10. In artikel 12.01, achtste lid, is een nieuwe bepaling opgenomen, namelijk dat de schipper zich elektronisch moet melden als zijn reis beëindigd is. Hierdoor kan de reis in het verkeersmanagementsysteem administratief gezien worden afgesloten.
- 11. In artikel 12.01, negende lid, staan de bepalingen die oorspronkelijk in het tiende lid stonden en betrekking hebben op de bevoegdheden van de bevoegde autoriteit. Bovendien is in dit lid de mogelijkheid voorzien dat er een uitzondering wordt gemaakt op de elektronische meldplicht voor bijzondere transporten.
- 12. De resultaten van de evaluatie krachtens de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) worden hieronder weergegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

De wijzigingen die in de bijlage worden voorgesteld dienen meerdere doelen:

- Het eerste doel van deze wijzigingen bestaat eruit de reglementaire wijzigingen te voltrekken overeenkomstig het besluit dat al genomen werd over de uitbreiding van de elektronische meldplicht vanaf 1 december 2021.
- Een ander doel is een aantal redactionele verbeteringen aan te brengen om de tekst in de nieuwe versie van het reglement leesbaarder en duidelijker te maken. De herziening van artikel 12.01 van het RPR maakt het mogelijk de formuleringen te vereenvoudigen en te moderniseren. Het RPR wordt er leesbaarder en helderder door, wat de rechtszekerheid ten goede komt.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

Het RPR niet te wijzigen en de huidige versie van artikel 12.01 RPR van kracht te laten, is geen haalbaar alternatief. De CCR heeft namelijk door de goedkeuring van Besluit 2019-II-19 al een besluit genomen over de uitbreiding van de elektronische meldplicht op alle vaartuigen die vallen onder artikel 12.01, eerste lid, van het RPR en het bedrijfsleven ook al geïnformeerd over het tijdstip dat daarvoor voorzien is, namelijk 1 december 2021.

Het zou daarentegen eventueel mogelijk zijn om af te zien van de redactionele verbeteringen, maar dat zou de rechtszekerheid, leesbaarheid en toegankelijkheid van de Rijnregelgeving niet ten goede komen.

Consequenties van deze wijzigingen

Deze wijzigingen leiden tot weinig kosten voor het bedrijfsleven, omdat de benodigde software gratis beschikbaar is. Bovendien valt te verwachten dat de vaartuigen die nu elektronisch moeten gaan melden, al over de vereiste hardware, namelijk een normale, in de handel verkrijgbare computer, beschikken.

Het elektronisch melden zal de administratieve lasten aanzienlijk reduceren, omdat er veel minder gebruik zal worden gemaakt van de marifoon. Bij de bevoegde instanties valt het handmatig invoeren van gegevens die vandaag de dag via de marifoon worden doorgegeven, weg.

Bovendien komt de elektronische verzending van gegevens de volledigheid en nauwkeurigheid ten goede. Dit zou het gemakkelijker moeten maken om de gegevens van de elektronische meldingen te gebruiken voor logistieke en statistische doeleinden. Bovendien zullen deze gegevens bijdragen aan een beter verkeersmanagement en dus tot een verhoging van de veiligheid in de Rijnvaart.

Consequenties indien de wijzigingen worden verworpen

Indien de CCR de wijziging van het RPR zou verwerpen, zou dit indruisen tegen de al door de CCR besloten uitbreiding van de elektronische meldplicht en het van kracht worden van deze regeling op 1 december 2021.

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

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

onder verwijzing naar haar Besluit 2019-II-19, waarbij zij heeft besloten de elektronische meldplicht met ingang van 1 december 2021 uit te breiden tot alle schepen die onder artikel 12.01 van het RPR vallen,

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement aan.

De wijzigingen zoals vermeld in de bijlage worden van kracht op 1 december 2021.

Bijlage

Bijlage bij protocol 12

1. *Artikel 1.10a, eerste lid, eerste volzin, komt als volgt te luiden:*

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

UNIEK EUROPEEES SCHEEPSIDENTIFICATIENUMMER - R
CERTIFICAAT VAN ONDERZOEK

- NUMMER:

- COMMISSIE VAN DESKUNDIGEN:

- GELDIG TOT:

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

2. *Artikel 2.01 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *Het eerste lid, onderdeel c, komt als volgt te luiden:*

“c) het uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI-nummer), dat uit acht Arabische cijfers bestaat, waarbij de eerste drie cijfers het land en de instelling, die dat uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI-nummer) heeft toegekend, aanduiden. Dit kenteken hoeft slechts te worden gevoerd door schepen waaraan een uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI-nummer) is toegekend. Het uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI-nummer) wordt aangebracht op de wijze als bepaald in onderdeel a.”

b) *Het derde lid, eerste alinea, komt als volgt te luiden:*

“3. De kentekens overeenkomstig het eerste en tweede lid moeten zijn aangebracht in goed leesbare en onuitwisbare Latijnse letters en Arabische cijfers. De hoogte van de tekens voor de naam en het uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI-nummer) moet ten minste 20 cm en voor de overige aanduidingen ten minste 15 cm bedragen.”

3. *Artikel 2.05, eerste lid, komt als volgt te luiden*

“1. Een scheepsanker moet van onuitwisbare kentekens zijn voorzien. Deze moeten ten minste bestaan uit het uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI-nummer) van het schip.”

4. *Artikel 12.01 komt als volgt te luiden:*

“Artikel 12.01
Meldplicht

1. De schipper van de volgende schepen en samenstellen moet zich, alvorens de in het derde lid bedoelde riviergedeelten binnen te varen, elektronisch melden overeenkomstig de in de ERI-Standaard 1.3 vastgelegde ERINOT-berichten:
 - a) schip dat goederen vervoert waarop het ADN van toepassing is;
 - b) tankschepen, met uitzondering van bunkerschepen en bilgeboden zoals gedefinieerd onder 1.2.1 van het reglement dat als bijlage bij het ADN is gevoegd;
 - c) schip dat containers vervoert;
 - d) schip met een lengte van meer dan 110 m;
 - e) hotelschip;
 - f) zeeschip;
 - g) schip dat een LNG-installatie aan boord heeft;
 - h) bijzonder transport als bedoeld in artikel 1.21.

2. Bij de in het eerste lid bedoelde aanmelding moeten worden vermeld:
 - a) naam van het schip; en bij samenstellen van alle schepen van het samenstel;
 - b) uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI-nummer), IMO-nummer voor zeeschepen; van het schip en bij samenstellen van alle schepen van het samenstel;
 - c) type vaartuig of samenstel; en bij samenstellen type vaartuig voor alle schepen overeenkomstig de in het eerste lid genoemde berichten;
 - d) laadvermogen; van het schip en bij samenstellen van alle schepen van het samenstel;
 - e) lengte en breedte van het schip; en bij samenstellen lengte en breedte van het samenstel en van alle schepen van het samenstel;
 - f) aanwezigheid van een LNG-installatie aan boord;
 - g) voor een schip dat goederen vervoert waarop het ADN van toepassing is:
 - aa) de VN-nummers of de nummers van de gevaarlijke goederen,
 - bb) de officiële benaming voor het vervoer van de gevaarlijke goederen;
 - cc) de klasse, de classificatiecode en eventueel de verpakkingsgroep van de gevaarlijke goederen,
 - dd) de totale hoeveelheid van de gevaarlijke goederen, waarop deze gegevens betrekking hebben,
 - ee) het aantal blauwe lichten/kegels;
 - h) voor een schip dat goederen vervoert waarop het ADN niet van toepassing is en die niet in containers worden vervoerd: soort en hoeveelheid lading;

- i) aantal containers aan boord naar grootte en beladingstoestand (beladen of onbeladen) en de respectievelijke plaats van containers overeenkomstig het stuwplan en containertype;
 - j) containernummer van de containers met gevaarlijke goederen;
 - k) totaal aantal personen aan boord en voor zover van toepassing het aantal passagiers;
 - l) positie, vaarrichting;
 - m) diepgang, indien de bevoegde autoriteit hierom vraagt;
 - n) route met opgave van de vertrek- en bestemmingshaven;
 - o) haven waar is geladen;
 - p) haven waar wordt gelost.
3. De riviergedeelten bedoeld in het bovenvermelde eerste lid, die worden aangeduid door het teken B.11 met het onderbord "Meldplicht" zijn de volgende:
- a) van Bazel (Mittlere Rheinbrücke, km 166,53) tot Gorinchem (km 952,50), en
 - b) van Pannerden (km 876,50) tot Krimpen aan de Lek (km 989,20).
4. Indien het schip zijn reis in een van de in het derde lid genoemde riviergedeelten gedurende meer dan twee uur onderbreekt, moet de schipper het begin en het einde van deze onderbreking elektronisch melden.
5. De in het tweede lid, onderdeel a en c bedoelde gegevens moeten eveneens per marifoon op het aangegeven kanaal worden verstrekt bij het passeren van de sluisen en van de meldplaatsen die door het teken B.11 zijn aangeduid. In afwijking van het tweede lid, onderdeel c, moet de schipper het type schip of samenstel melden overeenkomstig bijlage 12.
6. De in het tweede lid bedoelde gegevens, met uitzondering van die genoemd onder l en m, mogen ook vanaf een andere plaats of door een andere persoon elektronisch aan de bevoegde autoriteit worden medegedeeld.
In ieder geval moet de schipper zich per marifoon melden op het daarvoor aangegeven kanaal op het moment dat hij met zijn schip of samenstel het riviergedeelte waarvoor de meldplicht geldt, binnenvaart of verlaat.
7. Indien de in het tweede lid bedoelde gegevens tijdens het bevaren van het riviergedeelte waarvoor de meldplicht geldt, worden gewijzigd, moet dit de bevoegde autoriteit onmiddellijk elektronisch worden meegedeeld.
8. Indien de reis is beëindigd, dient de schipper dit zo snel mogelijk elektronisch te melden.
9. De bevoegde autoriteit kan
- voor bunkerschepen en bilgeboden zoals gedefinieerd onder 1.2.1 van het reglement dat als bijlage bij het ADN is gevoegd, evenals voor dagtochtschepen een meldplicht vaststellen en wat deze inhoudt,
 - bij afgifte van een bijzondere vergunning voor bijzondere transporten zoals bepaald in artikel 1.21 een uitzondering op de meldplicht zoals bedoeld in het eerste lid toestaan.”

PROTOCOL 13

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) - vermindering van verdrinkingsgevallen (artikelen 1.08, 7.01)

1. Het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) bevat de algemene eis dat schepen zo gebouwd en uitgerust moeten zijn dat de veiligheid van de personen aan boord en van de scheepvaart gewaarborgd is. De voorschriften voor het dragen van reddingvesten, het plaatsen van neerklapbare of wegneembare relingen als die voorhanden zijn en het zorgen voor een veilige toegang tot het schip zijn in de huidige versie bovendien voorschriften van tijdelijke aard.
2. De voorschriften van tijdelijke aard werden ingevoerd bij Besluit 2011-I-12, samen met de voorschriften van tijdelijke aard voor de opname van technische voorschriften voor de desbetreffende uitrustingen in het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn. De technische voorschriften werden intussen in de Europese Standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN) overgenomen. Door middel van Besluit 2017-II-19 werd de verwijzing in het RPR dienovereenkomstig aangepast. De technische voorschriften voor de uitrustingen zijn geen tijdelijke voorschriften, terwijl de voorschriften in het RPR voor het dragen van reddingvesten, het plaatsen van neerklapbare of wegneembare relingen voor zover voorhanden, het zorgen voor een veilige toegang tot het schip wel tijdelijk zijn. Nu wordt voorgesteld ook de voorschriften in het RPR om te zetten in definitieve voorschriften, aangezien er geen redenen zijn die daartegen spreken.
3. Het resultaat van de evaluatie die opgesteld is overeenkomstig de richtsnoeren voor de reglementaire werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) is weergegeven in Besluit 2011-I-12.

Besluit

De Centrale Commissie,

ernaar strevend voor de bemanning aan boord van binnenschepen een veilige arbeidsplaats te kunnen waarborgen en het aantal verdrinkingsgevallen in de Rijnvaart terug te dringen,

onder verwijzing naar haar Besluiten 2011-I-12 en 2017-II-19 en de overgangperiode voor de invoering van deze voorschriften door middel van voorschriften van tijdelijke aard,

overwegende dat van de voorschriften, die op 1 december 2011 als voorschriften van tijdelijke aard van kracht zijn geworden, gebleken is dat zij effect sorteren,

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement aan.

De wijzigingen zoals vermeld in de bijlage worden van kracht op 1 december 2020.

Bijlage

Bijlage bij protocol 13

1. In artikel 1.08 worden de vijfde en zesde leden als volgt toegevoegd:

“5. Indien de krachtens artikel 14.02, vierde lid, van ES-TRIN vereiste relingen neerklapbaar of wegneembaar zijn, mogen zij uitsluitend bij stilliggende schepen geopend of gedeeltelijk weggenomen worden en uitsluitend bij de volgende bedrijfsomstandigheden:

- a) voor het van of aan boord gaan op de hiertoe voorziene plaatsen,
- b) bij het gebruik van een slingerwiek in zijn slingerbereik,
- c) bij het los- of vastmaken van de trossen bij bolders,
- d) bij schepen die aan een verticale oever liggen, aan de oeverkant, indien er geen gevaar is van het schip te vallen,
- e) bij schepen die boord aan boord liggen, op de plaatsen waar zij zich aanraken, indien er geen gevaar is van het schip te vallen, dan wel
- f) wanneer de los- en laadwerkzaamheden of bouwwerkzaamheden uitzonderlijk belemmerd worden.

