



**VOORJAARZITTING 2021
AANGENOMEN BESLUITEN
(2021-I)**

Straatsburg, 2 juni 2021

VOORJAARSZITTING 2021

AANGENOMEN BESLUITEN

(2021-I)

Straatsburg, 2 juni 2021

INHOUD

Bladzijde

I. Plenaire voorjaarsvergadering 2021 van de Centrale Commissie in het kader van de Covid-19-pandemie	
Protocol 1: Plenaire voorjaarsvergadering 2021 van de Centrale Commissie in het kader van de Covid-19-pandemie	1
II. Opening van de zitting – Samenstelling van de Centrale Commissie – Goedkeuring van de agenda	
Protocol 2: Samenstelling van de Centrale Commissie – Goedkeuring van de agenda	1
III. Algemene en juridische zaken	
Protocol 3: Samenwerking van de CCR met Europese Unie	1
Protocol 4: Werkzaamheden van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI)	2
Protocol 5: Samenwerking van de CCR met de internationale organisaties	2
Protocol 6: Studie van de CCR over de energietransitie naar een emissievrije binnenvaartsector	2
IV. Juridische zaken	
Protocol 7: Juridische zaken	4
V. Economische aspecten	
Protocol 8: Economische situatie in de Europese binnenvaart	4
VI. Schipperspatenten en bemanning	
Protocol 9: Schipperspatenten en bemanning	8
VII. Verkeersregels en informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn	
Protocol 10: Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitie­reglement (RPR) om de aanwezigheid van scheepsbescheiden en andere documenten in elektronische vorm aan boord toe te laten (artikel 1.10 en bijlage 13)	8
Protocol 11: Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitie­reglement (RPR) om dit reglement in overeenstemming te brengen met de Europese standaard voor de rivierinformatiediensten ES-RIS 2021/1 en te verwijzen naar de eerste editie van deze standaard	20

Protocol 12: Wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) door een voorschrift van tijdelijke aard - Nieuwe editie van de Minimumeisen voor vergelijkbare apparaten voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten met het oog op het gebruik van Inland AIS-gegevens aan boord van schepen (artikel 4.07, derde lid)	27
VIII. Technische voorschriften voor schepen	
Protocol 13: Technische Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) - Aanpassing van het ROSR in verband met de Europese scheepsrompendatabank (EHDB)	46
IX. Geautomatiseerd varen	
Protocol 14: Geautomatiseerd varen	46
X. Vervoer van gevaarlijke stoffen over binnenwateren	
Protocol 15: Vervoer van gevaarlijke stoffen over binnenwateren	46
XI. Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg	
Protocol 16: Aanpassing van de internationale waarschuwings- en communicatieprocedure	46
Protocol 17: Eindverslag bij het besluit over de veiligheid en betrouwbaarheid van de Rijn als vaarweg	51
Protocol 18: Bouw van een wateronttrekkingsconstructie ten behoeve van de voormalige bekkens van de kalimijnen in de Elzas aan de Duits-Franse Bovenrijn bij Rijnkilometer 210,000	66
Protocol 19: Trapsgewijs verlopende oeverinrichting voor de Rijn in de gemeente Seltz bij Rijnkilometer 340,500	70
Protocol 20: 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 2020 (2020-I-18) (2019-I-13)	74
Protocol 21: Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn (2020-I-19)	77
Protocol 22: Sloop van de boogbrug over de Lek ter hoogte van Vianen bij Rijnkilometer 951,700	80
VIII. Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van de door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisneming van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften	
Protocol 23: Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisnemingen van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften	84

XIII. Begroting en beheer

Protocol 24: Goedkeuring van de jaarrekeningen 2020 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart	95
Protocol 25: Goedkeuring van het verslag van de activiteiten van de Centrale Commissie in 2020	95

XIV. Diversen

Protocol 26: 100ste verjaardag van de vestiging van zetel van de CCR in Straatsburg	114
Protocol 27: Persbericht	114
Protocol 28: Datum van de volgende plenaire vergadering	114

AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE VOORJAARSZITTING 2021

PROTOCOL 1

Plenaire voorjaarsvergadering 2021 van de Centrale Commissie in het kader van de Covid-19-pandemie

Besluit

(aangenomen door middel van de schriftelijke procedure op 30 april 2021)

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar besluiten 2020-I-1 en 2020-II-1 die op 27 april en 6 november 2020 zijn aangenomen door middel van de schriftelijke procedure,

zich erbij neerlegend, en dit nog steeds betreurend, dat ondanks de voortschrijdende vaccinatiecampagnes, het houden van een vergadering met fysieke aanwezigheid nog steeds niet kan worden gegarandeerd onder optimale omstandigheden,

tevens herinnerend aan haar besluit 2020-I-24 inzake de organisatie van de plenaire voorjaarsvergadering 2021 in Hasselt, België,

de beslissing van het voorzitterschap om de plenaire vergadering in Hasselt voor zover de gezondheidssituatie dit zal toelaten te verplaatsen naar het najaar, onvermijdelijk en in ieder geval redelijk achtend,

zich verheugend over haar aanpassingsvermogen en veerkracht,

en verwijzend naar artikel 6 van haar Intern Reglement,

onder herbevestiging van haar gehechtheid aan het houden van haar vergaderingen in Straatsburg en haar wens om zo spoedig mogelijk een normale situatie te hervinden,

besluit haar plenaire voorjaarsvergadering opnieuw, maar nog steeds bij wijze van uitzondering, te houden in de vorm van een videoconferentie met simultaanvertolking, te weten op 2 juni 2021.

PROTOCOL 2

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

Geen besluit.

PROTOCOL 3

Samenwerking van de CCR met de Europese Unie

Geen besluit.

PROTOCOL 4

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

Geen besluit.

PROTOCOL 5

Samenwerking van de CCR met de internationale organisaties

Geen besluit.

PROTOCOL 6

Studie van de CCR over de energietransitie naar een emissievrije binnenvaartsector

Besluit

De Centrale Commissie,

geleid door de wens ten volle bij te dragen aan de bescherming van het milieu en het klimaat,

gelet op haar ononderbroken inspanningen om de welvaart, de veiligheid en het goede verloop van de Rijnvaart te waarborgen in toepassing van de Herziene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868,

onder verwijzing naar de Verklaring van Mannheim van 17 oktober 2018,

overwegende dat de Verklaring van Mannheim de Centrale Commissie opdraagt een routekaart op te stellen om de uitstoot van broeikasgassen en verontreinigende stoffen over de gehele linie terug te dringen,

gelet op het feit dat deze Verklaring de Centrale Commissie tevens opdraagt het voortouw te nemen om nieuwe financieringsinstrumenten te ontwikkelen zodat de genoemde doelen bereikt kunnen worden,

overwegende dat de energietransitie voor de Rijnvaart en Europese binnenvaart een uitdaging vormt die van cruciaal belang is,

verwijzend naar het belang van de Rijn als waterweg die 70% van het vervoer voor haar rekening neemt en daarmee de hoofdas van de Europese binnenvaart vormt,

neemt kennis van de resultaten van de studie naar de financiering van de energietransitie naar een emissievrije binnenvaart, die verricht werd in nauw overleg met de belangrijkste Europese binnenvaartactoren,

is van mening dat deze studie een belangrijke stap vormt in de tenuitvoerbrenging van de Verklaring van Mannheim, en in het bijzonder voor het opstellen van de routekaart, en begroet de richtinggevende aard ervan in het kader van de overwegingen met betrekking tot de financiering van de energietransitie,

herinnert eraan dat deze studie is uitgevoerd in nauw overleg met de stakeholders en in het bijzonder met de erkende binnenvaartorganisaties, de Europese Commissie, de Donaucommissie en de Europese Investeringsbank,

wijst erop dat de resultaten van de studie niet gelijkgesteld kunnen worden aan de standpunten van de Centrale Commissie en haar lidstaten, maar beschouwd moeten worden als een onderdeel van een brede discussie binnen de Rijnvaart, alsmede op Europees en internationaal niveau, teneinde:

- de omvang te bepalen van de financieringsbehoeften voor de energietransitie van de binnenvaartsector,
- aanbevelingen te formuleren voor de totstandbrenging van een Europese financierings- en subsidieregeling om deze energietransitie te ondersteunen, en
- daarmee de weg vrij te maken voor politieke beslissingen,

wijst erop dat de energietransitie naar een emissievrije binnenvaart gepaard gaat met technologische onzekerheden,

stelt vast dat de energietransitie naar een emissievrije binnenvaart aanzienlijke kosten met zich meebrengt die op grond van huidige schattingen in de miljarden zullen lopen,

legt er de nadruk op dat de kosten van de energietransitie de financieringsmogelijkheden van het binnenvaartbedrijfsleven te boven zullen gaan en dat het bedrijfsleven daarom slechts een deel van de vereiste financiering om de transitie te bewerkstelligen voor haar rekening zal kunnen nemen,

erkent dat een Europese financierings- en steunregeling, met gemeenschappelijke inbreng van publieke en particuliere financiële middelen, een belangrijke rol zou kunnen spelen om de energietransitie van de binnenvaart te ondersteunen,

stelt echter vast dat de economische, technische, juridische en praktische haalbaarheid van een dergelijke Europese financierings- en steunregeling nog onderzocht moet worden,

stelt voor dat in het kader van een brede discussie onderzocht wordt in hoeverre een dergelijke Europese regeling voor de financiering voor de energietransitie van de binnenvaart zinvol kan zijn, en stelt voor dit met name te doen binnen de context van het PLATINA3- project, waarvoor deze studie een richtsnoer zal vormen, en dit in overleg met het bedrijfsleven, de Europese instellingen, financieringsinstellingen en nationale overheden,

draagt haar Economisch Comité, Comité Binnenvaartrecht, Comité Reglement van onderzoek en Comité Infrastructuur en milieu op de aspecten met betrekking tot de economische, technische, juridische en praktische haalbaarheid die uit de studie voortvloeien te onderzoeken en uiterlijk eind juli 2021 daarover verslag uit te brengen,

verzoekt haar comités hun resultaten in te brengen als bijdrage aan het PLATINA3-project,

wenst dat het PLATINA3-project op basis van de resultaten van de studie een actieplan zal opleveren voor de verdere uitwerking van een Europese financierings- en steunregeling, samen met een voorstel dat een nadere invulling geeft aan een dergelijke regeling. Dit actieplan zou met name moeten vastleggen welke activiteiten er ontplooid moeten worden, hoe zij aangepakt moeten worden, door welke betrokken partij en welk doel daarmee beoogd wordt,

verzoekt haar lidstaten door middel van een specifieke correspondentiegroep leiding te geven aan het secretariaat bij het PLATINA3-project en de nodige ondersteuning te bieden,

is van mening dat een dergelijke Europese financierings- en steunregeling, indien die er zou komen, open zou moeten staan voor de scheepseigenaren uit alle lidstaten van de CCR en dit tegen dezelfde voorwaarden,

wenst mee te werken aan de toekomstige werkzaamheden voor de totstandbrenging van een dergelijke Europese financierings- en steunregeling,

verzoekt haar lidstaten en haar secretariaat, en met name haar secretaris-generaal en haar voorzitter, de resultaten van deze studie te verspreiden, met name onder de Europese instellingen, met inbegrip van de Europese Commissie, evenals onder de belangstellende fracties in het Europees Parlement en de stakeholders, en er daarbij de nadruk op te leggen dat de studie bedoeld is als bijdrage aan de bredere discussie,

verzoekt in dit hele proces rekening te houden met de belangen van niet-EU-lidstaten met binnenvaartbelangen en vooral met Zwitserland,

verzoekt haar secretariaat de resultaten van de studie op haar website te plaatsen en in dit kader actief te communiceren.

Bijlage

De eindresultaten van deze studie zullen begin juli 2021 beschikbaar zijn op de website van de CCR (link naar de website: Central Commission for the Navigation of the Rhine - Financing the energy transition (ccr-zkr.org)).

PROTOCOL 7

Juridische zaken

Geen besluit.

PROTOCOL 8

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 2020.

Bijlage

Bijlage bij protocol 8

Verslag over de economische situatie in de Europese binnenvaart in 2020

Het jaar 2020 wordt gekenmerkt door een uitzonderlijke economische crisis. Lockdowns, beperkingen van de individuele reismogelijkheden en social distancing hebben het economisch gedrag van de samenleving in een ongeëvenaarde omvang beïnvloed. Het reële bbp¹ kromp in de EU in 2020 met 6%, oftewel meer dan tijdens de financiële crisis in 2009 (-4 %).