Indien bedrijfsomstandigheden overeenkomstig de eerst volzin niet meer aanwezig zijn, moeten de relingen onmiddellijk opnieuw worden gesloten of teruggeplaatst.

6. De bemanningsleden en de andere personen aan boord moeten reddingsvesten overeenkomstig artikel 13.08, tweede lid, van ES-TRIN dragen

- a) bij het van of aan boord gaan, voor zover er gevaar voor het in het water vallen bestaat,
- b) bij het verblijven in de bijboot,
- c) bij werkzaamheden buiten boord, dan wel
- d) bij verblijf en werkzaamheden aan dek en in het gangboord, indien verschaningen van ten minste 90 cm hoogte niet aanwezig of relingen als bedoeld in het vijfde lid niet doorlopend zijn geplaatst.

De werkzaamheden buiten boord mogen uitsluitend bij stilliggende schepen worden uitgevoerd en uitsluitend indien van de overige scheepvaart geen gevaar te verwachten valt.”

2. In artikel 7.01 wordt het vijfde lid als volgt toegevoegd:

“5. Het van of aan boord gaan mag uitsluitend via veilige wegen gebeuren. Indien geschikte voorzieningen aan wal aanwezig zijn mogen geen andere voorzieningen worden gebruikt.

Indien er een afstand tussen het schip en de wal is, moeten loopplanken als bedoeld in artikel 13.02, derde lid, onderdeel d, van ES-TRIN zijn uitgelegd en op veilige wijze zijn bevestigd; de relingen van de loopplanken moeten zijn geplaatst.

Indien de bijboot voor het van of aan boord gaan wordt gebruikt, met een hoogteverschil tussen de bijboot en het dek, moet een geschikte, veilige voorziening aanwezig zijn voor het aan of van boord gaan.”

PROTOCOL 14

Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22a van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) (Artikel 4.07)

Besluit

De Centrale Commissie verlengt, overeenkomstig artikel 1.22a van het Rijnvaartpolitiereglement, de volgende voorschriften van tijdelijke aard:

artikel 4.07, derde lid, tweede volzin - Inland AIS en Inland ECDIS
(aangenomen bij Besluit 2014-I-12, laatstelijk verlengd bij Besluit 2017-I-9).

De voorschriften gelden vanaf 1 december 2020 tot en met 30 november 2023.

PROTOCOL 15

Technische voorschriften voor schepen

Geen besluit.

PROTOCOL 16

Vervoer van gevaarlijke stoffen over binnenwateren

Geen besluit.

PROTOCOL 17

Nieuwbouw van een kade voor de afhandeling van containerschepen in Village-Neuf kmr 172,600 - 173,000

Besluit

De Centrale Commissie

neemt kennis van de instemming op basis van bestaande verdragen en overdracht van bevoegdheden overeenkomstig Besluit 1990-II-46 van haar Comité Infrastructuur en milieu betreffende het project nieuwbouw van een kade voor de afhandeling van containerschepen in Village-Neuf kmr 172,600 - 173,000 aan de linkeroever.

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

Bijlage

**Nieuwbouw van een kade voor de afhandeling van containerschepen in Village-Neuf
kmr 172,600 - 173,000**

Context

De Chambre de Commerce et d'Industrie Alsace Eurométropole (Kamer van Koophandel en Industrie voor Elzas Eurometropool), de exploitant van de haven van Huningue (gelegen tussen kmr 170,550 en kmr 173,000) voorziet de aanleg van een kade in de Rijn bij kmr 172,600. Deze kade met een lengte van 400 meter zal worden aangelegd in het verlengde van de bestaande afmeerplaats uit 1993 en worden gebruikt om containerschepen af te handelen.

Controlelijst

1. Soort bouwwerk

Het gaat om een damwandkade met een lengte van 400 meter, gebouwd op 25 meter van de linkeroever.

De kade zal in de nacht door schepen gebruikt kunnen worden om vrij ligplaats te nemen, buiten de gebruiksuren van de haventerminal.

2. Dichtstbijzijnde plaats/stad: Village-Neuf (68)

3. Rijnkilometer: kmr 172,600 tot kmr 173,000

4. Soort bouwwerkzaamheden

Het heien van damwandprofielen en opvullen voor de aanleg van een rechte kade met een lengte van de 400 meter voor de ontvangst en de afhandeling van containerschepen.

A. Algemene beschrijving

5. Breedte van het vaarwater: ongeveer 290 meter bij kmr 172,000

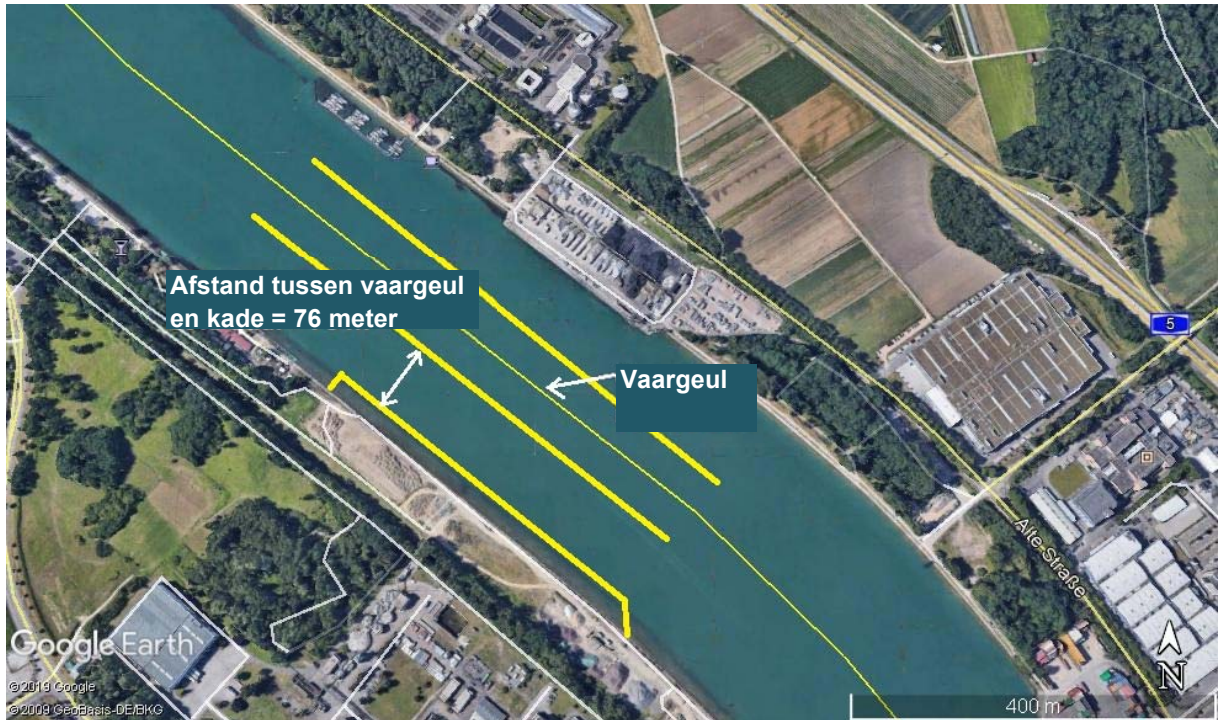
6. Breedte van de vaargeul: 88 meter bij kmr 172,000

7. Wezenlijke afmetingen en kenmerken van de afmeerplaats

De vaste kade is voorzien op 25 meter van de oever. Deze afstand is nodig om de minimumdiepte voor het meren van schepen te bereiken, gezien het lichte verloop van de rivierbedding van de Rijn. De andere afmeerplaatsen in het havengebied van Village-Neuf liggen ook op deze afstand van de oever.

Deze ligplaats maakt het ligplaats nemen door twee gekoppelde schepen mogelijk (zie het profiel in bijlage II).

8. Situatie ten opzichte van de vaargeul/het vaarwater



De afstand tussen de vaargeul en de vrije kade is **76 meter**.

Met een afgemeerd schip geeft de berekening van de afstand vanaf de buitenzijde van het schip tot aan de rand van de vaargeul het volgende resultaat:

76 m (afstand vaargeul/kade) - 11,4 m (breedte van het breedste schip) - 1 m (wrijf hout) = **63,6 m**.

Met twee gekoppeld afgemeerde schepen wordt de afstand teruggebracht tot:

63,6 m - (11,4+1) = **51,2 m**.

Er zal geen beperking van de snelheid opgelegd hoeven worden aan de scheepvaart in de vaargeul tijdens de afhandeling van schepen aan de kade, omdat de afstand tussen de afgemeerde schepen en de vaargeul voldoende groot is.

9. Afstand van het dichtstbijzijnde bouwwerk (stroomopwaarts en stroomafwaarts)

Het betreft de steiger van het recent aangelegde laad- en losplatform voor stortgoederen gelegen op een afstand van 150 meter bovenstrooms van de plaats van het bouwproject.

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

10. Vorm van het bouwwerk over de vaargeul (recht/gebogen)

Het bouwwerk vertoont geen enkele overhang ten opzichte van de vaargeul.

De aanlegplaats langs de kade is recht en krijgt een lengte van 400 meter. De aanlegplaats heeft een referentiestelling op 246,45 NGF Normal.

11. **Laagste punt van het bouwwerk in de vaargeul (m, hoogterefereentiesysteem):** buiten de vaargeul
12. **Hoogste punt van het bouwwerk in de vaargeul (m, hoogterefereentiesysteem):** buiten de vaargeul
13. **MHW (m, hoogterefereentiesysteem):** niet van toepassing
14. **Doorvaarthoogte bij [MHW]:** niet van toepassing
15. **Doorvaartbreedte bij [MHW] met een hoogte van (9,10 m / 7,00 m):** niet van toepassing
16. **Dekking van kabels, leidingen of bouwwerken in de rivierbodem:** niet van toepassing

C. Inachtneming van de radarvaart

17. **Beoordeling door een erkend deskundige/autoriteit/instituut**
Deze installatie zal gezien de ligging en de aard geen gevolgen voor de radarvaart hebben.
18. **Genomen maatregelen tegen storing door valse echo's:** niet van toepassing
19. **Geplande constructievorm van het bouwwerk:** zie de doorsnedes
20. **Gepland constructiemateriaal:** de kade wordt gebouwd met damwandprofielen. De kade wordt voorzien van een betonnen kroonbalk en een ophoging van asfalt.

D. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden

21. Beschrijving van het verloop van de bouwwerkzaamheden:

De werkzaamheden worden verricht vanaf de oever of met nautische middelen zonder gevolgen voor de scheepvaart, afgezien van de gebruikelijke waakzaamheidsmaatregelen. De details zijn afhankelijk van de methoden die door de ondernemingen worden voorgesteld in het kader van de aanbesteding.

22. Periode van de uitvoering:

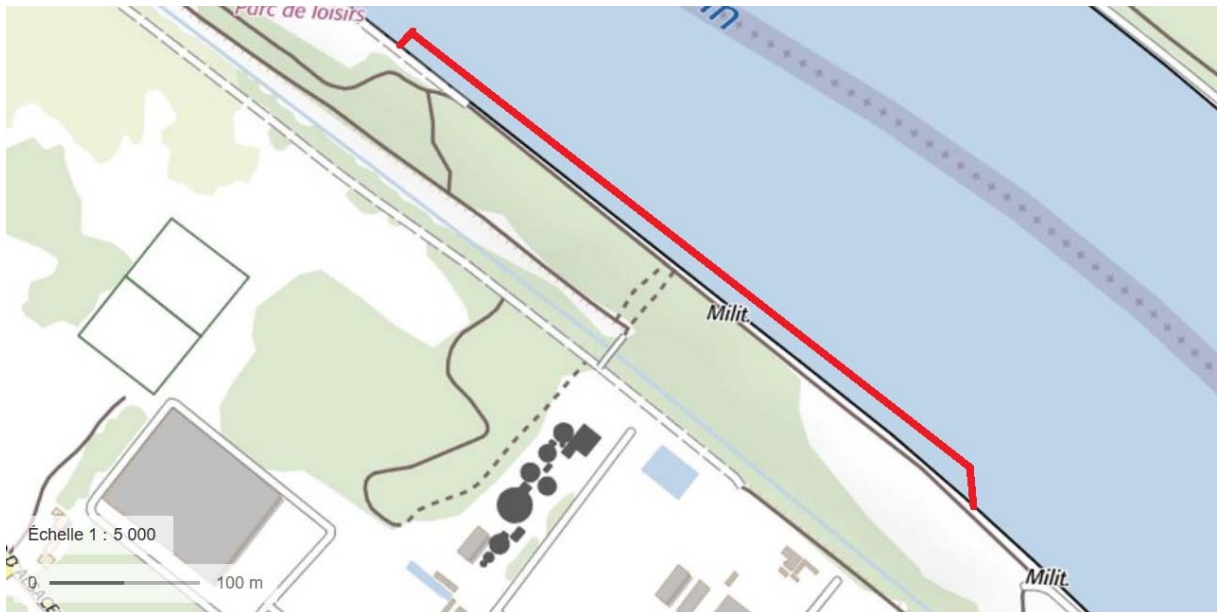
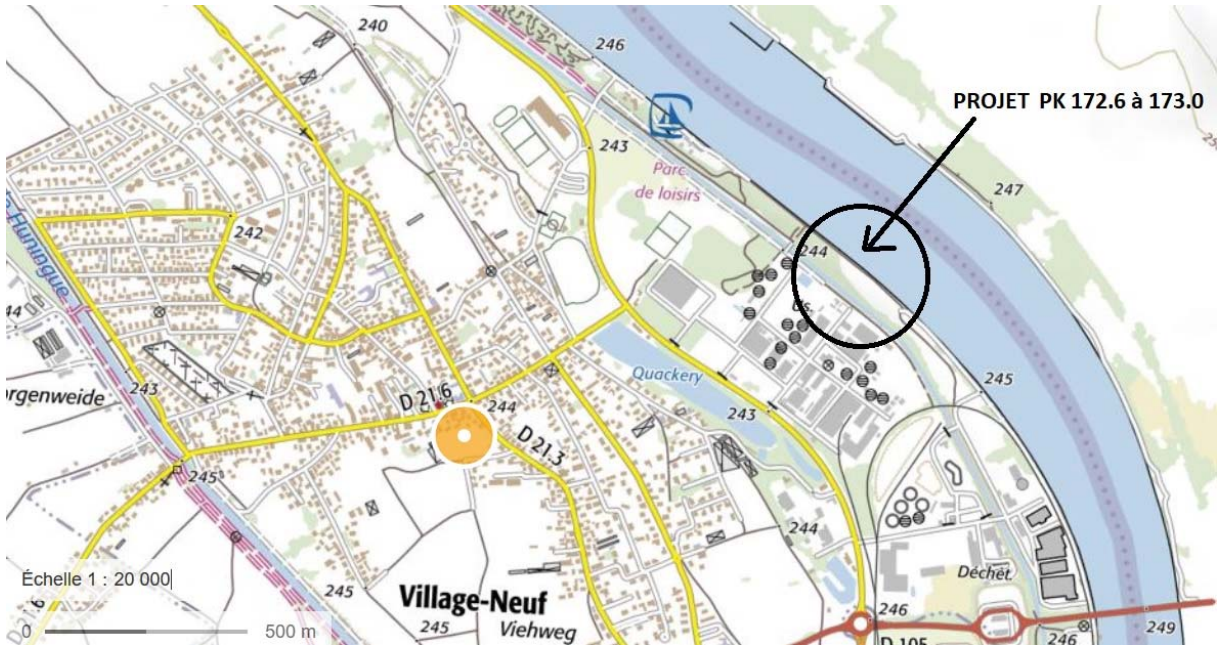
Het begin van de werkzaamheden is gewenst in het late najaar of de vroege winter 2020, voor een geschatte duur van drie maanden.
Overeenkomstig de milieueffectrapportage is dit een geschikte periode voor de uitvoering van de werkzaamheden.

23. Beperking van de scheepvaart en duur van de beperking: tijdens de bouw moet de snelheid worden teruggebracht en moeten waterbewegingen worden vermeden.

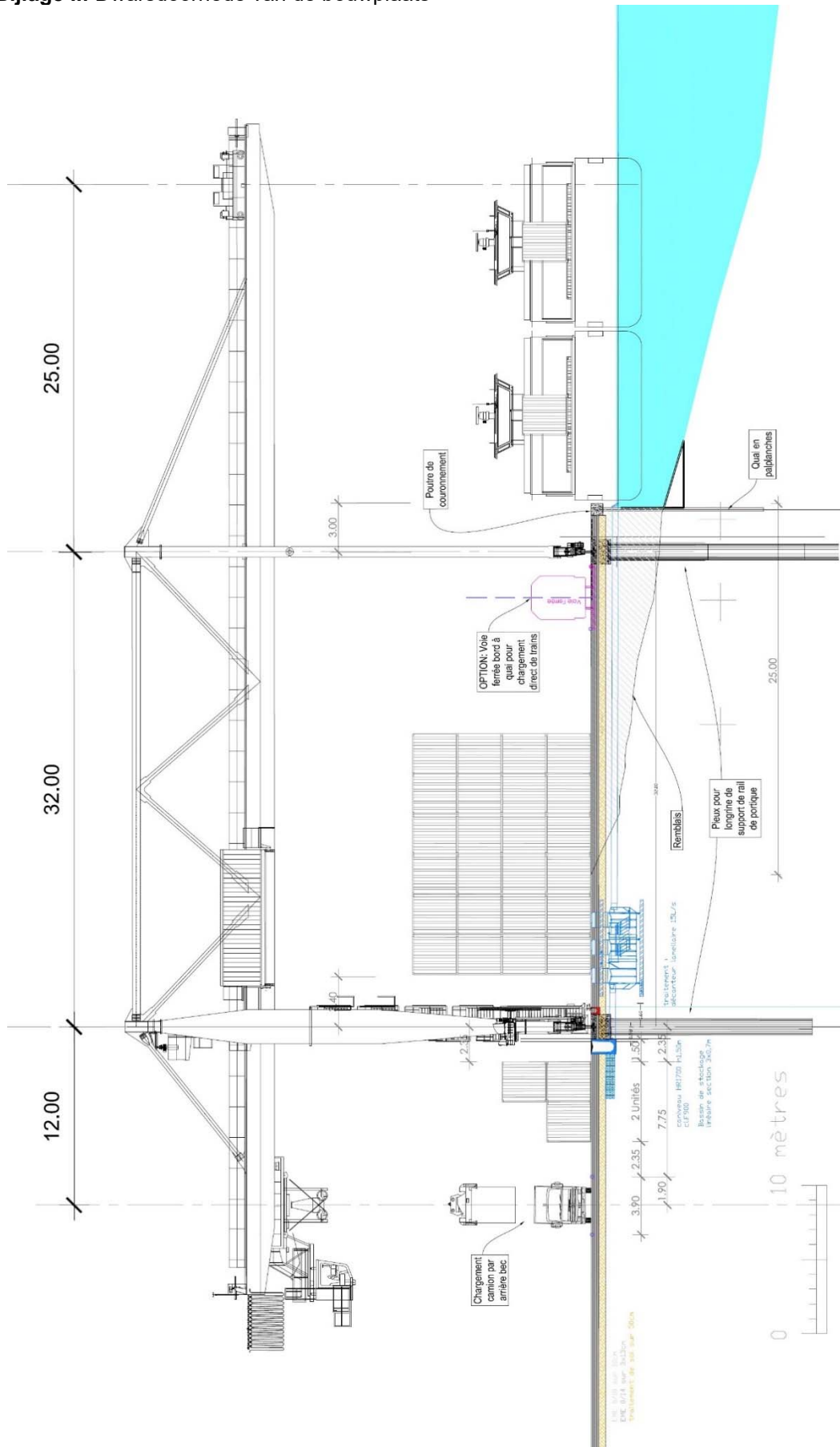
24. Duur van de geplande stremming van de scheepvaart (totaal/gedeeltelijk): geen onderbreking van de scheepvaart.

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

Bijlage I: Overzichtstekening van de toekomstige kade: M: 1 – 20000, M: 1 – 5000 u



Bijlage II: Dwarsdoornede van de bouwplaats



PROTOCOL 18

**Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van de sluis bij Iffezheim evenals
in de sector stroomafwaarts
Vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluis bij Iffezheim
Waterstand aan de peilschaal van Iffezheim
in 2019
(2019-I-12)**

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar besluiten

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

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

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

Bijlage

Controle van de tussen Duitsland en Frankrijk bij verdrag overeengekomen waterstand bij Iffezheim voor 2019, ter overlegging aan de CCR

Het jaar 2019 was in hydrologisch opzicht een zeer evenwichtig jaar. In 2019 vonden enkele kleine gebeurtenissen plaats, die echter nooit hebben geleid tot waterstanden waarbij de scheepvaart onderbroken moest worden. De smeltende sneeuw in de Alpen veroorzaakte tussen mei en medio juli hogere waterstanden die ver boven de gemiddelde niveaus lagen, met een maximum van ongeveer 400 cm aan de peilschaal Iffezheim medio juni. Een uitgesproken laagwaterperiode als in 2018 heeft zich niet voorgedaan. Ook in de doorgaans "klassieke" droge maanden augustus tot oktober/november daalden de waterstanden nooit tot onder de bij verdrag overeengekomen waterstand van 111,058 m NHN (HS170), wat overeenkomt met een peil van 104 cm aan de peilschaal Iffezheim ten opzichte van het referentiepunt.

Voor de peilschaal Iffezheim zijn de volgende statistische gegevens van belang voor het kalenderjaar 2019:

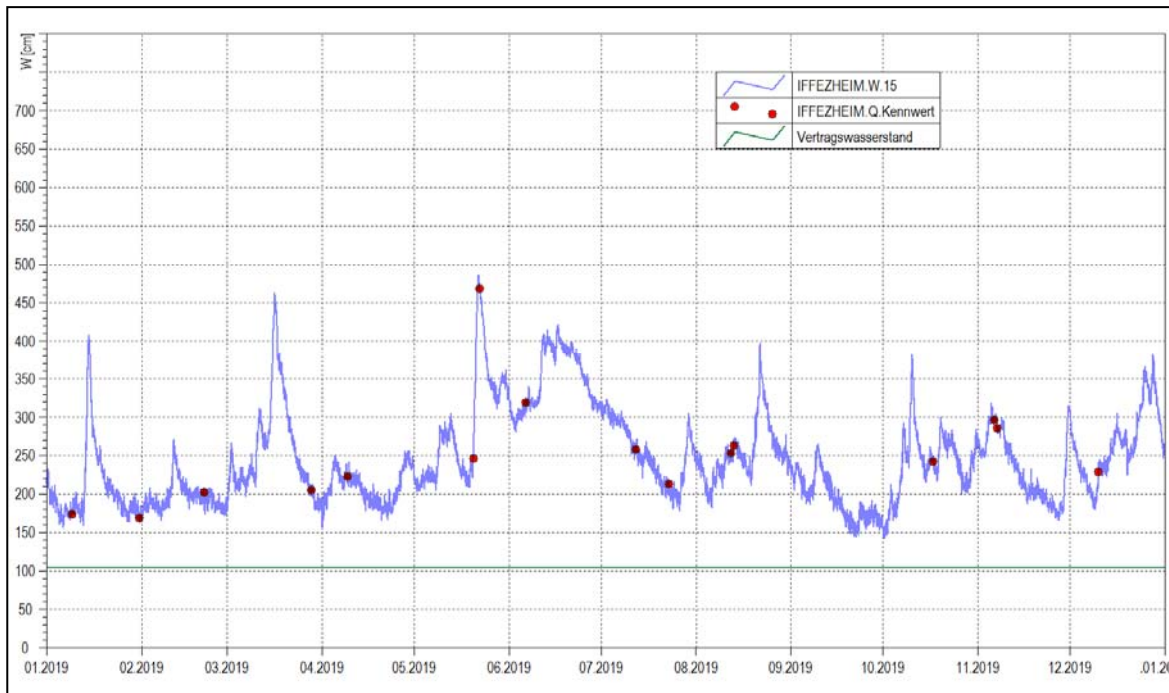
NNW_{KJ2019} = 142 cm op 01.10.2019 (laagst gemeten momentane waterstand)

NNW_{KJ2019} = 152 cm op 01.10.2019 (kleinste daggemiddelde)

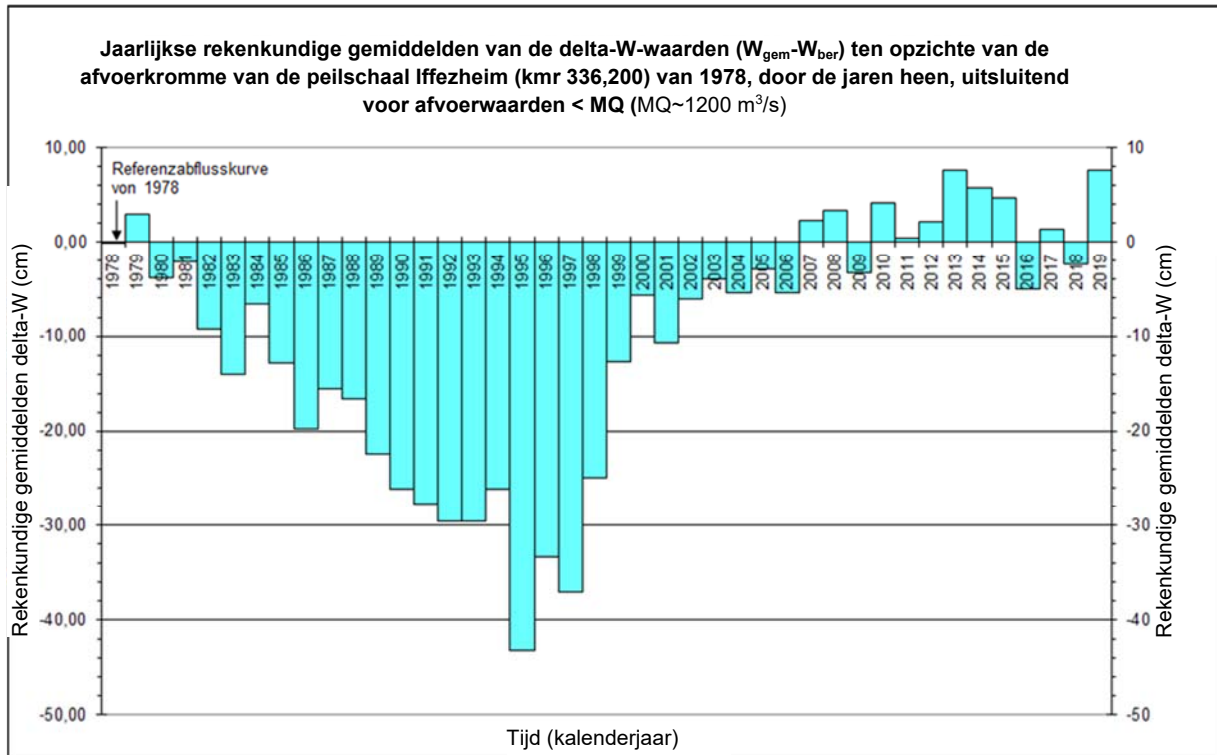
MW_{KJ2019} = 246 cm (ter vergelijking MW_{2010/2019 (AJ)} 241 = cm)

HHW_{KJ2019} = 486 cm op 22.05.2019 (hoogst gemeten momentane waterstand)

De totale afvoer bedroeg in 2019 ongeveer 41 miljard m³.