De gevolgen van de pandemie voor de economische activiteit waren merkbaar in de gehele vervoerssector en de binnenvaart vormt zeker geen uitzondering daarop. Het binnenvaartvrachtvervoer bleek echter veerkrachtiger dan in vroegere crisissituaties, waarschijnlijk omdat de economische activiteit niet in alle economische sectoren even sterk terugliep.² Procentueel gezien daalde het vervoer van goederen over de Rijn in 2020 met 8,4%, terwijl in 2009 de afname 18,3% bedroeg.

Een voorbeeld voor deze veerkracht vormt het containervervoer. In 2020 werd 15 miljoen ton over de Rijn vervoerd, hetgeen slechts weinig minder was dan in 2019 (15,2 miljoen ton). Alle vrachtsegmenten die samenhangen met de staalnijverheid (die samen goed zijn voor 25% van het vervoer over de Rijn) kregen echter met een sterke krimp te kampen (ijzererts: -14,2%; metalen: -14,6%). Het transport van zand, stenen, grind liep met 8,4% terug. Het vervoer van landbouwproducten was een positieve uitzondering, want daar toonde het vrachtvervoer over de Rijn in 2020 een toename (+10,7%).

Dat de binnenvaart zich tijdens de pandemie wist te weren, blijkt niet alleen uit de cijfers voor de Rijn, maar ook als men het vervoer over water bekijkt in verschillende Europese zeehavens waarvan het achterland nauw verstrengeld is met het Rijnstroomgebied:

- In de haven van Rotterdam werd een vrachtoverslag van en naar de binnenvaart geregistreerd van 149,7 miljoen ton (-2%);
- In de haven van Antwerpen waren de resultaten voor de binnenvaart vrijwel hetzelfde als in 2019 (101,0 miljoen ton in 2020 tegenover 101,3 miljoen ton in 2019);
- In de North Sea Port (Gent, Terneuzen, Borsele, Vlissingen) waren de cijfers voor de binnenvaart 55,0 miljoen ton, hetgeen overeenkomt met een lichte daling van 6,0%.

De ontwikkeling van de transport- of vrachtprijzen in 2020 hield in het algemeen gelijke tred met de vraag: na een daling in de eerste helft van het jaar, herstelden zich de vrachtprijzen voor droge lading op de Rijn in de tweede helft van het jaar. De vrachtprijzen voor vloeibare lading werden beïnvloed door de daling van de olieprijs in maart, die in april en mei een tijdelijke opleving van het vervoer bewerkstelligden. Het gevolg was dat de vrachtprijzen voor gasolie en aanverwante producten tijdelijk een stuk hoger kwamen te liggen. Dit effect ebde echter weg en in de tweede helft van het jaar kwamen de vrachtprijzen uiteindelijk uit op een veel lager prijsniveau.

Voor het vrachtvervoer wordt alles bij elkaar genomen gerekend op herstel in 2021-2024, omdat de industriële productie in de belangrijkste markten die gebruik maken van de binnenvaart (staal en chemische producten, raffinerijen, de vraag naar aardolieproducten en de bouw) naar verwachting weer zal aantrekken. Wel gaat men ervan uit dat de economische activiteit tot eind 2022 nog onder het niveau van eind 2019 zal blijven.

¹ Het reële bruto binnenlands product (reëel bbp) is een voor inflatie gecorrigeerde maatstaf voor de waarde van alle goederen en diensten die in een bepaald jaar door een economie geproduceerd worden (uitgedrukt in basisprijzen op jaarbasis).

² De crisis van 2009 was eerder een "klassieke" economische crisis met een sterke daling van de industriële activiteit, terwijl de crisis in 2020 eerder verliezen opleverde in de service- en toeristensector, hetgeen minder gevolgen heeft voor het vrachtvervoer.

Als gevolg van de pandemie (afstand houden, reisbeperkingen, etc.) kwam de passagiersvaart in maart 2020 volledig stil te liggen. Het hele jaar golden er strenge restricties.

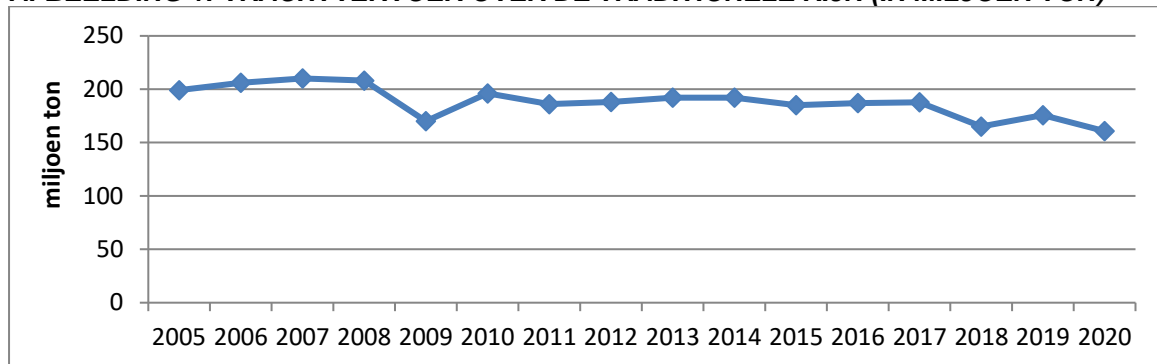
Het aantal cruiseschepen dat de sluis van Iffezheim in de Rijn passeerde daalde van 2929 in 2019 naar 534 in 2020 (-82%). Op andere Europese rivieren waar veel cruises plaatsvinden, was de daling minstens zo dramatisch: voor de Donau bij de Duits-Oostenrijkse grens liep het aantal cruiseschepen dat de grens passeerde terug van 3668 naar 324 (-91%). Voor de Moezel was het beeld niet veel beter: bij de sluis van Koblenz liep het cijfer terug van 1536 passerende schepen naar 469 (-70%).

En ook het passagierssegment van de dagtochten kreeg het zwaar te verduren door de crisis in 2020. In Straatsburg is het aantal passagiers bijvoorbeeld met 80% gedaald in 2020 in vergelijking met 2019.

Voor de vooruitzichten voor het passagiersvervoer in 2021 en daarna zijn drie scenario's denkbaar: 1) de quarantainevorschriften worden in alle landen opgeheven; 2) de quarantainemaatregelen worden in bepaalde landen gehandhaafd of slechts gedeeltelijk versoepeld; 3) voor het passagiersvervoer blijven beperkingen gelden. Welk van deze scenario's het uiteindelijk gaat worden, zal voornamelijk afhangen van de situatie rond de pandemie aan het einde van 2021 en in 2022. Zelfs als alle restricties worden opgeheven, is het waarschijnlijk dat de pandemie in het segment van de binnenvaartcruises nog enige tijd voelbaar zal zijn, met name omdat belangrijke potentiële klanten van de andere kant van de oceaan liever geen risico aangaan.

Afbeeldingen:

AFBEELDING 1: VRACHTVERVOER OVER DE TRADITIONELE RIJN (IN MILJOEN TON)



Bron: analyse van de CCR op basis van cijfers van Destatis

AFBEELDING 2: VRACHTVERVOER OVER DE TRADITIONELE RIJN IN 2020 VERGELEKEN MET 2019



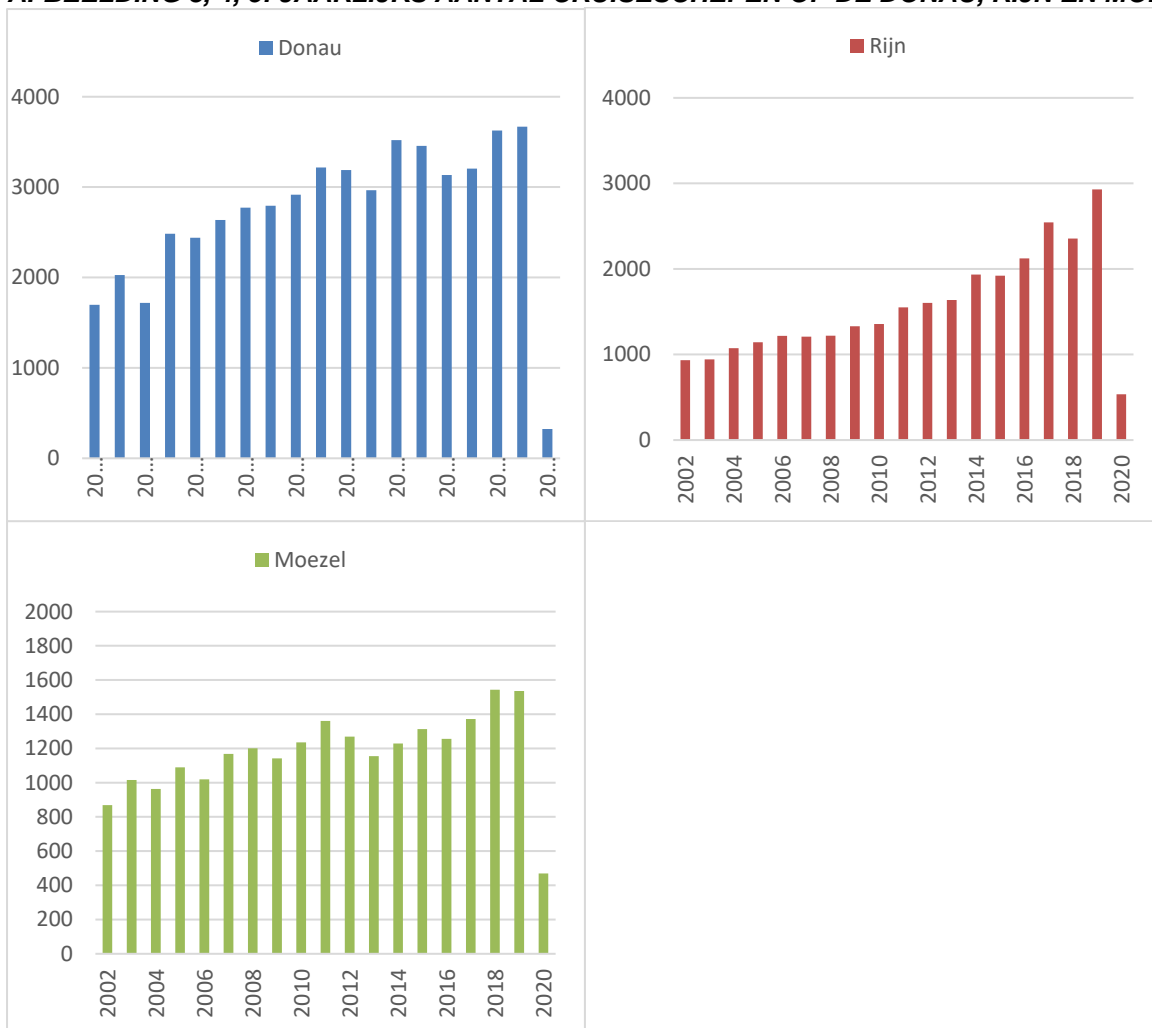
Bron: analyse van de CCR op basis van cijfers van Destatis

TABEL 1: TOTALE HOEVEELHEID OVER DE TRADITIONELE RIJN VERVOERDE GOEDEREN NAAR GROOTSTE GOEDERENSEGMENTEN

Goederensegment	2019	2020	2020/2019 in%
Traditionele Rijn in totaal	175.6	160.8	-8.5
Aardolieproducten	30.0	27.6	-8.0
Zand, stenen, grind	28.6	26.2	-8.4
Chemische producten	20.1	19.3	-3.7
IJzererts	21.6	18.5	-14.2
Agribulk, levensmiddelen	15.7	17.4	+10.7
Steenkolen	22.4	17.1	-23.8
Goederen in containers	15.2	15.0	-1.4
Metalen	9.3	8.0	-14.6

Bron: analyse van de CCR op basis van cijfers van Destatis

AFBEELDING 3, 4, 5: JAARLIJKS AANTAL CRUISESCHEPEN OP DE DONAU, RIJN EN MOEZEL



Bron: Duitse waterwegbeheerder en scheepvaartautoriteit en Moezelcommissie. Rijn = Bovenrijn (sluis van Iffezheim). Donau = Boven-Donau bij de Oostenrijks-Duitse grens (sluis van Jochenstein). Moezel = sluis van Koblenz.

PROTOCOL 9

Schipperspatenten en bemanning

Geen besluit.

PROTOCOL 10

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) om de aanwezigheid van scheepsbescheiden en andere documenten in elektronische vorm aan boord toe te laten (artikel 1.10 en bijlage 13)

1. De ministeriële Verklaring van Mannheim van 17 oktober 2018, getiteld “150 jaar Akte van Mannheim: motor voor een dynamische Rijn- en binnenvaart”, bevat in het vijfde punt de volgende oproep aan de CCR: “WIJ dringen er bij de CCR met klem op aan de verdere ontwikkeling van digitalisering, automatisering en andere moderne technologieën te bevorderen en aldus bij te dragen aan de concurrentiekracht, veiligheid en verduurzaming van de binnenvaart.”
2. De verdere ontwikkeling van de digitalisering in de Rijnvaart houdt in dat de certificaten en scheepsbescheiden steeds meer in digitale vorm beschikbaar gesteld kunnen worden.
3. In de binnenvaart wordt dit aangeduid met “papierloos varen”. Daaronder verstaat men het vervangen van papieren documenten (certificaten en andere documenten van papier) door een document in elektronisch formaat, zowel om te worden afgegeven als om ter controle te tonen. In de praktijk kan dit op verschillende manieren worden gedaan, al naar gelang het gaat om documenten in elektronisch formaat dan wel om de gegevens die in een dergelijk document staan.
4. Artikel 1.10 van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) bevat een lijst welke certificaten en andere documenten aan boord aanwezig moeten zijn. Andere wetgevingsteksten, zoals het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) en de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN), de in de bijlage bij het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN) vermelde Reglement en het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP), alsmede het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, bevatten eveneens voorschriften betreffende deze documenten.
5. Het ROSR bevat de lijst met documenten die tijdens het onderzoek door de Commissie van Deskundigen aan boord aanwezig moeten zijn. Het RSP legt vast welke documenten voor de bemanning aan boord geëist worden, terwijl het RPR de lijst bevat met documenten die tijdens het gebruik van het schip aan boord moeten zijn.
6. Artikel 1.10 van het RPR is kortgeleden herzien. In het najaar van 2019 heeft de CCR in Besluit 2019-II-16 een nieuwe bijlage 13 opgenomen. Door middel van dit besluit is de formulering van artikel 1.10 van het RPR vereenvoudigd door expliciet te verwijzen naar de nieuwe bijlage 13 in het RPR, die een uitgebreide overzichtstabel met alle vereiste scheepsbescheiden aan boord bevat. De tabel is opgedeeld in zes categorieën (schip, bemanning, vaargebieden, navigatie- en informatieapparatuur, uitrustingen, lading en afval). Hiermee is een eerste stap gezet voor het papierloos varen. Documenten die uitsluitend bedoeld zijn ter informatie, zoals het Handboek radiocommunicatie (artikel 1.11, tweede lid) hoeven nu alleen maar in elektronisch formaat aan boord te zijn.

7. Het onderhavige wijzigingsvoorstel is een volgende stap ter voortzetting van de herziening van 2019. De bedoeling is een stap verder te gaan en toe te staan dat nog andere certificaten en scheepsbescheiden alleen maar in elektronisch formaat beschikbaar zijn. Het doel van deze bijlage 13 is met name om voor elk document vast te leggen of het alleen in elektronisch formaat beschikbaar hoeft te zijn. Praktisch gezien komt het erop neer dat er een onderscheid gemaakt kan worden tussen twee categorieën:
 - a) De officiële documenten en certificaten waarvan digitalisering al gepland of geïmplementeerd is. Er worden bijvoorbeeld momenteel omvangrijke werkzaamheden verricht voor wijzigingen ten aanzien van
 - het Certificaat van Onderzoek/het certificaat van de Europese Unie voor binnenschepen,
 - het Rijnpatent, dienstboekje, bewijs van kennis van riviergedeelten en vaartijdenboek,
 - b) de officiële documenten en certificaten waarvoor geen digitalisering gepland is.
8. Het onderhavige wijzigingsvoorstel heeft tot doel vast te leggen welke randvoorwaarden er gelden om toe te staan dat bepaalde documenten aan boord in elektronische vorm kunnen worden getoond of toegankelijk worden gemaakt, ook als de digitalisering ervan nog niet is voorzien. Hiervoor wordt een wijziging voorgesteld in artikel 1.10 van het RPR door de toevoeging van een tweede lid.
9. Het onderhavige wijzigingsvoorstel moet op 1 juni 2022 in werking treden. Latere wijzigingen zullen nodig zijn zodra het elektronische formaat wordt ingevoerd voor de documenten die samenhangen met de schipper en het schip.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

Het onderhavige wijzigingsvoorstel beoogt te voldoen aan meerdere doelstellingen.

Het eerste doel is om het binnenvaartbedrijfsleven een krachtig signaal te geven dat het voor bepaalde documenten aan boord toegestaan is om deze alleen in elektronisch formaat beschikbaar te hebben. Het gaat daarbij om een belangrijke stap die tot doel heeft toe te staan dat de documenten alleen in elektronisch formaat beschikbaar zijn en dit, net als voor de documenten op papier, zonder verdere eisen om de echtheid vast te kunnen stellen. Het komt er met andere woorden op neer dat deze eerste stap ertoe leidt dat er in de tabel van bijlage 13 van het RPR twee nieuwe kolommen worden toegevoegd, namelijk:

- de een-na-laatste kolom, "Beschikbaarheid van certificaten en andere documenten aan boord op een elektronische drager", geeft aan of het toegestaan is dat een bepaald certificaat of document uitsluitend in elektronisch formaat beschikbaar is of niet.
- De laatste kolom, "Vereist elektronisch formaat", geeft aan welk formaat voorgeschreven is indien de beschikbaarheid van een certificaat of ander document aan boord in elektronische vorm is toegestaan. Het elektronisch formaat pdf (*Portable Document Format*) dat in de tabel genoemd wordt, is het formaat dat gedefinieerd is in de internationale norm ISO 32000-1 : 2008. Deze eerste stap maakt het tevens mogelijk toe te staan dat een aan boord vereist document als pdf getoond mag worden en wel online, maar ook offline en dit zonder aanvullende eisen om de echtheid aan te tonen.

Het tweede doel is om de lijst van certificaten en andere scheepsbescheiden op grond van artikel 1.10 van het RPR aan te passen door in bijlage 13 van het RPR ook het veiligheidsdossier op te nemen dat aan boord moet zijn van schepen die krachtens artikel 8.10 van het RPR zijn toegelaten voor het vervoer van meer dan 12 passagiers.

Het derde doel van de voorgestelde wijzigingen is om niet alleen de lasten van het bedrijfsleven te verlichten, maar ook die van de autoriteiten die belast zijn met de toepassing van de regelgeving, met name de autoriteiten van afgifte en de controlerende ambtenaren.

Elektronische vervoersdocumenten zoals bedoeld in het ADN hebben uitsluitend tot doel ertoe bij te dragen dat er bij ongevallen en incidenten op een veilige manier maatregelen getroffen kunnen worden. De controlerende ambtenaren of hulpdiensten hebben dan namelijk de mogelijkheid om de vervoersdocumenten op te vragen zonder dat zij zich aan boord van het schip hoeven te begeven.

Mogelijk alternatief voor de voorgestelde wijzigingen

Het zou mogelijk zijn om het RPR niet te wijzigen. Het behoud van de huidige versie van artikel 1.10 en van bijlage 13 van het RPR is echter geen alternatief gezien de doelstellingen die zijn vastgelegd in de ministeriële Verklaring van Mannheim.

Consequenties van deze wijzigingen

Deze wijzigingen brengen slechts zeer weinig kosten met zich mee voor het bedrijfsleven, aangezien de software die nodig is om van een document een pdf te maken, gratis is. Bovendien valt te verwachten dat het bedrijfsleven al beschikt over de hiervoor vereiste middelen, namelijk een normale computer. Een elektronisch vervoersdocument zoals bedoeld in het ADN vereist van de transporteur meer organisatorische maatregelen om de gegevens per computer ter beschikking te kunnen stellen, omdat hiervoor aan specifieke eisen moet worden voldaan (zie de richtsnoeren voor de toepassing van deze regeling in nr. 5.4.0.2 van het ADN).

Het feit dat de schipper de mogelijkheid geboden wordt om bepaalde certificaten en andere documenten aan boord in elektronisch formaat te tonen, draagt bij aan een vermindering van de administratieve lasten, te meer omdat er dan minder documenten op papier nodig zullen zijn.

Consequenties indien de wijzigingen worden verworpen

Afzien van deze wijzigingen van het RPR zou haaks staan op de doelstellingen die zijn vastgelegd in de ministeriële Verklaring van Mannheim.

Niet overgaan tot deze wijzigingen zou betekenen dat de verschillende, hier boven beschreven doelstellingen niet worden bereikt.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

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

in een streven de digitalisering in de Rijnvaart te bevorderen,

teneinde de administratieve lasten in de Rijnvaart te verlichten zonder dat het veiligheidsniveau in het gedrang komt,

teneinde de aanwezigheid van scheepsbescheiden en andere documenten in elektronische vorm aan boord toe te laten,

hecht haar goedkeuring aan de bij dit Besluit gevoegde wijzigingen met betrekking tot artikel 1.10 en bijlage 13 van het Rijnvaartpolitierglement,

draagt haar Comité Politierglement op te zijner tijd te onderzoeken of deze wijzigingen aangepast moeten worden in functie van latere ontwikkelingen.

De in de bijlage vermelde wijzigingen worden van kracht op 1 juni 2022.

Bijlage

Rijnvaartpolitiereglement (RPR)

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

“Artikel 1.10

Scheepsbescheiden en andere documenten aan boord

1. Aan boord van een schip moeten de in bijlage 13 bij dit reglement bedoelde scheepsbescheiden en andere documenten, voor zover deze door de daartoe gestelde bijzondere bepalingen voorgeschreven worden, aanwezig zijn. Zij moeten op verzoek aan de ambtenaren van de bevoegde autoriteit worden overhandigd.
2. Sommige van de in bijlage 13 bij dit reglement bedoelde scheepsbescheiden en andere documenten kunnen, overeenkomstig de in bijlage 13 bij dit reglement vastgestelde voorwaarden, ter beschikking worden gesteld in de vorm van een exemplaar dat in elektronisch formaat op ieder moment geraadpleegd kan worden.”

2. *Bijlage 13 komt als volgt te luiden:*

“Bijlage 13

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

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

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

In de voorlaatste kolom van de navolgende tabel staat of het toegestaan is dat de scheepsbescheiden en andere documenten aan boord in elektronisch formaat overgelegd mogen worden of niet.

In de laatste kolom, “elektronisch formaat” van de navolgende tabel staat in welk elektronisch formaat de scheepsbescheiden en andere documenten overgelegd mogen worden. Het elektronische formaat pdf in de navolgende tabel komt overeen met het pdf-formaat dat is vastgelegd in de internationale norm ISO 32000-1 : 2008.

Categorie	Scheepsbescheiden en andere documenten die overeenkomstig artikel 1.10 van het RPR aan boord aanwezig moeten zijn	Rechtsgrondslag	Exemplaar van scheepsbescheiden en andere documenten aan boord dat in elektronisch formaat geraadpleegd kan worden	Adequaat elektronisch formaat
1. Vaartuigen				
1.1	Het certificaat van onderzoek voor het schip of het document dat hiervoor in de plaats treedt of een als gelijkwaardig erkend certificaat	RSP, artikel 1.04	Niet toegestaan	
1.2	De verklaring inzake het behoren tot de Rijnvaart	Besluit CCR 2015-II-10	Toegestaan	Pdf-formaat
1.3	De meetbrief van het schip	Overeenkomst van 15 februari 1966	Niet toegestaan	
2. Bemanning				
2.1	Een Rijnpatent, een voorlopig Rijnpatent of een volgens het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn als gelijkwaardig erkend vaarbevoegdheidsbewijs voor het te bevaren riviergedeelte en voor de overige leden van de bemanning het naar behoren bijgehouden dienstboekje of een volgens dit reglement afgegeven Groot patent of als gelijkwaardig erkend vaarbevoegdheidsbewijs; bij de als gelijkwaardig erkende vaarbevoegdheidsbewijzen moet de schipper bovendien voor bepaalde riviergedeelten het volgens het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vereiste bewijs voor riviergedeelten bezitten	RSP, artikel 3.02 RSP, artikel 7.14	Niet toegestaan	