In 2019 werden bij de peilschaal Iffezheim (kmr 336,2) een totaal van 16 afvoermetingen uitgevoerd. De waarden lagen tussen 741 en 2560 m³/s. De metingen werden tussen 09.01.2019 en 10.12.2019 uitgevoerd (zie bovenstaande grafiek).



Alle afvoerwaarden < 1200 m³/s (< ca. 250 cm aan de peilschaal) werden gemeten in de maanden januari tot mei en in de maanden juli, oktober en december.

Het rekenkundige gemiddelde van de Delta-W-waarden ($W_{gem} - W_{ber}$) van deze metingen ten opzichte van de afvoerkromme van de peilschaal Iffezheim uit 1978 (referentieafvoerkromme) heeft voor 2019 **+ 7,6 cm** bedragen.

PROTOCOL 19

Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn (2019-I-13)

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar besluiten

- 2016-II-17 inzake de procedure voor het bepalen van voorwaarden en verplichtingen voor bouwwerken aan de Rijn in het kader van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, waarbij een jaarlijks besluit over de kennisneming van de CCR van maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn werd overeengekomen,
- 2012-I-13 inzake de minimumeisen en aanbevelingen voor de technische uitvoering van werken aan de Rijn, waarbij werd overeengekomen dat de vaargeul vrij dient te zijn van hinderlijke obstakels die de vlotte en veilige vaart belemmeren,

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

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

stelt vast dat deze maatregelen

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

Bijlage

**Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Franse Rijn
in 2019-2020**

Volgnr.	Project	Rijn-km	Stand van de werkzaamheden	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
1	Baggerwerkzaamheden bij de sluis van Gamsheim	306,50 – 312,00	<p>Verwijdering van sedimenten ter behoud van de gewaarborgde diepte in de vaargeul, alsook de toegang vrij houden tot de voorhavens stroomopwaarts en stroomafwaarts van de sluisen van Gamsheim.</p> <p>Uit metingen is gebleken dat er omvangrijke sedimentafzettingen zijn bij de sluisen van Gamsheim waardoor de gewaarborgde diepte in dit segment zonder maatregelen niet meer gewaarborgd zou zijn. Het gaat om circa 110.000 m³, waarvan 70.000 m³ stroomopwaarts en 40.000 m³ stroomafwaarts.</p> <p>Het is de bedoeling om in oktober 2020 met de werkzaamheden te beginnen. De werkzaamheden zullen vier maanden in beslag nemen, onder voorbehoud van de hydrologische omstandigheden (men denke aan hoogwater) en het nog lopende onderzoek naar beschermde tweekleppige schaaldieren (mosselachtigen).</p>	<p>De baggerwerkzaamheden zullen afgezien van een plaatselijke verlaging van de toegelaten vaarsnelheid verder geen gevolgen hebben voor de scheepvaart. Het zal ook niet nodig zijn om afwisselend éénrichtingsverkeer te voorzien.</p>

**Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Duitse Rijn
in 2019-2020**

Volgnr.	Project	Rijn-km	Stand van de werkzaamheden	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
1	Sedimentaanvulling bij Iffezheim	336,00 – 338,00	In uitvoering Sediment/grind wordt afhankelijk van de afvoer van de Rijn bijgestort. In 2019 bedroeg de aangevulde hoeveelheid 120.301 m ³ In 2020 zal de aangevulde hoeveelheid naar schatting 185.000 m ³ bedragen.	Geen
2	Bodemstabilisatie benedenstrooms van Iffezheim	336,00 – 352,00	In uitvoering Doel: verhinderen van verdere bodemerosie, stabilisatie van de bodem. In 2019 werd 0 m ³ waterbouwsteen gestort. Volgens de planning wordt in 2020 260 m ³ bodemstabiliseringsmateriaal gestort.	Geen
3	Aanleg van een ligplaatszone bij Mannheim	430,07 – 430,63	Begin: mei 2020 Einde: december 2020 Ligplaatszone met dukdalven en autoafzetplaats	Voorkomen van zuiging en golfslag
4	Sedimentbeheer Middenrijn Sedimentopstuwing bij Mainz-Weisenau	494,30 – 494,46	31ste baggerfase Begin: 2020 Einde: 2021 Baggerhoeveelheid: ca. 30.000 m ³ Herstel van het vereiste profiel	Geen
5	Sedimentbeheer Middenrijn Sedimentaanvulling bij Wallersheim	593,00 – 596,40	11e aanvulling Begin: maart 2020 Einde: augustus 2020 Aangevulde hoeveelheid 30.000 m ³ De aanvulling dient ter ondersteuning van de waterspiegel ten opzichte van de peilschaal Koblenz	Geen
6	Sedimentaanvulling 'middenloop Duitse Nederrijn', Fase 4	527,70 – 527,95	Begin: medio 2019 Einde: december 2021 Sedimentmanagement Aanvulling op 3 stortplaatsen in 2019 en 2 in 2020	Geen

Volgnr.	Project	Rijn-km	Stand van de werkzaamheden	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
7	Sedimentaanvulling 'bedenloop Duitse Nederrijn', Fase 3	730,00 – 734,00 747,00 – 753,00 763,50 – 769,00	Begin: medio 2020 Einde: december 2022 Sedimentmanagement Aanvulling op 3 stortplaatsen	Geen
8	Regulering riviergedeelte Obermörmt Rees	809,50 – 813,50 838,50 – 847,00 850,00 – 851,50	Begin: medio 2019 Einde: december 2020 Herstel kribkoppen, verwijdering van zandbanken en kolkopvulling	Geen

**Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Nederlandse Rijn
in 2019 - 2020**

Nr.	Project	Rijn-km	Stand van de werkzaamheden	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
Maatregelen op de Waal				
1	Garanderen van een vaargeuldiepte van 2,80 bij OLR	857,00 – 924,00	Maatregel op lange termijn, permanent project	Hinder door baggerwerkzaamheden
2	Nieuwbouw van een overnachtingshaven bij Lobith	860,00 – 863,00	Alle benodigde projectbesluiten zijn genomen. 1 ^e fase - <u>afgerond</u> : aanpassing bestaande haven Tuindorp, modernisering van ca. 20 ligplaatsen. 2 ^e fase: nieuwbouw haven Spijk voor ca. 50 ligplaatsen. Juridische goedkeuring is inmiddels verkregen; realisatie wordt dit jaar gestart.	Geen gevolgen voor het vaarwater
3	Grensproject Spijk	862,00 – 864,30	Volledig afgerond in 2019.	
4	Kribverlaging met aanleg langsdammen kmr 911-922	911,00 – 922,00	Kribverlagingen en aanleg langsdammen op de Waal zijn uitgevoerd. De effecten van de pilot worden gemonitord en geëvalueerd. De werkzaamheden op het Pannerdensch kanaal starten voorlopig nog niet.	Enige hinder tijdens de werkzaamheden
5	Verbeteren invaart haven Haaften	936,00	De werkzaamheden aan de invaart zijn gereed. De extra meerpalen zijn onderwerp van een juridische procedure, die er mogelijk toe leidt, dat de palen weer moeten worden verwijderd. Juridische procedure loopt nog.	
Maatregelen op de Neder-Rijn en de Lek				
6	Algemene renovatie van de sluisen en stuwen van Driel, Amerongen en Hagestein	891,50; 922,30; 946,90	De renovatie van de complexen Amerongen en Hagestein is afgerond; op dit moment vindt renovatie van complex Driel plaats.	Enige hinder tijdens de werkzaamheden

PROTOCOL 20

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

Besluit

De Centrale Commissie neemt kennis

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

Bijlagen

1. Rijnvaartpolitiereglement: Inwerkingtreding en opnieuw inwerkingtreding

POLITIAREGLEMENT

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art 2, 7, 8 u. Anlage 2 - Vorschriften über Farbe und Lichtstärke	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2006-I-19	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2013-II-17	Änderung der RheinSchPV - §§ 12.02, 12.03 und Anlage 9 (2012-II-13) (betrifft nur die NL-Fassung)	I	1.6.2014	-	-	11.6.2014	-
2017-I-9	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung §§ 1.08, 4.07 und 7.01)	I	1.12.2017	16.8.2017	19.9.2019	1.12.2017	13.6.2017
2017-I-11	Definitive Änderungen der RheinSchPV – Begriffsbestimmungen (§ 1.01), Inland AIS und Inland ECDIS (§ 4.07), Meldepflicht (§ 12.01) und Verzeichnis der Fahrzeug- und Verbandsarten (Inhaltsverzeichnis, Anlage 12)	I	1.12.2018	1.5.2018		1.12.2018	5.12.2017
2017-I-12	Definitive Änderungen der RheinSchPV - Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen (§ 1.10) und Sprechfunk (§ 4.05)	I	1.6.2018	1.5.2018	19.9.2019		5.12.2017
2017-II-16	Definitive Änderung der RheinSchPV - Schiffsführer (§ 1.02 Nummer 1)	I	1.6.2018	1.5.2018	19.9.2019	25.9.2018	2.3.2018
2017-II-17	Definitive Änderung der RheinSchPV – Besondere Liegestellen (§ 7.06 Nummern 3 und 4 sowie Anlage 7)	I	1.6.2018	1.5.2018	19.9.2019	25.9.2018	2.3.2018
2017-II-19	Änderung der RheinSchPV -Anpassung der RheinSchPV zur Berücksichtigung des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2017/1) Anlage 1 Anlage 2 Anlage 3	I	7.10.2018	7.10.2018	19.9.2019	7.10.2018 7.10.2018 7.10.2018	28.5.2018 29.1.2018 29.1.2018
2018-I-9	Definitive Änderungen der RheinSchPV (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.01 Buchstaben ad, ae, af, 1.07 Nummer 2 bis 6, 1.10 Nummer 1 Buchstaben ac, ad, ae, 2.06, 6.28 Nummern 10 bis 13, 7.08, 8.11, 10.01 Nummer 3, nur den Streckenabschnitt Germersheim – Mannheim-Rheinau, 15.06 bis 15.09, Anlage 3, Bild 62, 66 und Anlage 7 Abschnitt I Unterabschnitt A Angabe zu dem Tafelzeichen A.9)	I	1.12.2018	1.12.2018	19.9.2019	1.12.2018	29.8.2018
2018-I-10	Definitive Änderungen der RheinSchPV – Verweise auf das ADN und sprachliche Anpassungen (§§ 3.14 Nummer 7 und 7.07 Nummer 2 Buchstabe b)	I	1.12.2018	5.11.2018	19.9.2019	1.12.2018	29.8.2018
2018-I-11	Definitive Änderung der RheinSchPV – Inland AIS (§ 4.07 Nummern 2 und 4)	I	1.12.2018	5.11.2018	19.9.2019	1.12.2018	29.8.2018
2018-I-12	Definitive Änderung der RheinSchPV – Meldepflicht (§ 12.01)	I	1.12.2018	5.11.2018	19.9.2019	1.12.2018	29.8.2018

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2018-II-7	Definitive Änderungen der RheinSchPV, §§ 1.22 und 1.22a	I	1.12.2019	6.6.2019		1.12.2019	28.2.2019
2018-II-11	Definitive Änderungen der RheinSchPV – Kennzeichnung von Fahrzeugen (§§ 1.10 Nummer 2 Absatz 3, 2.01 Nummer 1 Buchstabe c und d sowie Nummer 3, 2.05 und Anlage 10)	I	1.12.2019	6.6.2019		1.12.2019	28.2.2019
2018-II-12	Definitive Änderung der RheinSchPV – Sprechfunkanlagen von Kleinfahrzeugen, die Radar nutzen (§ 4.06 Nummern 1 und 4)	I	1.12.2019	6.6.2019		1.12.2019	28.2.2019
2018-II-13	Definitive Änderung der RheinSchPV – Technische Benennung (§ 12.01 Nummer 2 Buchstabe g Doppelbuchstabe bb)	I	1.12.2019	6.6.2019		1.12.2019	28.2.2019
2018-II-14	Definitive Änderung der RheinSchPV - (Anlage 7 - Schifffahrtszeichen, Zeichen E.3, E.4a und E.4b	I	1.12.2019	6.6.2019		1.12.2019	28.2.2019
2018-II-17	Definitive Änderung der RheinSchPV – Inland AIS (§ 4.07 Nummer 2 Buchstabe b)	I	1.7.2019		19.9.2019	1.12.2018	21.12.2018
2019-I-10	Definitive Änderung der RheinSchPV - § 14.05 Bingen	I	1.12.2019	8.11.2019		1.12.2019	16.8.2019
2019-I-11	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2019/1)	I	1.1.2020	8.11.2019			16.8.2019
2019-II-16	Definitive Änderungen der RheinSchPV (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.10, 1.10a, 1.11, Anlage 13) und RheinSchUO (§ 2.13 Nummer 1) zur Aktualisierung der Liste der mitzuführenden Urkunden	I	1.12.2020	2.6.2020			
2019-II-17	Definitive Änderungen der RheinSchPV zur Vereinheitlichung der Terminologie für die Begriffe „Fahrrinne, Fahrwasser und Wasserstraße“	I	1.12.2020	2.6.2020			
2019-II-18	Billigung einer Änderung der RheinSchPV - im schriftlichen Verfahren - Definitive Änderung der RheinSchPV (§ 1.11)	I	1.12.2019	2.6.2020			