Categorie	Scheepsbescheiden en andere documenten die overeenkomstig artikel 1.10 van het RPR aan boord aanwezig moeten zijn	Rechtsgrondslag	Exemplaar van scheepsbescheiden en andere documenten aan boord dat in elektronisch formaat geraadpleegd kan worden	Adequaat elektronisch formaat
2.2	Het naar behoren bijgehouden vaartijdenboek met inbegrip van de verklaring overeenkomstig bijlage A4 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn of een kopie van de bladzijde met de aantekeningen van de vaar- en rusttijden uit het vaartijdenboek van het schip waarop de laatste reis van het bemanningslid heeft plaatsgevonden; aan boord van schepen die over een krachtens Bijlage O van het ROSR op de Rijn erkend communautair certificaat of Uniecertificaat beschikken, kan zich in plaats van het door een bevoegde autoriteit van een Rijnsoeverstaat of België afgegeven vaartijdenboek, een door een bevoegde autoriteit van een derde staat afgegeven en door de CCR erkend vaartijdenboek bevinden. Erkende vaartijdenboeken moeten in ten minste één van de officiële talen van de CCR worden bijgehouden	RSP, artikel 3.13	Niet toegestaan	
2.3	De verklaring inzake de afgifte van het vaartijdenboek	RSP, artikel 3.13	Toegestaan	Pdf-formaat
2.4	Een radargetuigschrift dat is afgegeven of als gelijkwaardig erkend volgens het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn; dit document hoeft niet aan boord te zijn, indien de patentkaart de vermelding “radar” bevat of een ander volgens dit reglement toegelaten vaarbevoegdheidsbewijs de overeenkomstige vermelding bevat; als de Centrale Commissie voor de Rijnvaart het vaarbevoegdheidsbewijs en het radargetuigschrift van een staat als gelijkwaardig heeft erkend, is het radargetuigschrift niet vereist wanneer het vaarbevoegdheidsbewijs een overeenkomstige vermelding bevat	RSP, artikel 6.03	Niet toegestaan	
2.5	Een marifoonbedieningscertificaat voor de bediening van scheepsstations	Regionale regeling betreffende de radiocommunicatiedienst op de binnenwateren, bijlage 5	Niet toegestaan	

Categorie	Scheepsbescheiden en andere documenten die overeenkomstig artikel 1.10 van het RPR aan boord aanwezig moeten zijn	Rechtsgrondslag	Exemplaar van scheepsbescheiden en andere documenten aan boord dat in elektronisch formaat geraadpleegd kan worden	Adequaat elektronisch formaat
2.6	De verklaringen die voor het veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen zijn voorgeschreven	RSP, artikel 5.01ff	Niet toegestaan	
2.7	Voor schepen die het kenteken voeren als bedoeld in artikel 2.06, de verklaringen van de schipper en van de bemanningsleden die betrokken zijn bij de bunkerprocedure	RSP, artikel 4a.02	Niet toegestaan	
3. Vaargebieden				
3.1	Een verklaring van de bevoegde autoriteit betreffende de duur en de geografische begrenzing van de bouwwerkzaamheden, waar een schip bestemd voor bouwwerkzaamheden mag worden gebruikt	ES-TRIN, artikel 23.01	Toegestaan	Pdf-formaat
3.2	Op het riviergedeelte tussen Bazel en Mannheim voor schepen met een lengte van meer dan 110 meter een verklaring van een erkend classificatiebureau over het drijfvermogen, de trimsituatie en de stabiliteit van de afzonderlijke delen van het schip, waaruit tevens blijkt vanaf welke beladingstoestand het drijfvermogen van de beide delen niet meer gewaarborgd is	ES-TRIN, artikel 28.04, tweede lid, onderdeel c	Toegestaan	Pdf-formaat
4. Navigatie- en informatieapparatuur				
4.1	De verklaring betreffende de inbouw en het functioneren van de radarinstallatie	ES-TRIN, artikel 7.06, eerste lid ES-TRIN, bijlage 5, onderdeel III, artikel 9 en onderdeel VI	Toegestaan	Pdf-formaat
4.2	De verklaring betreffende de inbouw en het functioneren van de bochtaanwijzer	ES-TRIN, artikel 7.06, eerste lid ES-TRIN, bijlage 5, onderdeel III, artikel 9 en onderdeel VI	Toegestaan	Pdf-formaat

Categorie	Scheepsbescheiden en andere documenten die overeenkomstig artikel 1.10 van het RPR aan boord aanwezig moeten zijn	Rechtsgrondslag	Exemplaar van scheepsbescheiden en andere documenten aan boord dat in elektronisch formaat geraadpleegd kan worden	Adequaat elektronisch formaat
4.3	De verklaring betreffende de inbouw en het functioneren van het Inland AIS-apparaat	ES-TRIN, artikel 7.06, derde lid ES-TRIN, bijlage 5, onderdeel IV, artikel 2, negende lid	Toegestaan	Pdf-formaat
4.4	De verklaring betreffende de inbouw en het functioneren van de tachograaf, alsmede de voorgeschreven registratiebladen van de tachograaf	ES-TRIN, bijlage 5, onderdeel V, artikelen 1 en 2, zesde lid	Toegestaan	Pdf-formaat
4.5	De “vergunning of vergunningen voor het gebruik van de frequentieruimte” of het “registratiebewijs voor het gebruik van de frequentieruimte”		Toegestaan	Pdf-formaat
5. Uitrusting				
5.1	De door de deskundige ondertekende verklaring inzake de keuring van een stuurmachine met mechanische aandrijving	ES-TRIN, artikel 6.09, vijfde lid	Toegestaan	Pdf-formaat
5.2	De door de deskundige ondertekende verklaring inzake de keuring van een in hoogte verstelbaar stuurhuis	ES-TRIN, artikel 7.12, twaalfde lid	Toegestaan	Pdf-formaat
5.3	De door de deskundige ondertekende verklaring inzake de keuring van een stoomketels en andere onder druk staande vaten	ES-TRIN, artikel 8.01, tweede lid	Toegestaan	Pdf-formaat
5.4	Een kopie van het certificaat van typegoedkeuring, het inlichtingenformulier van de motorfabrikant en een kopie van het proces-verbaal van de motorkenmerken	ES-TRIN, artikel 9.01, derde lid	Toegestaan	Pdf-formaat
5.5	De bescheiden betreffende elektrische installaties	ES-TRIN, artikel 10.01, tweede lid	Toegestaan	Pdf-formaat
5.6	De verklaring voor de stalen trossen	ES-TRIN, artikel 13.02, derde lid, onderdeel a	Toegestaan	Pdf-formaat
5.7	De kenmerking van de keuring van draagbare blustoestellen	ES-TRIN, artikel 13.03, vijfde lid	Toegestaan	Pdf-formaat

Categorie	Scheepsbescheiden en andere documenten die overeenkomstig artikel 1.10 van het RPR aan boord aanwezig moeten zijn	Rechtsgrondslag	Exemplaar van scheepsbescheiden en andere documenten aan boord dat in elektronisch formaat geraadpleegd kan worden	Adequaat elektronisch formaat
5.8	De keuringsbewijzen betreffende vast ingebouwde brandblusinstallaties	ES-TRIN, artikel 13.04, achtste lid ES-TRIN, artikel 13.05, negende lid	Toegestaan	Pdf-formaat
5.9	De keuringsbewijzen en gebruiksaanwijzing betreffende de kranen	ES-TRIN, artikel 14.12, zesde, zevende en negende lid	Toegestaan	Pdf-formaat
5.10	De verklaring inzake de keuring van vloeibaargasinstallaties	ES-TRIN, artikel 17.13	Toegestaan	Pdf-formaat
5.11	Het vereiste certificaat van typegoedkeuring en het vereiste bewijs van onderhoud van de boordzuiveringsinstallatie	ES-TRIN, artikel 18.01, vijfde en negende lid	Toegestaan	Pdf-formaat
5.12	Voor schepen die het kenteken voeren als bedoeld in artikel 2.06, de gedetailleerde gebruiksaanwijzing en de veiligheidsrol	ES-TRIN, artikel 30.03, eerste lid en bijlage 8, onderdeel 1.4.9	Toegestaan	Pdf-formaat
5.13	Voor schepen die meer dan 12 passagiers mogen vervoeren en laten overnachten, De veiligheidsrol	RPR, artikel 8.10	Toegestaan	Pdf-formaat
6. Lading en afvalstoffen				
6.1	De bescheiden vereist door het ADN, nrs. 8.1.2.1, 8.1.2.2 en 8.1.2.3	ADN nrs. 8.1.2.1, 8.1.2.2 en 8.1.2.3		

Categorie	Scheepsbescheiden en andere documenten die overeenkomstig artikel 1.10 van het RPR aan boord aanwezig moeten zijn	Rechtsgrondslag	Exemplaar van scheepsbescheiden en andere documenten aan boord dat in elektronisch formaat geraadpleegd kan worden	Adequaat elektronisch formaat
6.1.1	Het vervoersdocument	ADN, 8.1.2.1 b	Toegestaan	Uitsluitend in een formaat dat voldoet aan de eisen van nr. 5.4.0.2. ADN, in samenhang met de richtsnoeren voor de toepassing van nr. 5.4.0.2. ADN
6.1.2	Europese Overeenkomst voor het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN)	ADN, 8.1.2.1 d	Toegestaan	Te allen tijde leesbare tekst in elektronisch formaat
6.1.3	Andere documenten die worden geëist op grond van 8.1.2.1, 8.1.2.2 en 8.1.2.3 van het ADN	ADN, 8.1.2.1, a, c en e tot h en k ADN, 8.1.2.2, a, c tot h ADN, 8.1.2.3, a, c tot x	Niet toegestaan	

Categorie	Scheepsbescheiden en andere documenten die overeenkomstig artikel 1.10 van het RPR aan boord aanwezig moeten zijn	Rechtsgrondslag	Exemplaar van scheepsbescheiden en andere documenten aan boord dat in elektronisch formaat geraadpleegd kan worden	Adequaat elektronisch formaat
6.2	Bij containervervoer de door de Commissie van deskundigen gekeurde stabiliteitsgegevens van het schip, met inbegrip van het stuwplan of de ladinglijst voor de onderhavige beladingstoestand en het resultaat van de stabiliteitsberekening voor de onderhavige, of vergelijkbare vorige, dan wel een standaardbeladingstoestand. De toegepaste berekeningsmethode moet daarbij opgegeven worden	ES-TRIN, artikel 27.01, tweede lid (Beschrijving van de documenten en waarmerk van de Commissie van deskundigen) ES-TRIN, artikel 28.03, derde lid (Resultaat van de berekening bij containerschepen) RSP, artikel 1.07, vijfde lid (Resultaat van de stabiliteitscontrole en stuwplan)	Toegestaan	Pdf-formaat
6.3	Het behoorlijk bijgehouden olie-afgifteboekje	RPR, artikel 15.05 en bijlage10 CDNI, Bijlage 2 (Uitvoeringsregeling) Deel A, artikelen 1.01, 2.03 en Aanhangsel I	Niet toegestaan	
6.4	De bunkerverklaring met inbegrip van de kwitanties van de betalingen van het SPE-CDNI over een periode van ten minste twaalf maanden. Indien de laatste afname van gasolie meer dan twaalf maanden geleden heeft plaatsgevonden, dient ten minste de laatste bunkerverklaring aan boord aanwezig te zijn	CDNI, Bijlage 2 (Uitvoeringsregeling) Deel A, artikel 3.04, eerste lid	Niet toegestaan	
6.5	De losverklaring	RPR, artikel 15.08, tweede lid CDNI, bijlage 2 en Deel B, model van Aanhangsel IV	Niet toegestaan	

”

PROTOCOL 11

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) om dit reglement in overeenstemming te brengen met de Europese standaard voor de rivierinformatiediensten ES-RIS 2021/1 en te verwijzen naar de eerste editie van deze standaard (artikelen 1.01, 4.07, 12.01 en bijlage 11)

1. De CCR heeft bij besluit 2015-I-3 het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart ("CESNI") ingesteld. Tot de missie van dit Comité behoort in het bijzonder de goedkeuring van standaarden op diverse gebieden, met name voor schepen, informatietechnologie en bemanningen, waar de respectieve regelgevingen op Europees en internationaal niveau, met inbegrip die van de Europese Unie ("de EU") en van de CCR, met het oog op hun toepassing naar kunnen verwijzen.
2. CESNI heeft tijdens de vergadering van 15 april 2021 een eerste editie (2021/1) van de Europese standaard voor de rivierinformatiediensten (hierna "ES-RIS" genoemd) aangenomen. De afkorting ES-RIS komt van de Engelse benaming van de standaard: "European Standard for River Information Services".
3. In ES-RIS worden de technische specificaties vastgesteld voor de belangrijkste technologieën die door rivierinformatiediensten (RIS) worden gebruikt, teneinde een volledige interoperabiliteit van die diensten op de Rijn en de waterwegen van de Europese Unie te waarborgen. De eerste editie (2021/1) van ES-RIS is beschikbaar in vier talen (Engels, Frans, Duits en Nederlands) en bevat de reeds door de Europese Commissie gepubliceerde technische specificaties alsmede een door CESNI goedgekeurde teststandaard die op 1 januari 2022 in werking zou moeten treden. Het betreft in het bijzonder de volgende vijf RIS-standaarden:
 - de Inland ECDIS-standaard (editie 2.4) waarin de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1973 is opgenomen;
 - de VTT-standaard (editie 1.3) waarin de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/838 is opgenomen;
 - de NtS-standaard (editie 4.0) waarin de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2032 is opgenomen;
 - de ERI-standaard (editie 1.3) waarin de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/1744 is opgenomen;
 - de Inland AIS-teststandaard van CESNI (editie 3.0), waarvan de inwerkingtreding op 1 januari 2022 in voorzien (als ES-TRIN 2021/1).
4. Door ES-RIS zal de leesbaarheid en toegankelijkheid van de RIS-standaarden worden verbeterd voor nationale overheidsinstanties, RIS-deskundigen, ondernemingen en ontwikkelaars van software voor de binnenvaart. Er wordt ook naar gestreefd te voorzien in een mechanisme voor de regelmatige actualisering van ES-RIS.
5. ES-RIS is als zodanig niet bindend. De CCR, de EU, andere internationale organisaties of derde landen kunnen in hun respectieve regelgevingen wel naar deze standaard verwijzen met het oog op de toepassing ervan.
6. Wat de tenuitvoerlegging van RIS op de Rijn betreft, wordt de CCR als een pionier beschouwd. Zij heeft sinds 1998 verschillende documenten die verband houden met RIS aangenomen. Met het oog op een grotere mate van harmonisatie heeft de CCR echter beslist om niet langer zelf standaarden aan te nemen, maar direct te verwijzen naar de door CESNI gepubliceerde RIS-standaarden.

7. De CCR heeft haar voornemen kenbaar gemaakt om ES-RIS 2021/1 in werking te doen treden op 25 april 2022, wat de uiterste datum is waarop de lidstaten moeten overgaan tot een omzetting met het oog op de tenuitvoerlegging van de voornoemde standaarden. De CCR waarborgt op die manier een volledige harmonisatie tussen haar regelgeving en het recht van de Europese Unie.
8. Derhalve beslist de CCR verschillende artikelen van het Rijnvaartpolitierglement te wijzigen om in het RPR te verwijzen naar ES-RIS 2021/1.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

Het voorstel voor wijzigingen heeft tot doel in het RPR te verwijzen naar ES-RIS 2021/1.

Deze wijzigingen hebben ook tot doel bij te dragen tot een geharmoniseerde tenuitvoerlegging van RIS op de Rijn en op het volledige binnenvaartnet van de Europese Unie. Een andere doelstelling bestaat erin te zorgen voor interoperabiliteit van de systemen die gebruik maken van RIS-gegevens.

Dit voorstel voor wijzigingen heeft tot slot eveneens tot doel de eisen die thans in het RPR zijn opgenomen, in overeenstemming te brengen met die van ES-RIS, waarin de laatste edities van de RIS-standaarden zijn opgenomen. Dit draagt niet alleen bij tot de veiligheid en het goede verloop van de Rijnvaart, maar maakt het RPR ook leesbaarder en helderder, wat de rechtszekerheid ten goede komt.

Eventueel alternatief voor de beoogde wijzigingen

Het zou mogelijk zijn het RPR niet te wijzigen. Dit zou betekenen dat de verwijzingen naar de RIS-standaarden, waarvan de edities reeds achterhaald zijn, behouden moeten blijven, wat ten koste zou gaan van de leesbaarheid en de rechtszekerheid, en interoperabiliteitsproblemen zou kunnen opleveren.

Evenzo zou de verwijzing naar oude edities van de RIS-standaarden de bevordering van de digitalisering in de binnenvaart belemmeren, terwijl dit een van de prioriteiten is die in de Verklaring van Mannheim zijn vastgesteld.

Gevolgen van deze wijzigingen

De wijzigingen behelzen een actualisatie van de verwijzingen naar de RIS-standaarden in het RPR.

Artikel 1.01 wordt als volgt geactualiseerd:

- Artikel 1.01, onderdeel ac, van het RPR wordt geactualiseerd door te verwijzen naar ES-RIS in plaats van naar de door de CCR aangenomen standaard voor "Tracking & Tracing van schepen in de binnenvaart".
- Artikel 1.01, onderdeel ah, van het RPR wordt geactualiseerd door de punt aan het einde van dit onderdeel te vervangen door een puntkomma, gelet op de toevoeging van een onderdeel ai) aan de opsomming.
- In artikel 1.01 van het RPR wordt een nieuwe definitie ingevoegd. Deze definitie van ES-RIS, waarin de editie (2021/1) uitdrukkelijk is vermeld, wordt opgenomen onder het onderdeel ai.

Naar analogie met de statische verwijzingen naar elke nieuwe editie van ES-TRIN of naar de vorige door de CCR aangenomen RIS-standaarden, is de voorkeur gegeven aan een statische verwijzing naar ES-RIS, d.w.z. met vermelding van de editie, om na te gaan welke gevolgen de inhoud van ES-RIS kan hebben voor de bepalingen van het RPR en om te verduidelijken welke editie in aanmerking moet worden genomen om een volledige interoperabiliteit van de RIS te waarborgen.

De verwijzingen naar de RIS-standaarden worden in de andere artikelen van het RPR geactualiseerd:

- In artikel 4.07, derde en vierde lid, van het RPR wordt een verwijzing ingevoegd naar deel I "Standaard voor het systeem voor elektronische weergave van binnenvaartkaarten en de daaraan verbonden informatie" en deel II "Standaard voor tracking en tracing van schepen in de binnenvaart" van ES-RIS;
- In artikel 12.01, eerste lid, van het RPR wordt een verwijzing ingevoegd naar deel IV "Standaard voor het elektronisch melden van schepen in de binnenvaart" van ES-RIS;
- Bijlage 11, tweede lid, bij het RPR is geactualiseerd om rekening te houden met de nieuwe bepalingen die in ES-RIS zijn opgenomen.

De actualisering van de verwijzingen naar ES-RIS houdt ook een wijziging in van bijlage 11 bij het RPR om rekening te houden met de nieuwe edities 2.0 en 3.0 van de Inland AIS-teststandaard. De wijze waarop de gegevens met betrekking tot de lengte en breedte van samenstellen worden ingevoerd, is gewijzigd voor de Inland AIS-apparaten die na 1 december 2015 zijn ingebouwd en die aan de voornoemde edities moeten voldoen.

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

Deze wijzigingen zullen op 25 april 2022 in werking treden.

Gevolgen indien de voorgestelde wijzigingen worden verworpen

Het zou mogelijk zijn van deze wijzigingen af te zien, maar hierdoor zou er niet worden bijgedragen tot een geharmoniseerde tenuitvoerlegging van RIS op de Rijn en op het volledige binnenvaartnet van de Europese Unie.

Dit zou leiden tot inconsistenties, zelfs op middellange en lange termijn, in het geharmoniseerde gebruik van de RIS-standaarden, hetgeen afbreuk zou doen aan de hierboven uiteengezette doelstellingen.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

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

gezien de Europese standaard voor de rivierinformatiediensten (ES-RIS), editie 2021/1, die op 15 april 2021 door CESNI is aangenomen,

ernaar strevend een geharmoniseerde tenuitvoerlegging van de rivierinformatiediensten (RIS) op de Rijn en op het volledige binnenvaartnet van de Europese Unie te bevorderen,

overwegende dat het belangrijk is te beschikken over uniforme technische standaarden om de interoperabiliteit van de door RIS gebruikte systemen te kunnen waarborgen,

in het streven bij te dragen aan de veiligheid en het goede verloop van de Rijnvaart,

gaat over tot goedkeuring van de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement (RPR).

De in de bijlage vermelde wijzigingen zullen in werking treden op 25 april 2022.

Bijlage: Wijzigingen van de artikelen 1.01, 4.07, 12.01 en bijlage 11 van het Rijnvaartpolitierglement

Bijlage bij het protocol 11

**Wijzigingen van de artikelen 1.01, 4.07, 12.01 en bijlage 11
van het Rijnvaartpolitiereglement**

1. *Artikel 1.01 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *Onderdeel ac komt als volgt te luiden:*

"ac) "Inland AIS-apparaat": een apparaat dat op een schip is ingebouwd en in de zin van de bepalingen van deel II "Standaard voor tracking en tracing van schepen in de binnenvaart" van ES-RIS wordt gebruikt;"

b) *Onderdeel ah (aangenomen bij besluit 2020-II-22) komt als volgt te luiden:*

"ah) "ES-TRIN": Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, in de editie 2021/1. Voor de toepassing van ES-TRIN moet het begrip "lidstaat" worden opgevat als een van de Rijnsoeverstaten of België;"

c) *Na onderdeel ah wordt het onderdeel ai) als volgt toegevoegd:*

"ai) "ES-RIS": Europese standaard voor de rivierinformatiediensten, in de editie 2021/1. Voor de toepassing van ES-RIS, moet het begrip "lidstaat" worden opgevat als een van de Rijnsoeverstaten of België."

2. *Artikel 4.07 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *Het derde lid, eerste en tweede volzin, komt als volgt te luiden:*

"3. Schepen die met een Inland AIS-apparaat moeten zijn uitgerust, uitgezonderd veerponten, dienen aanvullend te zijn uitgerust met een Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus of een daarmee vergelijkbaar apparaat voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten dat met het Inland AIS-apparaat moet zijn verbonden en dienen dit samen met een actuele elektronische binnenvaartkaart te gebruiken. Het Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus moet voldoen aan de bepalingen van deel I "Standaard voor het systeem voor elektronische weergave van binnenvaartkaarten en de daaraan verbonden informatie" van ES-RIS."

b) *Het vierde lid komt als volgt te luiden:*

"4. Er moeten minstens de volgende gegevens overeenkomstig de bepalingen van deel II "Standaard voor tracking en tracing van schepen in de binnenvaart" van ES-RIS worden gezonden:

- a) User Identifier (Maritime Mobile Service Identity, MMSI);
- b) naam van het schip;

- c) scheeps- of samensteltype overeenkomstig de bepalingen van deel II "Standaard voor tracking en tracing van schepen in de binnenvaart" van ES-RIS;
- d) Uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI) of, voor zeeschepen voor zover geen ENI werd toegekend, het IMO-nummer;
- e) lengte over alles van het schip of het samenstel met de nauwkeurigheid van 0,1 m;
- f) breedte over alles van het schip of het samenstel met de nauwkeurigheid van 0,1 m;
- g) positie (WGS 84);
- h) snelheid over de grond;
- i) koers over de grond;
- j) tijd van de elektronische positiebepaling;
- k) vaarstatus overeenkomstig bijlage 11;
- l) referentiepunt voor de positie-informatie op het schip met de nauwkeurigheid van 1 m overeenkomstig bijlage 11;
- m) oproepcode."

3. *Artikel 12.01, eerste lid (aangenomen bij besluit 2020-I-12), komt als volgt te luiden:*

- "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 bepalingen van deel IV "Standaard voor het elektronisch melden van schepen in de binnenvaart" van ES-RIS:
- 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."

4. Bijlage 11, tweede lid, komt als volgt te luiden:

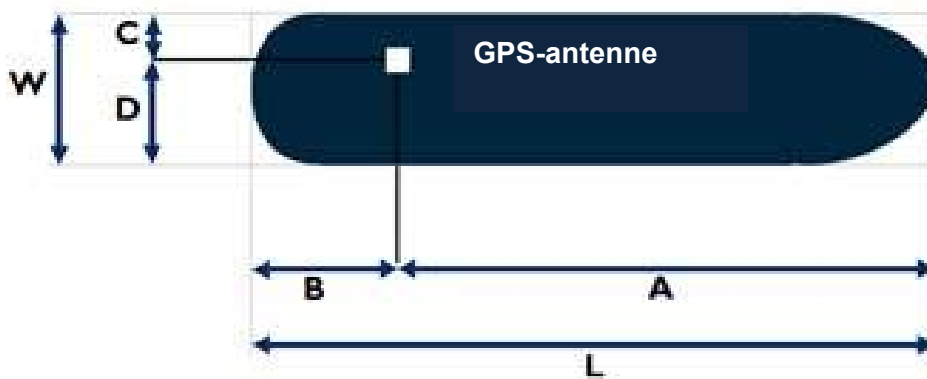
"2. Referentiepunt voor de positie-informatie op het vaartuig

2.1 Als het Inland AIS-apparaat voor 1 december 2015 aan boord is ingebouwd:

a) In geval van een vaartuig

De schipper moet de aan de antenne gerelateerde waarden A, B, C en D met een nauwkeurigheid van 1 m invoeren.

Waarde A wordt in de richting van de boeg gemeten.