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

REGLEMENT VAN ONDERZOEK

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2017-II-20	Definitive Änderung der RheinSchUO - Anpassung der RheinSchUO zur Berücksichtigung des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2017/1)	I	7.10.2018	7.10.2018			7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Definitive Änderungen der RheinSchUO, § 1.06	I	1.12.2019	6.6.2019			1.12.2019	28.2.2019
2019-I-11	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2019/1)	I	1.1.2020				1.1.2020	16.8.2019

3. Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel ("RSP"):

Inwerkingtreding en opnieuw inwerkingtreding

REGLEMENT BETREFFENDE HET SCHEEPVAARTPERSONEEL

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-8	Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Anerkennung der österreichischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Anerkennung des bulgarischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011
2012-II-11	Definitive Änderungen der RheinSchPersV - Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.1.2013	21.3.2014		30.1.2015	24.5.2013	29.11.2012
2012-II-12	Definitive Änderungen der RheinSchPersV (§ 6.02)	I	1.12.2013	21.3.2014		27.1.2015	24.5.2013	15.2.2013
2014-II-13	Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen Änderung des § 3.02 Nr. 3 lit. a RheinSchPersV	I	1.12.2015	29.7.2015		1.2.2016	11.12.2015	6.1.2015
2015-I-7	Änderungen der RheinSchPersV durch eine definitive Änderung	I	1.7.2016	24.9.2015		1.2.2016	1.7.2016	19.6.2015
2015-I-10	Änderungen der RheinSchPersV - Änderung der Muster des Rheinpatents und verschiedener Schiffsführer- und Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt (Anlagen D1, D5, D6 und A5 der RheinSchPersV)	I	1.8.2015	1.7.2016		21.10.2015	1.8.2015	19.6.2015

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2015-I-11	Möglichkeit der Anerkennung von Bordbüchern aus Drittstaaten - Änderung des § 3.13, der Anlage A1 RheinSchPersV und Einfügung einer Anlage A 1a	I	1.7.2016	1.7.2016		12.5.2017	1.7.2016	19.6.2015
2015-II-14	Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen / Erwerb der Befähigung „Bootsmann“ - Änderung des § 3.02 Nummer 5 Buchstabe a RheinSchPersV	I	1.12.2016	1.12.2016		12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2016-I-6	Definitive Änderungen der RheinSchPersV – Änderung der Anlagen A5, D5 und D6 der RheinSchPersV	I	1.8.2016	11.4.2017		12.5.2017	20.12.2016	20.6.2016
2016-II-8	Änderungen der RheinSchPersV – Änderung des Musters des Rheinpatents in den Niederlanden (Anlage D1 der RheinSchPersV)	I	15.7.2016	**)		12.5.2017	22.6.2016	**)
2016-II-9	Änderungen der RheinSchPersV - Anpassung der Besatzungsvorschriften, §§ 3.01, 3.02 Nr. 4 bis 8, 3.15 Nr. 3, 3.16 Nr. 1, 3 und 4 (neu), 3.17 Nr. 1 bis 3, Nr. 6 bis 9 (neu) und 10 (neu), 3.18 Nr. 2, 7.01 Nr. 4, 7.02 Nr. 4, 7.06 Nr. 1 sowie Anlage A1	I	1.12.2017	27.9.2017		19.9.2019	29.11.2017	3.2.2017
2016-II-10	Anerkennung der Gültigkeit der einzelstaatlichen Schiffsführerzeugnisse bestimmter Mitgliedstaaten auf dem Rhein	I	1.4.2017	11.4.2017		12.5.2017	1.4.2017	**)
2017-II-15	Definitive Änderungen der RheinSchPersV – Anpassung der §§ 1.01 Nr. 37 und 40, 3.13 Nr. 1, 3.14 Nr. 1, 3.14 Nr. 1.1 Buchstaben j und m, 3.14 Nr. 2, 3.17 Nr. 2, Fußnote Nr. 2, 3.18 Nr. 3, 3.19 Nr. 3, 5.06, 5.10 Nr. 1 Buchstabe a, Anlage A1 Nr. 1, Anlage D7 Nr. 1.3, Anlage D8 Nr. 2.7 sowie Anlage E2 Nr. 1.1	I	7.10.2018	7.10.2018		19.9.2019	7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Definitive Änderungen der RheinSchPersV, § 1.02	I	1.12.2019	6.6.2019			1.12.2019	28.2.2019
2018-II-10	Änderung der RheinSchPersV - Anpassung der Vorschriften über die Ruhezeit an Bord, §§ 3.11 Nr. 4 (neu) bis 6, 3.12 Nr. 5, 7	I	1.7.2019	6.6.2019		19.9.2019	14.6.2019	28.2.2019
2019-I-11	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2019/1)	I	1.1.2020	8.11.2019			1.1.2020	16.8.2019

**) Gegenstandslos

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. 1/2020 van 27 maart 2020

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

Toepassing van een vezelversterkte kunststof

AQUA CRYSTAL

Op grond van artikel 2.20, eerste lid ROSR, mag bij het passagiersschip Aqua Crystal met het bouwnummer 537804 voor de constructie van het gehele schip vezelversterkte kunststof in plaats van staal worden gebruikt, indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

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

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

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (20) 10 worden gevonden.)

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

**AANBEVELING Nr. 2/2020
van 27 maart 2020**

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

Toepassing van een vezelversterkte kunststof

AQUA EMERALD

Op grond van artikel 2.20, eerste lid ROSR, mag bij het passagierschip Aqua Emerald met het bouwnummer 537803 voor de constructie van het gehele schip vezelversterkte kunststof in plaats van staal worden gebruikt, indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

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

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

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (20) 11 worden gevonden.)

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

**AANBEVELING Nr. 3/2020
van 27 maart 2020**

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

Toepassing van een vezelversterkte kunststof

AQUA JADE

Op grond van artikel 2.20, eerste lid ROSR, mag bij het passagiersschip Aqua Jade met het bouwnummer 537802 voor de constructie van het gehele schip vezelversterkte kunststof in plaats van staal worden gebruikt, indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

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

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

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (20) 12 worden gevonden.)

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

**AANBEVELING Nr. 4/2020
van 27 maart 2020**

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

Toepassing van een vezelversterkte kunststof

AQUA PEARL

Op grond van artikel 2.20, eerste lid ROSR, mag bij het passagiersschip Aqua Pearl met het bouwnummer 537807 voor de constructie van het gehele schip vezelversterkte kunststof in plaats van staal worden gebruikt, indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

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

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

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (20) 13 worden gevonden.)

5.1 Comité sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding

(Besluit 2010-I-8)

Bijlage 4 bij dienstinstructie nr. 2

Bevoegde autoriteiten voor de afgifte en de uitbreiding van Rijnpatenten (artikel 7.14, derde lid)

...

Etat / Staat / Land	Autorité de délivrance Ausstellende Behörde Autoriteit die het afgeeft	Types de patentes selon l'art. 6.04 du RPN Patentarten nach § 6.04 RheinSchPersV Soorten patent als bedoeld in artikel 6.04 van het RSP
D	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Am Propsthof 51 53121 Bonn Email: gdws@wsv.bund.de Telefon: 00 49 (0)228/42968-0 Telefax: 00 49 (0)228/42968-1155	Großes, Kleines, Sport- und Behördenpatent

...

Bijlage 1 bij dienstinstructie nr. 3

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

...

Staat Etat Land	Behörden Autorités Autoriteiten
D	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Am Propsthof 51 53121 Bonn Email: gdws@wsv.bund.de Telefon: 00 49 (0)228/42968-0 Telefax: 00 49 (0) 228/42968-1155

...

Bevoegde autoriteit voor de afgifte van dienstboekjes

...

Duitsland	Adressen		+49
WSA Ems-Nordsee	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	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	Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Lübeck	Moltkeplatz 17 23566 Lübeck wsa-luebeck@wsv.bund.de	Tel. 0451/6208-0 Fax 0451/6208190
	Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Stralsund	Wamper Weg 5 18439 Stralsund wsa-stralsund@wsv.bund.de	Tel. 03831/249-0 Fax 03831/249309
WSA Rhein	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

Duitsland	Adressen		+49
WSA Oberrhein	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 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
WSA Neckar	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	Obernauer 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	Standort Nürnberg	Marientorgraben 1 90402 Nürnberg wsa-donau-mdk@wsv.bund.de	Tel. 0911/2000-0 Fax 0911/2000101
	Standort Regensburg	Erlanger Str. 1 93059 Regensburg wsa-donau-mdk @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	Standort Minden	Am Hohen Ufer 1-3 32425 Minden wsa-mlk-esk@wsv.bund.de	Tel. 0571/6458-0 Fax 0571/64581200
	Standort Hannover Fachstelle für Geodäsie und Geoinformatik	Waterlooplatz 9 30169 Hannover	
	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

Duitsland	Adressen		+49
WSA Weser	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 oder 8489020
WSA Spree-Havel	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Brandenburg	Brielower Landstraße 1 14772 Brandenburg wsa-brandenburg@wsv.bund.de	Tel. 03381/266-0 Fax 03381/266321
	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Berlin	Mehringdamm 129 10965 Berlin wsa-berlin@wsv.bund.de	Tel. 030/69532-0 Fax 030/69532201
WSA Oder-Havel	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Eberswalde	Schneidmühlenweg 21 16225 Eberswalde wsa-eberswalde@wsv.bund.de	Tel. 03334/276-0 Fax 03334/276171 oder 276172

...

5.2 Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding

Tachografen

**Erkende vakbedrijven voor de inbouw en controle overeenkomstig artikel 3.10 en bijlage A3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn
Stand: Januari 2020**

...

Nr.	Fabrikant / Fabricant / Hersteller	Type / Typ	Nummer typegoedkeuring Numéro de type Baumusternummer	Bevoegde autoriteit Autorité d'agrément Zul.-Beh.
10	Marble Automation	Marble 725 (MS 715)	RDW-87240001-00 R-1-600	RDWV, NL FVT, D

...

NaviSea Marine Services
Snoek 25
NL-3344 JE Hendrik Ido Ambacht
Nr. loodjes: M64

...

PROTOCOL 21

Goedkeuring van het verslag van de activiteiten van de Centrale Commissie in 2019

Besluit

De Centrale Commissie keurt het door het secretariaat opgestelde verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2019 goed.

Bijlage

Verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2019

I) SAMENSTELLING VAN DE CENTRALE COMMISSIE EN HAAR SECRETARIAAT IN 2019

VOorzitterschap en vicevoorzitterschap

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



Dhr. LECHAT, Adjunct-Directeur, Directie Buurlanden, Ministerie van Buitenlandse Zaken en hoofd van de Belgische delegatie bij de CCR, was van 1 januari 2018 tot augustus 2019 **plaatsvervangend voorzitter** van de CCR.



Dhr. TILEMANS, Belgische coördinator voor de Benelux Unie, secretaris voor België van de Belgisch-Luxemburgse Administratieve Commissie, Ministerie van Buitenlandse Zaken en hoofd van de Belgische delegatie bij de CCR is sinds 17 september **plaatsvervangend voorzitter** van de CCR ter vervanging van dhr. Lechat, die een andere functie heeft gekregen.



DELEGATIES

Dhr. WITSCHI, directeur van het Zwitserse Bureau voor de Zeevaart bij het Federaal Ministerie van Buitenlandse Zaken van het Zwitserse Bondsstaat (Zwitserland) werd met ingang van 1 juli benoemd tot commissaris van Zwitserland en delegatieleider bij de CCR, ter vervanging van dhr. DÜRLER, die met pensioen is gegaan.

Dhr. MARTIN, jurist, adjunct-afdelingshoofd bij het Zwitserse Bureau voor de Zeevaart bij het Federaal Ministerie van Buitenlandse Zaken van het Zwitserse Bondsstaat (Zwitserland) werd met ingang van 1 juli benoemd tot plaatsvervangend commissaris van Zwitserland bij de CCR, ter vervanging van dhr. SUTER, die een andere functie is gaan bekleden.

Mw. ETTER, afdelingshoofd van de dienst Scheepvaart bij het Zwitserse Ministerie van milieu, vervoer, energie en communicatie (DETEC), Federale dienst vervoerszaken (OFT), afdeling veiligheid, is met ingang van 1 juli benoemd tot commissaris van Zwitserland bij de CCR, ter vervanging van dhr. BÜHLER, die met pensioen is gegaan.

Dhr. HÄUSLER, VLR I (Vortragender Legationsrat Erster Klasse/ senior-beleidsmedewerker) bij het Duitse Ministerie van Buitenlandse Zaken, heeft vanaf 31 december zijn functie als plaatsvervangend commissaris bij de CCR neergelegd.

Ten gevolge hiervan was de samenstelling van de Centrale Commissie aan het einde van 2019 de volgende:

DUITSLAND

Commissarissen:	Dhr. WEHRMANN	<i>Voorzitter</i>
	Dhr. HEINZ	
	Dhr. HÖNEMANN	
	Mw. SCHÄFER	
Pltstv. commissarissen:	Dhr. KLICHE	

BELGIE

Commissarissen:	Dhr. TILEMANS	<i>Pltstv. voorzitter</i>
	Mw. HOET	
	Dhr. LEDENT	
	Dhr. VAN DEN BORRE	
Pltstv. commissarissen:	Mw. COENEN	
	Dhr. DE SPIEGELEER	

FRANKRIJK

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

NEDERLAND

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

ZWITSERLAND

Commissarissen:	Dhr. WITSCHI	
	Mw. ETTER	
	Dhr. HADORN	
	Dhr. KRATZENBERG	
Pltstv. commissarissen:	Mw. MUNGENAST	
	Dhr. MARTIN	

Op de genoemde datum werd het secretariaat geleid door:

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

II) WERKZAAMHEDEN VAN DE CENTRALE COMMISSIE

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

a) Plenaire vergaderingen

GEWONE PLENAIRE VOORJAARSZITTING

De Centrale Commissie heeft op 29 mei in Straatsburg onder voorzitterschap van dhr. WEHRMANN de gewone voorjaarszitting gehouden. Daarbij waren de volgende instanties als volgt vertegenwoordigd:

- de Europese Commissie, in de persoon van dhr. VAN HONACKER,
- de Internationale Commissie voor de bescherming van de Rijn, in de persoon van mw. SCHULTE-WÜLWER-LEIDIG,
- de Moezelcommissie, in de persoon van mw. BRÜCKNER.