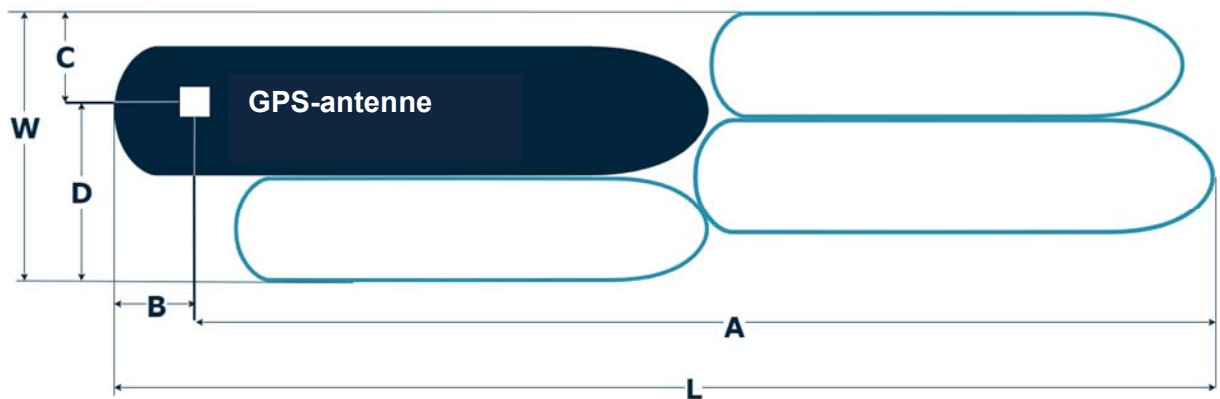


Verklaring van de waarden W, L, A, B, C en D voor een vaartuig

b) In geval van een samenstel

De schipper moet de aan de antenne gerelateerde waarden A, B, C en D met een nauwkeurigheid van 1 m en de waarden W en L met een nauwkeurigheid van 0,1 m invoeren.

Waarde A wordt in de richting van de boeg gemeten.



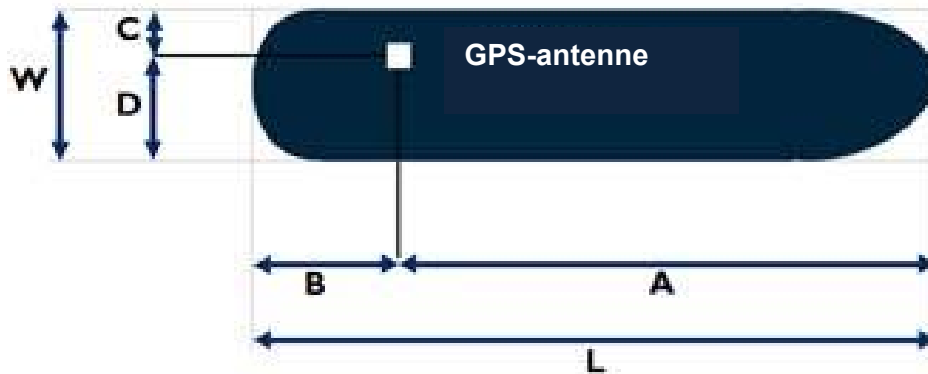
Verklaring van de waarden W, L, A, B, C en D voor een samenstel

2.2 Als het Inland AIS-apparaat vanaf 1 december 2015 aan boord is ingebouwd:

a) In geval van een vaartuig

De schipper moet de aan de antenne gerelateerde waarden A, B, C en D met een nauwkeurigheid van 0,1 m invoeren.

Waarde A wordt in de richting van de boeg gemeten.

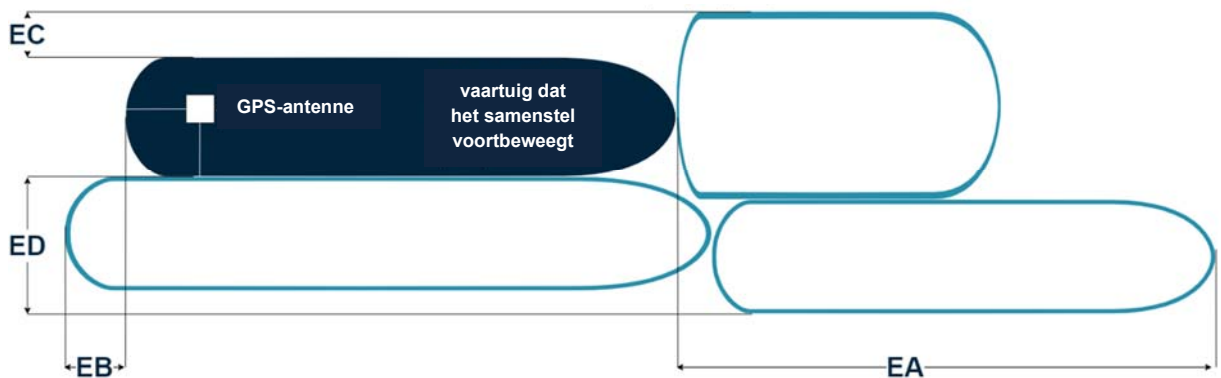


Verklaring van de waarden W, L, A, B, C en D voor een vaartuig

b) In geval van een samenstel

De schipper moet de aan de antenne gerelateerde waarden EA, EB, EC en ED met een nauwkeurigheid van 0,1 m invoeren.

Waarde EA wordt in de richting van de boeg gemeten.



Verklaring van de waarden EA, EB, EC en ED voor een samenstel"

PROTOCOL 12

Wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) door een voorschrift van tijdelijke aard - Nieuwe editie van de Minimumeisen voor apparaten voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten met het oog op het gebruik van Inland AIS-gegevens aan boord van schepen (artikel 4.07, derde lid)

1. Bij besluit 2013-II-16 heeft de CCR de verplichte invoering van de uitrusting met Inland AIS- en Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus of met een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem aangenomen. Hiertoe heeft zij haar Comité Politiereglement opdracht gegeven, technische Minimumeisen aan Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus en daarmee vergelijkbare visualiseringssystemen met inbegrip van de binnenvaartkaarten daarvan, vast te leggen.
2. De Minimumeisen aan Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus en daarmee vergelijkbare visualiseringssystemen bij het gebruik van Inland AIS-gegevens aan boord van schepen zijn aangenomen bij besluit 2014-I-12.
3. Om bindend te zijn, moet er naar de minimumeisen worden verwezen in de Rijnvaartreglementen. In artikel 4.07, derde lid, tweede volzin, van het RPR wordt momenteel verwezen naar de minimumeisen in de vorm van een voorschrift van tijdelijke aard. Bij besluit 2020-I-14 zijn de initieel bij besluit 2014-I-12 aangenomen voorschriften van tijdelijke aard, zoals bedoeld in artikel 4.07, derde lid, tweede volzin van het RPR, tot 30 november 2023 verlengd.
4. Het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) heeft tijdens de vergadering van 15 april 2021 een eerste editie van de Europese standaard voor de rivierinformatiediensten (hierna "ES-RIS 2021/1" genoemd) aangenomen. De afkorting ES-RIS komt van de Engelse benaming van de standaard: "European Standard for River Information Services". In ES-RIS worden de technische specificaties vastgesteld voor de belangrijkste technologieën die door de rivierinformatiediensten (RIS) worden gebruikt, teneinde een volledige interoperabiliteit van die diensten op de Rijn en de waterwegen van de Europese Unie te waarborgen. De eerste editie van ES-RIS herneemt de reeds door de Europese Commissie gepubliceerde technische specificaties, zoals onder meer de Inland ECDIS-standaard, Editie 2.4 (Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1973). De CCR heeft haar voornemen kenbaar gemaakt om ES-RIS 2021/1 in werking te doen treden op 25 april 2022, wat de uiterste datum is waarop de lidstaten moeten overgaan tot een omzetting met het oog op de tenuitvoerlegging van de voornoemde technische specificaties. De CCR waarborgt op die manier een volledige harmonisatie tussen haar regelgeving en het recht van de Europese Unie.
5. De verwijzing in het RPR naar ES-RIS 2021/1 impliceert onder meer het in overeenstemming brengen van artikel 4.07 van het RPR, maar ook de actualisering van de bij besluit 2014-I-12 aangenomen Minimumeisen.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

Overeenkomstig besluit 2021-I-11, beoogt dit wijzigingsvoorstel

- de in artikel 4.07, derde lid, van het RPR bedoelde minimumeisen in overeenstemming te brengen in het licht van de verwijzing naar ES-RIS 2021/1;
- een nieuwe editie van de Minimumeisen. Deze minimumeisen waren aanvankelijk immers ook van toepassing op Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus, aangezien zij werden aangenomen toen de Inland ECDIS-standaard nog geen voorschriften voor de informatiemodus bevatte. Deze minimumeisen moeten derhalve worden geactualiseerd, aangezien ES-RIS thans dergelijke voorschriften bevat.

Eventueel alternatief voor de beoogde wijzigingen

Het zou mogelijk zijn het RPR of de minimumeisen niet te wijzigen. Het behoud van de inhoud van de in 2014 aangenomen Minimumeisen zou echter leiden tot rechtsonzekerheid met betrekking tot de minimumeisen voor Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus, die zowel aan de eisen van ES-RIS als aan de voornoemde Minimumeisen zou moeten voldoen.

Gevolgen van deze wijzigingen

In dit kader moeten de verwijzingen in het RPR worden geactualiseerd. Hiertoe wordt in artikel 4.07, derde lid, een derde volzin ingevoegd om te verwijzen naar de nieuwe editie van de "Minimumeisen voor apparaten voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten met het oog op het gebruik van Inland AIS-gegevens aan boord van schepen" die eveneens worden geactualiseerd. Deze derde volzin heeft uitsluitend betrekking op de voornoemde vergelijkbare apparaten. Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus moet immers voldoen aan de eisen van ES-RIS 2021/1, zoals voorzien in besluit 2021-I-11.

Met het oog op de formele afstemming op de thans geldende bepalingen van het RPR, neemt de wijziging van het RPR die tot doel heeft te verwijzen naar de nieuwe editie van de Minimumeisen (artikel 4.07, derde lid, derde volzin) evenwel de vorm aan van een voorschrift van tijdelijke aard dat geldig is tot en met 30 november 2024.

Daarnaast moeten ook de bij besluit 2014-I-12 aangenomen Minimumeisen worden geactualiseerd. De minimumeisen die in 2014 zijn gesteld aan systemen voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten en die momenteel van kracht zijn, hebben zowel betrekking op vergelijkbare apparaten voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten als op Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus.

ES-RIS 2021/1 bevat de eisen voor Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus. De voornoemde minimumeisen zijn eveneens geactualiseerd.

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

Gevolgen indien de voorgestelde wijzigingen worden verworpen

Het zou mogelijk zijn af te zien van een wijziging van het RPR. De minimumeisen voor vergelijkbare apparaten zouden dan echter moeten worden verduidelijkt.

Door de inhoud van de in 2014 vastgestelde minimumeisen te handhaven, zou daarnaast rechtsonzekerheid ontstaan over de voorschriften waaraan Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus moet voldoen, aangezien deze apparatuur dan zowel aan de voorschriften van ES-RIS als aan de voornoemde minimumeisen van de CCR zou moeten voldoen.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

gelet op besluit 2013-II-16 betreffende de verplichte invoering van Inland AIS alsook Inland ECDIS of van een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem,

onder verwijzing naar besluit 2014-I-12 betreffende de Minimumeisen aan Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus en daarmee vergelijkbare visualiseringssystemen bij het gebruik van Inland AIS-gegevens aan boord van schepen,

gelet op besluit 2020-I-14 betreffende de verlenging van de voorschriften van tijdelijke aard in artikel 4.07, derde lid, tweede volzin, van het RPR tot en met 30 november 2023,

gelet op de Europese standaard voor de rivierinformatiediensten (ES-RIS), editie 2021/1, die op 15 april 2021 door CESNI is aangenomen,

gelet op besluit 2021-I-11 betreffende de wijziging van het Rijnvaartpolitierglement om naar ES-RIS 2021/1 te verwijzen,

ernaar strevend een geharmoniseerde tenuitvoerlegging van RIS op de Rijn en op het volledige binnenvaartnet van de Europese Unie te bevorderen,

in het streven bij te dragen aan de veiligheid en het goede verloop van de Rijnvaart,

I

gaat over tot de goedkeuring van de wijziging in het in bijlage 1 bij dit besluit opgenomen artikel 4.07, derde lid, van het Rijnvaartpolitierglement, dat, overeenkomstig artikel 1.22a van het Rijnvaartpolitierglement, zal gelden van 25 april 2022 tot en met 30 november 2024,

II

gaat over tot goedkeuring van de in bijlage 2 bij dit besluit in het Duits, Engels, Frans en Nederlands opgenomen Minimumeisen voor apparaten voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten met het oog op het gebruik van Inland AIS-gegevens aan boord van schepen.

De Minimumeisen voor apparaten voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten met het oog op het gebruik van Inland AIS-gegevens aan boord van schepen, treden in werking op 25 april 2022.

III

gaat met ingang van 24 april 2022 over tot opheffing van

- Besluit 2014-I-12 betreffende de Minimumeisen aan Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus en daarmee vergelijkbare visualiseringssystemen bij het gebruik van Inland AIS-gegevens aan boord van schepen;
- Besluit 2020-I-14 betreffende de verlenging van de voorschriften van tijdelijke aard in artikel 4.07, derde lid, tweede volzin, van het RPR tot en met 30 november 2023.

Bijlage 1: Wijziging van artikel 4.07, derde lid, van het Rijnvaartpolitierglement

Bijlage 2: Minimumeisen voor apparaten voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten met het oog op het gebruik van Inland AIS-gegevens aan boord van schepen

Bijlage 1 bij het protocol 12

**Wijziging van artikel 4.07, derde lid,
van het Rijnvaartpolitiereglement**

In artikel 4.07, derde lid, wordt na de eerste twee volzinnen de volgende volzin als volgt toegevoegd:

“Het vergelijkbare apparaat voor de weergave van elektronische kaarten en de elektronische binnenvaartkaart moeten voldoen aan de Minimumeisen voor apparaten voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten met het oog op het gebruik van Inland AIS-gegevens aan boord van schepen (Besluit 2021-I-11).”

**Minimumeisen
voor apparaten voor de weergave van
elektronische binnenvaartkaarten
met het oog op het gebruik van Inland AIS-gegevens
aan boord van schepen**

INHOUDSOPGAVE

	Bladzijde
Voorwoord	36
1. Minimumeisen en aanbevelingen voor de elektronische binnenvaartkaarten	38
2. Minimumeisen en aanbevelingen voor het apparaat voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten	38
3. Minimumeisen en aanbevelingen voor de software voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten	38

VOORWOORD

De CCR heeft bij Besluit 2013-II-16 de uitrustings- en gebruiksverplichting van Inland AIS op de Rijn met ingang van 1 december 2014 ingevoerd.

Tegelijkertijd met de invoering van Inland AIS is het verplichte gebruik van Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus of een daarmee vergelijkbaar apparaat voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten aan boord van schepen, vastgelegd. Het Inland AIS-apparaat moet met het Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus of een daarmee vergelijkbaar apparaat voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten zijn verbonden en er moet een geüpdate elektronische binnenvaartkaart worden gebruikt.

In dit document zijn de Minimumeisen voor apparaten voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten met het oog op het gebruik van Inland AIS-gegevens aan boord van schepen, vastgelegd.

Bovendien worden aanbevelingen gegeven, die ertoe bijdragen de weergave van de Inland AIS-gegevens qua nauwkeurigheid, duidelijkheid en dus betrouwbaarheid te verbeteren. Deze aanbevelingen zijn niet bindend; de CCR raadt evenwel aan deze op dezelfde wijze als de bindende minimumeisen na te komen.

Teneinde fundamentele minimumeisen en aanbevelingen te identificeren, worden in de volgende hoofdstukken de volgende uitrustingen aan boord van schepen behandeld:

- a) de elektronische binnenvaartkaarten,
- b) het apparaat voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten,
- c) de software voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten.

Er dient te worden opgemerkt dat voor *speciale toepassingen* met een verdere strekking dan de minimumeisen, indien nodig bindende eisen kunnen worden vastgelegd door de bevoegde autoriteiten.

Noot:

ES-RIS is de Europese standaard voor de rivierinformatiediensten, zoals vermeld in artikel 1.01, onderdeel ai van het Rijnvaartpolitiereglement. Voor de toepassing van ES-RIS, moet het begrip "lidstaat" worden opgevat als een van de Rijnsoeverstaten of België.

¹ Met uitzondering van veerponten

² De Inland ECDIS-standaard maakt een onderscheid tussen de informatiemodus en de navigatiemodus.
Informatiemodus is het gebruik van Inland ECDIS alleen voor informatiedoeleinden zonder geïntegreerd radarbeeld.
Navigatiemodus is het gebruik van Inland ECDIS voor het sturen van het schip met over de kaart geprojecteerd radarbeeld.

1. Minimumeisen en aanbevelingen voor de elektronische binnenvaartkaarten

Minimumeisen:

- de elektronische binnenvaartkaarten geven op nauwkeurige wijze de contouren van de rivier en van de vaargeul weer en zijn op de officiële elektronische binnenvaartkaarten gebaseerd;
- de elektronische binnenvaartkaarten zijn opgeslagen in het apparaat voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten aan boord van het schip.

Aanbeveling:

- de meest recente officiële ENC's gebruiken.¹

2. Minimumeisen en aanbevelingen voor het apparaat voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten

Minimumeisen:

- het apparaat voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten is door middel van een betrouwbare kabelverbinding aan het Inland AIS-apparaat aangesloten;
- tijdens de vaart van het schip is het apparaat uitsluitend voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten bestemd;
- de weergegeven informatie is vanuit de stuurstand goed zichtbaar.

Aanbevelingen:

- het apparaat voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten voldoet aan de eisen betreffende de navigatiemodus van de Inland ECDIS-standaard, die is opgenomen in deel I van ES-RIS;
- een aanvullend afzonderlijk apparaat voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten voor de informatiemodus gebruiken, indien het schip met een Inland ECDIS-apparaat in de navigatiemodus is uitgerust.

3. Minimumeisen en aanbevelingen voor de software voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten

Minimumeisen:

- de software geeft op de elektronische binnenvaartkaart de correcte en actuele positie van het eigen schip weer;
- de software geeft op de elektronische binnenvaartkaart de correcte en actuele positie van de andere schepen weer;
- de software biedt de mogelijkheid de gedetailleerde lijst met AIS-gegevens, als bedoeld in artikel 4.07, vierde lid, van het Rijnvaartpolitiereglement, van een gekozen schip weer te geven.

Aanbevelingen:

- De software voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten voldoet aan de eisen betreffende de navigatiemodus van de Inland ECDIS-standaard, die is opgenomen in deel I van ES-RIS;
- indien er geen koersrichting (heading) is bepaald, oriënteert de software voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten de kaart zodanig dat het schip de as van de vaarweg volgt.

¹ ENC's: elektronische navigatiekaarten

**Minimum requirements
for comparable devices for displaying
electronic charts for inland navigation
with a view to using Inland AIS data
on board vessels**

Note from the Secretariat:

This document has been adopted in the three working languages of the CCNR (French, German, Dutch) during its Plenary Session of spring 2021 (Resolution 2021-I-12).

It has been translated into English for information purposes only.

TABLE OF CONTENTS

	Page
Foreword	43
1. Minimum requirements and recommendations for electronic charts for inland navigation in use	45
2. Minimum requirements and recommendations for electronic chart display devices for inland navigation	45
3. Minimum requirements and recommendations for electronic chart display software for inland navigation	45

FOREWORD

CCNR passed resolution 2013-II-16 making it compulsory to possess and use the Inland AIS with effect from 1st December 2014.

The introduction¹ of Inland AIS was accompanied simultaneously by the obligation to use ECDIS devices in information mode or a comparable device for displaying electronic charts for inland navigation on board vessels. The Inland AIS device must be connected to the ECDIS device in information mode² or to the comparable device for displaying electronic charts for inland navigation and an up-to-date electronic chart for inland navigation must be used.

This document lays down the minimum requirements regarding comparable device for displaying electronic charts for inland navigation with a view to using Inland AIS data on board vessels.

It also makes recommendations helping to improve the accuracy and clarity and thus reliability with which Inland AIS data are displayed. By their very nature, these recommendations are not mandatory, but the CCNR does nonetheless recommend that they be adhered to in the same way as the mandatory minimum requirements.

For the purpose of identifying minimum requirements and fundamental recommendations, the following on-board equipment is considered in the sections below:

- a) electronic charts for inland navigation,
- b) devices for displaying electronic charts for inland navigation,
- c) the software for displaying electronic charts inland navigation.

It should be noted that, if appropriate, the competent authorities may lay down additional requirements beyond the minimum requirements for *special functions*.

Comment:

The ES-RIS is the European standard for river information services, as mentioned in Article 1.01(a) of the Rhine Police Regulations. Application of the ES-RIS requires a Member State to be one of the Rhine riparian States or Belgium.

¹ Except for ferries.

² The Inland ECDIS standard differentiates between information mode and navigation mode.

Information mode means the use of the Inland ECDIS for information purposes only, without overlaid radar image.

Navigation mode means the use of the Inland ECDIS for conning the vessel, with overlaid radar image.

1. Minimum requirements and recommendations for electronic charts for inland navigation in use

Minimum requirements:

- Electronic charts for inland navigation must accurately replicate the contours of the river and the navigable channel and must be based on the official inland navigation electronic charts.
- Electronic charts for inland navigation must be saved in the device for displaying electronic charts for inland navigation on board the vessel.

Recommendation:

- It is recommended that the most recent ENC¹ be used.

2. Minimum requirements and recommendations for devices displaying electronic charts for inland navigation

Minimum requirements:

- Electronic devices for displaying electronic charts for inland navigation must be connected to the Inland AIS device by a reliable cable connection.
- When the vessel is underway, devices must be exclusively dedicated to displaying electronic inland navigation charts.
- The information displayed must be readily visible from the conning position.

Recommendations:

- The electronic device for displaying electronic charts for inland navigation should comply with the navigation mode requirements of the Inland ECDIS standard in Part I of the ES-RIS.
- If the vessel is equipped with an Inland ECDIS device in navigation mode it is recommended that an additional and separate device be used for displaying electronic charts for inland navigation.

3. Minimum requirements and recommendations for electronic chart display software for inland navigation

Minimum requirements:

- The software must display the vessel's current and correct position on the electronic chart for inland navigation.
- The software must display on the electronic chart for inland navigation the other vessel's current and correct position.
- For a given vessel, the software must display the detailed list of AIS information in accordance with Article 4.07(4) of the Police Regulations for the Navigation of the Rhine.

Recommendations:

- The electronic chart display software for inland navigation should comply with the Inland ECDIS navigation mode requirements in part I of the ES-RIS.
- When no heading is available, the electronic chart display software for inland navigation should orientate the chart such that the vessel follows the axis of the waterway.

¹ ENC: Electronic Navigational Chart

PROTOCOL 13

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

Geen besluit.

PROTOCOL 14

Geautomatiseerd varen

Geen besluit.

PROTOCOL 15

Vervoer van gevaarlijke stoffen over binnenwateren

Geen besluit.

PROTOCOL 16

Aanpassing van de internationale waarschuwings- en communicatieprocedure

Besluit

De Centrale Commissie,

gelet op de gevolgen van incidenten en ongevallen die belemmeringen op de Rijn veroorzaken,

gelet op het belang van gerichte en regelmatige informatieverstrekking over de aspecten van eventuele belemmeringen aan de bevoegde autoriteiten van de desbetreffende sectoren van de Rijn en aan de verkeersposten, zodat zij zich een beeld kunnen maken van de situatie die zou kunnen ontstaan en van de eventuele gevolgen daarvan voor de continuïteit van de scheepvaart,

neemt met tevredenheid kennis van de door haar comité voorgestelde wijzigingen van de internationale waarschuwings- en communicatieprocedure inzake de aanpassing aan de gevolgen van pandemieën,

verzoekt haar delegaties deze internationale procedure zo mogelijk voor 1 oktober 2021 in de reeds bestaande nationale procedures op te nemen,

verzoekt het secretariaat, voor zover nodig, verslag uit te brengen over de ervaringen met deze procedure, zodat de internationale waarschuwing- en communicatieprocedure eventueel kan worden verbeterd.

Bijlage

**Aanpassing van de internationale waarschuwings- en communicatieprocedure
(op basis van Besluit 2009-II-9)**

1. Doel van de communicatie

Als er zich op de Rijn een onvoorzien incident voordoet dat tot een belemmering van de scheepvaart leidt, heeft dit gevolgen voor de scheepvaart op deze rivier en de daarmee verbonden waterwegen. De bevoegde autoriteiten moeten dus allen op gecoördineerde wijze over de gevolgen geïnformeerd worden, zodat er flankerende maatregelen kunnen worden getroffen. De voorgestelde maatregelen moeten gezien worden als aanvulling op de eigen procedures van de bevoegde autoriteiten op de plaats van het ongeval en zijn op geen enkele wijze van invloed op deze procedures.