GEWONE PLENAIRE NAJAARSZITTING

De Centrale Commissie heeft op 4 december in Straatsburg onder voorzitterschap van dhr. WEHRMANN de gewone najaarszitting gehouden, in aanwezigheid van de volgende vertegenwoordigers:

- de Donaucommissie, in de persoon van dhr. SEITZ,
- de Europese Commissie, in de persoon van mw. ROSCA,
- de Moezelcommissie, in de persoon van mw. BRÜCKNER.

b) Comité's en werkgroepen van de CCR

De comité's en werkgroepen van de CCR zijn als volgt bijeengekomen:

COMITÉ'S

het Comité voor de begroting, onder voorzitterschap van dhr. WEHRMANN, op 28 mei en 3 december in Straatsburg;

het Administratief Sub-comité, onder voorzitterschap van dhr. BELLENGER, op 16 mei (De heer Lechat was verhinderd) en 29 oktober (De heer Tilemans was verhinderd) in Straatsburg;

het Voorbereidend Comité, onder voorzitterschap van dhr. WEHRMANN, op 20 maart, 28 mei, 9 oktober en 3 december in Straatsburg;

het Economisch Comité, onder voorzitterschap van dhr. VAN DEN BORRE, op 19 maart, 28 mei, 8 oktober en 3 december in Straatsburg;

het Comité Binnenvaartrecht, onder voorzitterschap van mw. PEIGNEY-COUDERC, op 20 maart en 9 oktober in Straatsburg;

gemeenschappelijke vergadering van het Economisch Comité, het Comité Binnenvaartrecht, het Comité Infrastructuur en milieu over belastingvrijstelling voor alternatieve brandstoffen als hefboom om het gebruik van alternatieve brandstoffen te bevorderen: op 8 oktober in Straatsburg;

het Comité Politierglement, onder voorzitterschap van dhr. TEN BROEKE, op 11 april en 16 oktober in Straatsburg;

het Comité Reglement van Onderzoek, onder voorzitterschap van dhr. BÜHLER, op 11 april en onder voorzitterschap van dhr. KRATZENBERG, op 16 oktober in Straatsburg;

het Comité Infrastructuur en milieu, onder voorzitterschap van dhr. KRATZENBERG op 5 april, en onder voorzitterschap van mw. ETTER op 18 oktober in Straatsburg;

het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding, onder voorzitterschap van mw. PEIGNEY-COUDERC op 19 maart en onder voorzitterschap van mw. MUNGENAST (mw. Peigney-Couderc was verhinderd) op 10 oktober in Straatsburg;

gemeenschappelijke vergaderingen van het Comité Politierglement, het Comité Reglement van Onderzoek, het Comité Gevaarlijke stoffen, het Comité Infrastructuur en milieu, het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding: 27 mei en 2 december in Straatsburg;

WERKGROEPEN

de Werkgroep Politierglement, onder voorzitterschap van dhr. VAN ACKER, op 5 tot en met 7 februari en op 28 tot en met 30 augustus in Straatsburg;

Een gemeenschappelijke vergadering van de Werkgroep Politierglement en van de Expert Group van CEVNI op 7 februari in Straatsburg;

de Werkgroep RIS, onder voorzitterschap van dhr. BLESSINGER, op 26, 27 februari, 11 en 12 juni, 17 en 18 september alsmede op 10 en 11 december in Straatsburg;

de Werkgroep Reglement van Onderzoek, onder voorzitterschap van mw. HERRMANN, op 27 juni en onder voorzitterschap van dhr. DELAERE, op 21 november in Straatsburg;

de Werkgroep Infrastructuur en milieu, onder voorzitterschap van dhr. WEEKHOUT, op 28 februari, en 1 maart alsmede op 12 et 13 september in Straatsburg;

de Werkgroep STF, onder voorzitterschap van dhr. DUPART, op 22 en 23 januari, 21 februari, 19 maart in Straatsburg, 9 mei in Boekarest (Roemenië) en 10 september (pm) in Bazel (Zwitserland) alsmede op 11 september (pm), 9 oktober en 7 november in Straatsburg;

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

het ADN-Comité Veiligheid (gemeenschappelijke expertvergadering over het in de bijlage bij het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over binnenwateren vermelde reglement (ADN-CA)), onder voorzitterschap van dhr. LANGENBERG, van 21 tot en met 25 januari van 26 tot 31 augustus in Genève (Zwitserland);

het Comité van Beheer van het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over binnenwateren (ADN), onder voorzitterschap van dhr. REIN, op 26 januari en onder voorzitterschap van dhr. LANGENBERG op 25 januari en 30 augustus in Genève (Zwitserland);

de informele werkgroep "Opleiding van erkend deskundigen" (ADN), onder voorzitterschap van dhr. BÖLKER, van 2 tot en met 4 april in Straatsburg;

de informele werkgroep “Stoffenlijst” (ADN), onder voorzitterschap van dhr. KRISCHOK, van 13 tot en met en 15 mei in Straatsburg;

2) Specifieke aandachtspunten van het jaar

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

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

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

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

Het Comité is tweemaal onder voorzitterschap van mw. LUIJTEN (Nederlandse delegatie) bijeengekomen, op 10 april en op 15 oktober, beide keren in Straatsburg.

Op het gebied van de technische voorschriften voor binnenschepen heeft CESNI, afgezien van de voorbereidende werkzaamheden voor de versie 2021 van de ES-TRIN, een routekaart aangenomen voor het verminderen van door schepen voortgebracht geluid en trillingen. Er zijn richtsnoeren gepubliceerd met toelichtingen om de certificering van innovatieve schepen en gemariniseerde vrachtwagenmotoren te vergemakkelijken. Verder heeft CESNI de website “listes.cesni.eu” gelanceerd, waar de leden informatie kunnen uitwisselen over de nationaal afgegeven toelatingen. De website draagt er ook toe bij het grote publiek te informeren over uitrustingen en erkende ondernemingen en zal daarom ook van nut zijn voor de Commissies van Deskundigen en de controlerende ambtenaren.

CESNI heeft tijdens de vergadering van 15 oktober nieuwe standaarden aangenomen op het gebied van de beroepskwalificaties in de binnenvaart. Het gaat daarbij om de standaarden voor het kwalificatiecertificaat schipper en de certificaten voor LNG-deskundige en voor de deskundige passagiersvaart, alsmede voor het vaartijdenboek, de twee varianten dienstboekjes en de certificaten voor de praktijkexamens. CESNI heeft 18 januari 2022 als datum voor het van kracht worden van deze standaarden voorgesteld. Eén en ander moet worden geregeld in een uitvoeringshandeling van de Europese Commissie en in de bijlagen bij het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP), zodat men op Europees vlak over geharmoniseerde modellen en instructies kan beschikken voor de documenten die voor de bemanning zijn ingevoerd.

De nieuwe permanente werkgroep, de Werkgroep voor Informatietechnologieën (CESNI/TI), werd in november 2018 door CESNI in het leven geroepen voor de tenuitvoerlegging van het werkprogramma op het gebied van de informatietechnologieën. De nieuwe werkgroep is met succes op 13 en 14 juni met de werkzaamheden begonnen. De vertegenwoordigers van de bevoegde autoriteiten van de lidstaten van de Europese Unie (EU) en van de Centrale Commissie van de Rijnvaart (CCR), de Europese binnenvaartorganisaties, de scheepvaartpolitie, alsook de Europese Commissie, de Donaucommissie en de CCR hebben voor de komende drie jaar een werkprogramma opgesteld en zijn al begonnen met de tenuitvoerlegging daarvan.

De Werkgroep CESNI/TI heeft met name voorstellen uitgewerkt voor de integratie van de onafhankelijke RIS-deskundigengroepen (River Information Services), die hun werk zullen voortzetten in de vorm van vier tijdelijke werkgroepen. Deze integratie zorgt voor de vereiste continuïteit van de werkzaamheden van de RIS-deskundigengroepen op het gebied van de RIS en het standaardiseringsproces, met een betere begeleiding van deze werkzaamheden en ondersteuning van het secretariaat.

CESNI heeft tijdens de vergadering van 10 april eveneens besloten om de EMH (*European Maritime Heritage*) toe te laten als erkende non-gouvernementele organisatie voor een periode van vijf jaar, die stilzwijgend verlengd kan worden. De EMH is uitgenodigd aan de toekomstige werkzaamheden van CESNI deel te nemen, met name op het gebied van de technische voorschriften voor traditionele schepen. De EMH is een non-gouvernementele organisatie zonder winstoogmerk, die de belangen behartigt van particuliere eigenaren van traditionele schepen, alsmede die van zeevaartmusea en andere betrokken organismen.

Tijdens deze vergadering werd meegedeeld dat het voorzitterschap van CESNI voor de periode 2018-2019 met mw. LUIJTEN (Nederland) als voorzitter en mw. HOFBAUER (Oostenrijk) als plaatsvervangend voorzitter eind 2019 eindigt. De deelnemers aan de vergadering van 15 oktober hebben de twee genoemde personen heel hartelijk bedankt voor hun inzet en de uitstekende wijze waarop zij het Comité in de afgelopen twee jaar hebben geleid.

Dhr. DABROWSKI, vertegenwoordiger van de Tsjechische Republiek, zal in de komende twee jaar (2020-2021) het voorzitterschap van het Comité bekleden. Dhr. Dabrowski is hoofd van de eenheid scheepvaart van de afdeling spoorweg- en binnenvaartvervoer van het Ministerie van Verkeer van de Tsjechische Republiek. Hij zal bij deze taken ondersteund worden door dhr. HADORN, vertegenwoordiger van Zwitserland en directeur van de Schweizerische Rheinhäfen, die plaatsvervangend voorzitter van het Comité zal zijn.

WERKGROEPEN VAN CESNI

De werkgroepen zijn als volgt bijeengekomen:

De Werkgroep voor technische voorschriften (CESNI/PT), onder voorzitterschap van dhr. BILIC PRCIC (Kroatische delegatie), is viermaal in Straatsburg bijeengekomen, van 5 tot 7 maart, van 25 tot 27 juni, op 24 en 25 september, alsmede op 19 en 20 november in Straatsburg.

Op 26 september vond in Straatsburg een workshop plaats over "Systemen ter voorkoming van aanvaringen van binnenvaartschepen met bruggen".

De tijdelijke Werkgroep elektronische systemen (CESNI/PT/Elec), onder voorzitterschap van dhr. VROMANS (vertegenwoordiger namens de GERC : Europese Groep van erkende classificatiebureaus), kwam op 5 februari (pm) en op 6 februari (am) in Straatsburg.

De tijdelijke Werkgroep voor passagiersschepen (CESNI/PT/Pax), die voorgezeten wordt door dhr. JOORMANN, GERC, is bijeengekomen op 2 en 3 april in Pettenasco (Italië) en op 17 en 18 september 25 september in Parijs (Frankrijk).

De Werkgroep voor beroepskwalificaties (CESNI/QP), die voorgezeten wordt door dhr. DABROWSKI (Tsjechische delegatie) is vier keer bijeengekomen: op 19 en 20 februari in Straatsburg (Frankrijk) en op 8 mei in Boekarest (Roemenië), op uitnodiging van het Roemeens voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie, alsmede op 11 september en op 6 november in Straatsburg.

De tijdelijke Werkgroep voor kwaliteitsmanagement (CESNI/QP/QM), die voorgezeten wordt door mw. NETHÖVEL-KATHSTEDE (Duitse delegatie), is twee keer bijeengekomen: op 7 mei in Boekarest (Roemenië) en op 9 september in Bazel (Zwitserland).

De deskundigen zijn ook driemaal bijeengekomen in het kader van een "groep vrijwilligers", namelijk op 27 juni, 7 oktober en 27 november in Duisburg (Duitsland).

De Werkgroep voor bemanningsvoorschriften (CESNI/QP/CREW), die voorgezeten wordt door dhr. KWAKERNAAT (Nederlandse delegatie), is driemaal bijeengekomen: op 8 mei in Boekarest (Roemenië), 10 september in Bazel (Zwitserland) en op 5 november in Straatsburg.

De Werkgroep voor Informatietechnologieën (CESNI/TI), die voorgezeten wordt door dhr. BRAUNROTH (Duitse delegatie), is bijeengekomen op 13 en 14 juni, alsook op 11 en 12 december in Straatsburg.

DE BELANGRIJKSTE WERKZAAMHEDEN VAN DE CCR IN 2019

Internationale betrekkingen

Ondertekening van een gemeenschappelijke intentieverklaring met de Conferentie van gouverneurs en premiers van de Grote Meren en de St. Lawrence-rivier (GSGP-Conferentie)

Tijdens deze plenaire voorjaarszitting werden de aanwezigen geïnformeerd over de ondertekening van een gemeenschappelijke intentieverklaring met de GSGP, de Conferentie van gouverneurs en premiers van de Grote Meren en de St. Lawrence-rivier, ter bevordering van de duurzame ontwikkeling van het vervoer over water. De gezamenlijke verklaring heeft tot doel de basis te leggen voor de samenwerking tussen de CCR en de GSGP. Het biedt de CCR de gelegenheid en de banden met andere riviercommissies aan te trekken en daarbij ook over de grenzen van Europa te kijken. De verklaring die ondertekend werd, formaliseert de jarenlange contacten tussen de CCR en de GSGP-Conferentie.

Economische zaken

Marktobservatie in de binnenvaart en thematisch rapport over het zee-riviervaart

In 2019 is het jaarrapport over de marktobservatie uitgebracht, samen met twee halfjaarlijkse bulletins, waarin de CCR een beschrijving geeft van de binnenvaartmarkt in Europa. De CCR is van plan om vanaf 2020 één keer per jaar een thematisch rapport uit te brengen. Het onderwerp daarvan wordt in overleg met de Europese Commissie vastgesteld. Deze analyses van de economische situatie zijn voor de gebruikers gratis verkrijgbaar. Zij worden met ondersteuning van de Europese Commissie opgesteld om een basis te leveren voor strategische besluiten in de Europese binnenvaartsector, zowel voor bedrijfsleven en binnenvaartondernemingen, als voor beleidmakers op het gebied van vervoerszaken en overheidsinstellingen. Het vergaren en analyseren van de statistische gegevens door de CCR wordt sinds 2005 medegefinancierd door de Europese Commissie. Dankzij deze vruchtbare samenwerking heeft de CCR deze activiteiten, die zij - als men terugkijkt in de tijd - al bijna twee eeuwen verricht, kunnen uitbreiden. Het onderzoek betreft nu niet alleen de Rijnvaart, maar is uitgebreid tot alle Europese waterwegen.

Het Market Insight-rapport van de maand april over de Europese binnenvaart, dat door de Centrale Commissie in samenwerking met de Europese Commissie werd opgesteld, werd uitgebracht in april. Het bevat uitgebreide informatie over de situatie in de binnenvaart in het derde kwartaal van 2018. Er wordt ook gedetailleerde, kwantitatieve informatie verstrekt over de vervoersvraag voor de verschillende types binnenvaartschepen in het stroomgebied van de Rijn en de Donau en in de belangrijkste Europese binnenvaartlanden. Het rapport gaat tevens in op de beladingsgraad van de schepen, de vrachtprijzen, omzet en het containervervoer. Het rapport bevat tot slot specifieke informatie over de binnenvaart in Roemenië.

Het Market Insight-rapport van de maand november beschrijft dat de vervoersprestatie in de binnenvaart in de Europese Unie (EU) zich in de loop van het eerste kwartaal van 2019 herstelde van de lange laagwaterperiode in de tweede helft van 2018. Met een waarde van 37,5 miljard tonkilometer in het eerste kwartaal van 2019, lag de vervoersprestatie 30% hoger dan in het vierde kwartaal van 2018, toen de Rijn, Donau en Elbe zwaar te lijden hadden onder de lage waterstanden.

Jaarrapport 2019

Voor het vierde opeenvolgende jaar heeft de Centrale Commissie in samenwerking met de Europese Commissie het jaarrapport van de marktobservatie in de Europese binnenvaart gepubliceerd.

De publicatie van het jaarrapport van de marktobservatie van de Europese binnenvaart is een voorbeeld voor de succesvolle samenwerking op Europees niveau, waar alle spelers en stakeholders in de Europese binnenvaart bij betrokken zijn, inclusief de riviercommissies en de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven. Een inleidend voorwoord van Paul Goris, President van het European Inland Waterway Transport Platform (IWT Platform), en van de secretarisgeneraal van de CCR, Bruno Georges, onderstreept nogmaals de uitdrukkelijke Europese dimensie van deze publicatie. Het nieuwe marktobservatierapport zet de belangrijkste resultaten van 2018 op een rijtje aan de hand van uitgebreide statistieken en beschrijft de belangrijkste marktontwikkelingen voor diverse aspecten van de binnenvaart, zoals het vracht- en passagiersvervoer over de binnenwateren, de verkeersstromen in de havens, de ontwikkeling van de vloot, transportondernemingen en riviercruises, met inbegrip van het segment van de kleine cruiseschepen. Ook wordt ingegaan op de leeftijdsstructuur van de werknemers in de binnenvaart van een aantal landen. Verder bevat deze uitgave van 2019 een hoofdstuk dat specifiek gewijd is aan dagtochtschepen op de Europese rivieren, kanalen en meren.

De volledige jaarrapporten en kwartaalbulletins kunnen, zoals bekend, in het Duits, Engels, Frans en Nederlands worden gedownload of rechtstreeks online worden geraadpleegd onder: www.inland-navigation-market.org.

Thematisch rapport 2019/2020 over de zee-riviervaart

In 2019 is bovendien het eerste thematische rapport voorbereid, dat in samenwerking met de Europese Commissie tot stand werd gebracht. Dit rapport is gewijd aan de zee-riviervaart. Hoewel het rapport pas begin 2020 verscheen, werd er in september 2019 al een workshop hierover in Duisburg georganiseerd samen met de belangrijkste partners uit deze specifieke sector. De onderzoekswerkzaamheden voor dit rapport begonnen al in januari 2019 en liepen door tot eind december.

Reglementaire werkzaamheden

Aanpassing van het reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP)

Dit kan echt een “nieuw tijdperk” voor de beroepskwalificaties in de binnenvaart worden genoemd: de vakinhoudelijke organen van de CCR hebben jarenlang gewerkt aan gedetailleerde voorstellen voor een volledige herziening van het RSP (het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn). In december hebben zij de plenaire vergadering van de CCR een ontwerp tekst voorgelegd. Bij deze voorstellen gaat het erom deze regelgeving voor de Rijn binnen een Europees kader te moderniseren en de kwalificaties te stoelen op een benadering die gebaseerd is op competenties.

Om voor de beroepskwalificaties in geheel Europa identieke eisen vast te leggen, moet het RSP aan de volgende, ambitieuze eisen voldoen:

- behoud van een hoog veiligheidsniveau in de Rijnvaart;
- zorgen voor de juridische uniformiteit binnen het Rijnregime;
- de Europese certificaten erkennen en ervoor zorgen dat in het nieuwe wetskader de Rijnkwalificaties erkend zijn;
- zorgen voor de modernisering en harmonisatie van de voorschriften op het gebied van de beroepskwalificaties in Europa;
- ervoor zorgen dat bij de transpositie van Richtlijn 2017/2397 op nationaal vlak de tenuitvoerlegging zo coherent mogelijk is;
- zorgen voor de integratie van de ES-QIN-Standaard (Europese Standaard voor de beroepskwalificaties in de binnenvaart) ;
- nauw betrokken zijn bij het elektronisch register dat voorzien is in Richtlijn 2017/2397;

- de controleerbaarheid van de kwalificatiecertificaten faciliteren door zeker te stellen dat iemand voor dezelfde kwalificatie nooit meer dan één kwalificatiebewijs kan bezitten;
- blijven streven naar een sterke verstrengeling van de administratieve samenwerking enerzijds en de bevoegdheden van de Rijnautoriteiten anderzijds, om administratieve handelingen in de Rijnvaart te faciliteren en soepel te laten verlopen (bijvoorbeeld: afgifte, wijziging of verlenging van patenten of verklaringen van medische geschiktheid);
- de goede samenwerking in Europa voortzetten, met name met de EU, de ECE/VN, de rivierencommissies en de landen waarmee de CCR een administratieve overeenkomst gesloten heeft voor de erkenning van vaarbewijzen en vaartijd.

De CCR had het nieuwe reglement tijdens de voorjaarszitting in 2020 graag aan willen nemen, na afstemming met de Europese Commissie.

Werkzaamheden op het gebied van infrastructuur en milieu

Onderzoek naar de financiering van de energietransitie

Hoe en met welke financiële instrumenten kan de Europese binnenvaartsector de transitie naar een emissievrije scheepvaart bewerkstelligen? De antwoorden op deze belangrijke vraag worden momenteel onderzocht in het kader van een studie. Deze studie, "financiering van de energietransitie naar een emissievrije binnenvaart" genaamd, moet de antwoorden op deze belangrijke vragen leveren. De Nederlandse en Zwitserse delegatie van de CCR voeren in dit kader aanvullend onderzoek uit naar respectievelijk de toepassing van het "vervuiler betaalt principe" en de toepassing daarvan in de binnenvaart, en de evaluatie van een aantal technologieën voor de vergroening, waarbij ook scenario's voor de transitie in kaart zullen worden gebracht. De studie is bedoeld om bij te dragen aan de tenuitvoerlegging van de Verklaring van Mannheim door de CCR.

In het kader van het hoofdonderzoek dat de CCR zelf verricht, werkt de CCR nauw samen met het Europees Platform voor advies over investeringen (EIAH), dat lid is van de groep rond de Europese Investeringsbank (EIB), en een aantal belangrijke stakeholders die input leveren en met name uit de binnenvaartsector zelf afkomstig zijn.

De studie van de CCR wordt verricht door een consortium dat bestaat uit de EICB, de groep Rebel, Pro Danube en Panteia. De studie van de Nederlandse delegatie wordt verricht door een consortium bestaand uit EICB en Ecorys. De studie van de Zwitserse delegatie wordt verricht door het instituut DST.

In de Verklaring van Mannheim is namelijk het doel vastgelegd om op de middellange termijn, tegen 2050, een einde te maken aan de uitstoot van broeikasgassen en andere verontreinigende stoffen. In de verklaring wordt een oproep gedaan aan de CCR het voortouw te nemen om nieuwe financieringsinstrumenten te ontwikkelen waarmee dit doel kan worden bereikt. Het is de bedoeling de conclusies van de genoemde studie als vertrekpunten naar voren te brengen in het kader van het overleg over het meerjarig financieel kader 2021-2027 van de Europese Unie en de tenuitvoerlegging daarvan.

De resultaten van de hoofdstudie moeten in oktober/november 2020 beschikbaar zijn.

Workshop over de klimaatverandering, de laagwaterproblematiek en de gevolgen daarvan voor de Rijnvaart

De Centrale Commissie heeft op 26 november jongstleden een workshop georganiseerd over laagwater en de gevolgen daarvan voor de Rijnvaart. De workshop vond plaats bij het Duitse Bondsministerie voor digitale infrastructuur (BMVI) in Bonn.

De sprekers en panelleden hebben tijdens de workshop de laagwaterproblematiek van verschillende kanten belicht. Samen met de talrijke deelnemers gingen zij in op de uitdagingen die dit voor de Rijnvaart met zich meebrengt. Het doel van de workshop was om te kijken hoe de binnenvaart beter om zou kunnen gaan met laagwatersituaties en om een discussie op gang te brengen over aanpassingsstrategieën. Talrijke hooggeplaatste vertegenwoordigers van industrie, overheden, riviercommissies, universiteiten en onderzoeksinstituten uit zes Europese landen hebben actief input geleverd. De workshop werd tot stand gebracht met steun van de Europese Commissie. Dankzij de uiteenlopende achtergrond van de deelnemers kon de laagwaterproblematiek vanuit verschillende invalshoeken worden benaderd. Dit bood een uitstekend vertrekpunt om van de belangrijkste binnenvaartspelers te horen hoe zij deze problematiek zien.

In zijn afrondende woorden heeft de voorzitter, Ivo ten Broeke (Nederlandse delegatie) van het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de nadruk gelegd op het feit dat er geen “one size fits all”-oplossingen zijn als het gaat om de uitdagingen van laagwater voor de binnenvaart. Er zullen snel verschillende maatregelen getroffen moeten worden, zoals een aanpassing van de vloot, infrastructuur, logistieke en voorraadconcepten. Ook de implementatie van digitale tools moet snel van stapel lopen, zodat de binnenvaart een betrouwbare vervoersdrager kan blijven. Een continue modale shift naar andere vervoersdragers moet vermeden worden. Welke maatregelen nodig zijn, is bekend. Nu is de tijd gekomen om werk te maken van de implementatie. Alle belangrijke spelers in de binnenvaart zijn het erover eens dat hiervoor financiële middelen en financieringsoplossingen gecreëerd moeten worden.

Naar aanleiding van deze belangrijke workshop zal het CCR-secretariaat in nauwe samenwerking met de deelnemers aan de workshop en de belangrijkste binnenvaartstakeholders een rapport opstellen over de uitdagingen en de maatregelen die beschikbaar zijn om de binnenvaart ook bij laagwater veerkrachtiger te maken.

Werkzaamheden op het gebied van de informatietechnologieën

Eerste internationale workshop over cybersecurity in de binnenvaart

Op 5 september vond in de Rijnstad Bonn de eerste internationale workshop over cybersecurity in de binnenvaart plaats. De workshop werd georganiseerd op initiatief en onder auspiciën van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), samen met het Duitse Bondsministerie voor verkeer en digitale infrastructuur (BMVI) en de PIANC. Elf diepgaande presentaties en twee spannende paneldiscussies hebben de meer dan honderd deelnemers uit publieke en private instanties en organisaties duidelijk gemaakt dat alle binnenvaartactoren zich met de complexe uitdagingen van de cybersecurity moeten bezighouden om de digitalisering in de binnenvaart succesvol tot stand te brengen. De workshop heeft de CCR informatie opgeleverd over ervaringen en aspecten die in deze context van belang zijn. Er werden ook concrete voorstellen gedaan, waar de CCR bij de toekomstige werkzaamheden op het gebied van de cybersecurity in de binnenvaart zeker rekening mee zal houden.

4) Inter-institutionele betrekkingen

a) Europese Commissie (EC)

Na de ondertekening van een eerste Administratieve overeenkomst tussen de Europese Commissie en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) in 2003, waar in 2013 het Administrative Arrangement tussen DG MOVE en het CCR-secretariaat op volgde, kon de samenwerking tussen de twee instellingen in 2019 nog verder worden uitgebreid.

Op 20 mei en 2 december vonden in Brussel de halfjaarlijkse coördinatievergaderingen tussen het CCR-secretariaat en DG MOVE plaats.

De CCR en Europese Commissie voeren regelmatig gesprekken over lopende werkzaamheden, strategische onderwerpen op het gebied van het Europese binnenvaartbeleid en andere bilaterale vraagstukken, zoals bijvoorbeeld de samenwerkingsperspectieven voor de periode na 2021.

De deelname van de Europese coördinator voor de TEN-T-corridor Rijn-Alpen, de heer Pawel WOJCIECHOWSKI, aan de plenaire vergadering kan zeker gezien worden als een stap in de richting van een versterking van de rol van de binnenvaart in deze vervoerscorridor.

Na de afronding van het eerste servicecontract eind 2018, is in januari 2019 het tweede contract van dit type van kracht geworden. Het heeft ook nu weer een looptijd van drie jaar (2019-2021). De uitvoering is goed van start gegaan, zoals ook naar voren werd gebracht tijdens de vergaderingen van het secretariaat van de CCR met DG/MOVE over de uitvoering van het contract op 20 mei en 2 december te Brussel.

Zoals voorzien in het Administratieve Arrangement is het nieuwe contract, net als het vorige gebaseerd op een meerjarig financieel kader waarmee de gemeenschappelijke activiteiten gefinancierd worden. De reglementaire standaardiseringswerkzaamheden op het gebied van de technische voorschriften voor schepen, de beroepskwalificaties en de informatietechnologieën in het kader van CESNI (Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart) werden al met succes bekroond, met name door het lanceren van de activiteiten van de nieuwe permanente werkgroep voor informatietechnologieën (CESNI/TI) en de goedkeuring van de nieuwe standaarden op het gebied van de beroepskwalificaties (standaarden voor het kwalificatiecertificaat schipper, het certificaat LNG-deskundige, het certificaat veiligheidsdeskundige voor de passagiersvaart, voor het vaartijdenboek, het dienstboekje in twee varianten en de certificaten voor de praktijkexamens). Op de tweede plaats kunnen de werkzaamheden worden genoemd in het kader van de marktobservatie die werden voortgezet en goed aankomen dankzij de publicatie van twee bulletins Market Insight (april en november), een jaarrapport en een thematisch rapport over de zee-riviervaart in Europa. Op grond van de technische ondersteuning die voorzien is in het contract, heeft het secretariaat van de CCR eveneens in opdracht van de Europese Commissie een bijdrage geleverd aan de beantwoording van een aantal vragen van het Europees Parlement over de Europese Standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor de binnenschepen (ES-TRIN 2019) in het kader van de tenuitvoerlegging daarvan op grond van Richtlijn (EU) 2016/1629.

Wat de perspectieven betreft voor de toekomstige samenwerking (na 2021), werden er eerste gesprekken gevoerd en is er een eerste gedachtewisseling op gang gebracht. Dit onderwerp zal ongetwijfeld een belangrijke plaats in blijven nemen op de agenda in 2020, om concrete voorstellen tot stand te brengen voor een geconsolideerd partnerschap op lange termijn.

De Centrale Commissie was eveneens vertegenwoordigd door het secretariaat bij verschillende vergaderingen van expertgroups van de Europese Commissie met betrekking tot de binnenvaart (o.a. NAIADES II Implementation Group, die bijeenkwam in Brussel op 18 februari en 17 oktober en bij de nieuwe subgroep "Good Navigation Status/GNS", die bijeenkwam op 29 april en 10 september in Brussel.

Het CCR-secretariaat heeft tevens deelgenomen aan en/of is opgetreden als medeorganisator bij de volgende Europese evenementen en initiatieven:

- het Waterborne Technology Platform;
- de Green Shipping Expert Group;
- de vergaderingen van de werkgroep TEN-T-corridor Rijn-Alpen/RALP (27 september in Bazel (Zwitserland), die gewijd was aan de laagwaterproblematiek (waarbij het ging om de veerkracht van de binnenvaart en van de spoorwegen) en van het Rijn-Alpen-forum op 20 november in Brussel (België);

b) Moezelcommissie (MC)

In het kader van de samenwerkingsovereenkomst die in 2014 tussen de beide instellingen werd ondertekend, heeft op 25 oktober in Trier de vijfde gemeenschappelijke vergadering van de secretariaten van de Moezelcommissie en CCR plaatsgevonden.

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

- verkeersvoorschriften: aanpassing van de voorschriften met betrekking tot de elektronische meldplicht voor tankschepen; werkzaamheden in het kader van de actualisatie van de boetecatalogus, harmonisatie van het RPR en het RPM met de ES-TRIN: samenwerking in het kader van de herziening van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP);
- de marktobservatie en uitwisseling van statistische gegevens. De goede samenwerking tussen de twee instellingen werd in 2019 voortgezet. De secretariaten zouden in de toekomst met name ook aandacht kunnen schenken aan het onderwerp van de binnenhavens langs de Moezel;
- informatietechnologieën: het secretariaat van de Moezelcommissie heeft laten weten zoveel mogelijk te zullen deelnemen aan de vergaderingen van de nieuwe, permanente Werkgroep Informatietechnologieën (CESNI/TI), met name de vergaderingen die voorzien zijn tegen het einde van het jaar.

De twee secretariaten hebben voor de toekomstige, gezamenlijke vergaderingen vanaf 2020 een nieuw format vastgelegd. Het is de bedoeling om binnen een tweejaarlijks ritme vergaderingen door middel van video-conferencing af te wisselen met fysieke vergaderingen.

Het secretariaat van de CCR was eveneens vertegenwoordigd op twee plenaire vergaderingen van de Moezelcommissie, één op 23 mei in Luxemburg en een tweede op 28 november in Nancy.

c) Donaucommissie (DC)

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

Op 22 en 23 augustus heeft de nieuwe directeur-generaal van het secretariaat van de Donaucommissie, dhr. SEITZ, en verschillende leden van zijn team, een kennismaking- en werkbezoek gebracht aan het secretariaat van de CCR. De twee secretariaten hebben afgesproken hun samenwerking actief voort te zetten en uit te diepen, ook op Europees vlak.

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

Het secretariaat van de CCR was vertegenwoordigd tijdens de plenaire vergadering van de ICBR op 4 en 5 juli in Malbun (Liechtenstein).

Verder heeft het secretariaat deelgenomen aan de werkzaamheden van de Werkgroep AG-HI: "Overstromingen" op 17 september in Koblenz en de Werkgroep AG-S: "Waterkwaliteit/emissies", op 24 september in Koblenz.

e) Internationale Commissie voor de Hydrologie van de Rijn (ICHR)

Het secretariaat van de CCR was vertegenwoordigd op de plenaire vergadering van de ICBR op 28 en 29 maart in Nürnberg (Duitsland).

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

Het secretariaat van de CCR heeft niet deel kunnen nemen aan het Binnenvaartcomité van de Economische Commissie van de Verenigde Naties voor Europa (ECE/VN) in februari.

5) Internationale organisaties

De Centrale Commissie werd vertegenwoordigd door haar secretariaat:

- bij de Europese Commissie (vergaderingen van verschillende werkgroepen die kwesties met betrekking tot de binnenvaart behandelen);
- bij werkgroepen en deskundigengroepen voor zover daar vraagstukken in verband met de binnenvaart werden behandeld;

- bij hoorzittingen en workshops/summits van het Internationaal Transportforum (FIT) in Parijs en Leipzig;
- bij de Donaucommissie (DC);
- bij de Internationale Commissie voor de bescherming van de Rijn (ICBR);
- bij de Moezelcommissie (MC).

6) Administratieve overeenkomsten

Het secretariaat van de Centrale Commissie heeft deelgenomen aan de dertiende vergadering van het Comité RAINWAT op 3 april in Hamburg. Dit Comité is verantwoordelijk voor het administratieve beheer, de harmonisatie en optimalisering van de Regionale Regeling betreffende de radiocommunicatiedienst op de binnenwateren.

7) Non-gouvernementele organisaties

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

- de Internationale Permanente Vereniging van de Congressen van de Scheepvaart (PIANC) en met name de conferentie Smart Rivers van 30 september tot 3 oktober in Lyon;
- EDINNA ("Education in Inland Navigation");
- de ETF (European Transport Workers' Federation);
- de FEPI (Europese Federatie van Binnenvaart);
- de FETSA (Federation of European Tank Storage Associations);
- de IVR (de Internationale Vereniging voor de Behartiging van de Gemeenschappelijke Belangen van de Binnenvaart en de Verzekeringen en voor het Houden van een Rijnschepenregister) en met name aan hun congres en workshop "Ongevallen in de binnenvaart" op 6 en 7 juni in Praag;
- de EBU (Europese Binnenvaart Unie);
- de ESO (Europese Schippersorganisatie);
- de VBW (Vereniging voor Europese Binnenvaart en Waterwegen).

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

Sinds het van kracht worden van het Verdrag op 1 november 2009, voert het secretariaat van de CCR tevens het secretariaat van het CDNI. Het CDNI bestaat – dit ter herinnering – uit zes Verdragsluitende Staten (België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland).

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen (CVP), het hoogste orgaan van het Verdrag dat verantwoordelijk is voor de controle op de toepassing van de bepalingen van het CDNI, is in 2018 tweemaal in Straatsburg bijeengekomen:

- de vergadering in het voorjaar vond plaats op 18 juni, onder voorzitterschap van dhr. DE SPIEGELEER (Belgische delegatie) in Straatsburg;
- de vergadering in het najaar vond plaats op 18 december, onder voorzitterschap van dhr. TEN BROEKE (Nederlandse delegatie) in Straatsburg, ter vervanging van het Belgische voorzitterschap dat wegens een staking van het openbaar vervoer in Frankrijk verontschuldigd was.

De hoorzitting met de erkende organisaties die om de twee jaar gehouden wordt, vond plaats op 17 december, de dag voor de najaarsvergadering van de CVP, eveneens onder voorzitterschap van dhr. TEN BROEKE (Nederlandse delegatie).

De werkgroep CDNI/G kwam eveneens tweemaal bijeen: onder voorzitterschap van dhr. KLICHE (Duitse delegatie) op 2 en 3 april in Straatsburg en onder voorzitterschap van mw. GRÜTER (Duitse delegatie) op 22 en 23 oktober.

Het internationale Verevenings- en Coördinatieorgaan (IVC), het orgaan dat belast is met de tenuitvoerlegging van Deel A van het Verdrag (inname en verwijdering van olie- en vethoudende afvalstoffen) is tweemaal bijeengekomen, onder voorzitterschap van mw. MOOSBRUGGER, uitvoerend secretaris van het CDNI, namelijk op 22 mei en 14 november in Straatsburg.

Onder auspiciën van het IVC vond op 26 februari in Rotterdam (Nederland) een workshop plaats over een “systeem voor de elektronische registratie van de inname van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafvalstoffen”.

Het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) is precies tien jaar geleden in werking getreden. Op 17 december werd dit jubileum in het Palais du Rhin in Straatsburg (Frankrijk) passend gevierd. Hieraan voorafgaand vond een rondetafelbijeenkomst plaats die geleid werd door dhr. KLICHE (Duitse delegatie) in aanwezigheid van de “founding fathers and mothers” die destijds aan de wieg stonden van dit internationale verdrag, de huidige vertegenwoordigers van de Verdragsluitende Partijen, de erkende organisatie en de waarnemersstaten. De “founding fathers & mothers” zijn in detail ingegaan op de grondbeginselen die destijds de leidraad vormden voor het opzetten van dit internationale samenwerkingsstelsel dat tot nu toe uniek in zijn soort is.

IV) ADMINISTRATIEF CENTRUM VOOR DE SOCIALE ZEKERHEID VOOR RIJNVARENDEN

Op 30 april en 22 november vonden in Straatsburg onder voorzitterschap van mew. PIGEON (Luxemburgse delegatie) de respectievelijk 77^{ste} en 78^{ste} zitting plaats van het Administratief Centrum voor de Rijnvarenden.

V) KAMER VAN BEROEP

Op 1 januari 2019 bestond de Kamer van Beroep van de Centrale Commissie uit de navolgende leden:

RECHTERS

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

PLAATSVERVANGENDE RECHTERS

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

GRIFFIER

Mw. BRAAT, Juridisch adviseur van de CCR.

RECHTSZITTINGEN

De Kamer van Beroep heeft op 26 februari in Straatsburg onder voorzitterschap van dhr. DE SAVORNIN LOHMAN en onder voorzitterschap van dhr. DE BAETS, op 30 oktober in Straatsburg zitting gehouden heeft in hoger beroep en laatste instantie twee strafrechtelijke vonnissen en twee en civielrechtelijke vonnis geweest.

PROTOCOL 22

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

Geen besluit.

PROTOCOL 23

Persbericht

Besluit

Het persbericht is goedgekeurd.

PROTOCOL 24

Plenaire voorjaarszitting 2021

Besluit

De plenaire voorjaarszitting zal op uitnodiging van het Belgische voorzitterschap op dinsdag 1 juni en woensdag 2 juni 2021 in Hasselt in België plaatsvinden.

PROTOCOL 25

Datum van de volgende zitting

Besluit

De volgende vergadering vindt plaats op 3 december 2020 te Straatsburg.