De procedure is ook van toepassing op andere onvoorziene incidenten die leiden tot een stremming van de scheepvaart. Een dergelijk onvoorzien incident is bijvoorbeeld de beperking van de bedrijfstijden van de binnenvaartinfrastructuur in het geval van een pandemie.

De communicatieprocedure beperkt zich tot de uitwisseling van informatie tussen de autoriteiten ("Reviercentralen"/verkeersposten van de desbetreffende landen), omdat ervan uit wordt gegaan, dat de reeds bestaande nationale procedures voor het informeren van de scheepvaart toereikend zijn.

2. Classificatie van incidenten

De incidenten worden op grond van de gevolgen voor de scheepvaart ingedeeld:

classificatie van incidenten

<i>Categorie</i>	<i>Belemmering</i>	<i>Totale duur</i>	<i>Melding</i>
1	kortstondige verkeersbelemmering	≤ 4 u	lokaal
2	middellange verkeersbelemmering	≤ 12 u	naburige verkeersposten/Reviercentralen
3	langdurige verkeersbelemmering	> 12 u	gehele netwerk

Voor welke klasse moet worden gekozen, dient naar eer en geweten te geschieden. In geval van twijfel moet voor de eerst hogere klasse worden gekozen. Indien er meerdere korte stremmingen zijn (bv. stremmingen telkens korter dan 4 uur) op meerdere opeenvolgende dagen, wordt de verwachte totale duur van de stremming geschat.

3. De te verstrekken informatie

De informatie die de lokale, bevoegde autoriteiten op de plaats van het ongeval, respectievelijk de plaats van het onvoorzien incident moeten verstrekken, omvat:

De primaire gegevens die het ongeval, respectievelijk het onvoorzien incident nader omschrijven: plaats, type incident, gevolgen voor de scheepvaart, vermoedelijke duur en einde, hervatting van de scheepvaart (Zie meldrapport Belemmering van de scheepvaart op de Rijn).

Aangezien de gegevensomvang en –kwaliteit tijdens het verloop van het incident toenemen, moeten er met vaste regelmaat updates verstrekt worden:

- a) onmiddellijke melding van nieuwe informatie over de omvang van het incident, zoals:
 - wijzigingen van de scheepvaartomstandigheden,
 - wijziging in de te verwachten duur van de belemmeringen,
 - optreden van nieuwe secundaire effecten met gevolgen voor de scheepvaart;
- b) op zijn minst twee keer per dag een mededeling over de situatie ter plekke bij ongevallen, in het geval van andere incidenten met passende tussenpozen, afhankelijk van de duur van het incident, maar ten minste eenmaal per week;
- c) bij elke melding wordt het tijdstip van de volgende aangekondigd. Alle meldingen moeten een volgnummer hebben;
- d) laatste afsluitende melding.

4. Formaat van de mededeling

Het gebruik van een van te voren overeengekomen meldformulier, met de bijgevoegde classificatie van incidenten, vereenvoudigt de vergaring van relevante gegevens en de kennisneming door geadresseerden.

Op basis van reeds bestaande formulieren is een met deze formulieren compatibel model ontwikkeld (zie bijlage).

De vrije informatie in het meldformulier moet in de landstaal van de auteur en zo mogelijk in het Duits worden ingevuld.

5. Communicatienetwerk en -kanalen

Gezien de centrale plaats die de verkeersposten en “Revierzentralen” langs de Rijn voor de begeleiding van de scheepvaart innemen, vormen zij het hoofdcommunicatienetwerk voor de verspreiding van informatie over belemmeringen voor de scheepvaart.

Het gehele netwerk waarbinnen deze informatie wordt verspreid, bestaat uit:

- a) de “Revierzentralen” Bazel, Gamsheim (CARING), Oberwesel, Duisburg en de verkeersposten Nijmegen, Tiel, Dordrecht en Wijk bij Duurstede;
- b) de centrale verkeersposten van de havens van Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen, alsmede de Schelderadar;
- c) het secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

De informatie van overige autoriteiten geschiedt in overeenstemming met de nationale procedures.

De mededelingen moeten via internet (e-mail) geschieden; ter vervanging in geval van storing kan het telefoonnetwerk (fax) worden gebruikt.

MELDRAPPORT "BELEMMERING VAN DE SCHEEPVAART OP DE RIJN"

1. WIE meldt? Nr. <input type="checkbox"/>	Revierzentrale / Verkeerspost						
	Actuele melding	Datum:	Tijd: <input type="checkbox"/> Finale melding				
	Volgende melding	Datum:	Tijd:				
	Eerste melding	Datum:	Tijd:				
2. WAAR vond het incident plaats?	Plaatsaanduiding (Kilometer, rechter-of linkerzijde)						
3. WAT is er gebeurd?	<input type="checkbox"/> Averij <input type="checkbox"/> Bedrijfsstoring <input type="checkbox"/> Schade aan rivierbed/installaties <input type="checkbox"/> Ongeval met gevaarlijke goederen <input type="checkbox"/> Containers overboord <input type="checkbox"/> Olie-incident <input type="checkbox"/> Ander incident <input type="checkbox"/> Ongeval met slachtoffers/ personen met letsel Omvang _____ <input type="checkbox"/> Risico's voor milieu, bevolking Zo ja, welke 						
Aanvullende belangrijke informatie							
4. WANNEER vond het incident plaats?	Datum:		Tijd:				
5. BELEMMERING (van de scheepvaart)	van km		tot km				
	Beide richtingen <input type="checkbox"/>		Afwisselend dal-/bergvaart <input type="checkbox"/>				
	Classificatie van het incident: 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> ¹						
	Belemmering, vermoedelijk tussen:		en				
6. ACTUELE SITUATIE							
7. Welke maatregelen werden getroffen?		vanaf datum	tijd	tot (vermoedelijk) datum	tijd	einde datum	tijd
	A Bergingswerkzaamheden						
	B Reparatiewerkzaamheden						
	C Overige _____						
8. EINDE Beëindiging van de stremming c.q. einde van de belemmering en vrijgave van het verkeer		Datum		Tijd			
	Beide richtingen						
	Dalvaart						
	Bergvaart						

Versie april 2021

¹ Zie ommezijde

TOELICHTING <i>De beoordeling moet naar beste kunnen geschieden. In geval van twijfel moet voor de eerst hogere klasse worden gekozen.</i>	CLASSIFICATIE VAN INCIDENTEN			
	<i>Categorie</i>	<i>Belemmering</i>	<i>Total duur</i>	<i>Melding</i>
	1	kortstondige verkeersbelemmering	≤ 4 u	lokaal
	2	middellange verkeersbelemmering	≤ 12 u	naburige verkeersposten /Revierzentralen
3	langdurige verkeersbelemmering	> 12 u	Gehele netwerk	
	Geheel netwerk: <ul style="list-style-type: none"> - Revierzentrale/Verkeersposten Bazel, Gamsheim (CARING), Oberwesel, Duisburg, en de verkeersposten Nijmegen, Tiel, Dordrecht en Wijk bij Duurstede; - de centrale verkeersposten van de havens van Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen, alsmede van de Schelderadar; - het secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. 			

PROTOCOL 17

Eindverslag bij het besluit over de veiligheid en betrouwbaarheid van de Rijn als vaarweg

Besluit

De Centrale Commissie,

gezien de Besluiten 2011-I-5 en 2011-II-8,

overwegende dat de Centrale Commissie op grond van de Akte van Mannheim de taak heeft de scheepvaartvrijheid te waarborgen, ze zich voortdurend inzet voor het verbeteren van de veiligheid en betrouwbaarheid van de Rijn als vaarweg en reeds geformuleerde overwegingen in deze zin wil intensiveren,

overwegende dat ongevallen en de eventueel daaruit voortvloeiende stremmingen van de scheepvaart voor de Centrale Commissie een aanleiding vormen daaruit lering te trekken om de omstandigheden voor de scheepvaart op de Rijn te verbeteren,

spreekt haar dank uit jegens de Duitse autoriteiten voor de verstrekte informatie,

spreekt haar dank uit jegens het Veiligheids- en het Administratief Comité van het ADN voor het wijzigen van de Uitvoeringsregeling bij het ADN wat betreft de stabiliteit van tankschepen en de scholing van deskundigen,

is zich ervan bewust dat nog niet alle voorstellen voor de verdere behandeling van de vragen uit Besluit 2011-I-5 in alle opzichten zijn afgerond,

constateert dat door het omzetten van een aantal van de belangrijkste maatregelen uit Besluit 2011-II-8 de veiligheid en betrouwbaarheid van de Rijn als vaarweg al verbeterd zijn,

verzoekt de comités de nog niet voltooide taken op korte termijn af te ronden,

neemt kennis van het door haar secretariaat opgestelde eindverslag over de veiligheid en betrouwbaarheid van de Rijn als vaarweg en dankt het secretariaat voor de verrichte werkzaamheden.

Bijlage

Eindverslag bij het besluit over de veiligheid en betrouwbaarheid van de Rijn als vaarweg (Besluit 2011-II-8)

I) Inleiding

De CCR heeft bij Besluit 2011-I-5 het secretariaat verzocht haar een tussentijds verslag voor te leggen met voorstellen die gedaan zouden kunnen worden naar aanleiding van de gerezen vragen over de veiligheid en betrouwbaarheid van de Rijn als vaarweg. Dit verslag werd bij Besluit 2011-II-8 aangenomen.

Het Besluit 2011-II-8 stelt tevens werkzaamheden voor om dit onderwerp verder te behandelen. (Er wordt aan herinnerd dat dit Besluit niet de opdracht gaf om de, waarschijnlijk meerdere oorzaken van dit ongeval te onderzoeken.)

In Besluit 2011-II-8 kwamen alle gerezen vragen op overzichtelijke wijze aan de orde (zie ook **aanhangsel 1**) en de bijlage bevatte een aantal voorstellen voor verdere werkzaamheden (zie ook **aanhangsel 2**). De verschillende comités waren verantwoordelijk voor de verdere behandeling van de voorstellen. De verantwoordelijkheid voor de omzetting van het besluit lag bij het Comité Infrastructuur en Milieu (zie ook taak III-20-I (Besluit 2019-II-10)).

Aanhangsel 1 bevat een analyse van Besluit 2011-II-8 met betrekking tot de veiligheid en betrouwbaarheid van de vaarweg tegen de achtergrond van de nog uit te voeren taken. Het secretariaat heeft hiervoor de tekst van het Besluit geanalyseerd om vast te stellen of er nog andere taken voor het comité zijn weggelegd. De taken die daaruit voortvloeien zijn in een tabel samengevat. Voor elke taak wordt een verantwoordelijk comité voorgesteld en aangegeven hoe ver de werkzaamheden gevorderd zijn. Bovendien heeft het secretariaat in **aanhangsel 2** van deze mededeling ter informatie van de delegaties de voorstellen voor aanvullende werkzaamheden overgenomen uit bijlage 5 bij het Besluit 2011-II-8.

Dit verslag is dienovereenkomstig opgebouwd en ook de bijlagen zijn gebaseerd op de indeling van Besluit 2011-II-8.

1. Samenvatting van de belangrijkste conclusies

De transportbranche heeft naar aanleiding van het ongeluk met het motortankschip "Waldhof" de volgende vragen gesteld. Bestaat er een probleem met de veiligheid en betrouwbaarheid van de vaarweg? Wat zou in ieder geval moeten worden gedaan om de veiligheid en betrouwbaarheid te verbeteren?

In antwoord op deze algemene vragen kunnen de volgende algemene opmerkingen worden gemaakt:

- De waterweg **kent maar zelden ernstige ongelukken** waarvoor de scheepvaart moet worden stilgelegd.
- Er doen zich in de binnenvaart echter wel diverse ontwikkelingen voor die nopen tot waakzaamheid: de **binnenvaart** wordt een steeds **complexere vervoerswijze** waarin meer dan ooit gebruik wordt gemaakt van geavanceerde, digitale technologische middelen en toepassingen, terwijl de concurrentie- en rendementsdruk toenemen. Het is nog altijd **moeilijk goed gekwalificeerd personeel** te vinden. Ook worden de **beladingen steeds complexer**, waardoor de druk op de vervoerders toeneemt. Deze ontwikkelingen leiden niet automatisch tot minder veiligheid, maar ze verdienen wel meer aandacht, waarbij tevens onderzocht zou moeten worden of de voorschriften wel goed afgestemd zijn op toepassing in de praktijk.

- De algemene opvatting is dat de **technische veiligheidsvoorschriften voor schepen toereikend zijn**. Het gemeenschappelijke comité van de CCR en de EU (CESNI) houdt deze voorschriften in de **Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN)** regelmatig tegen het licht en indien nodig worden er verbeteringen aangebracht.
- Dankzij **bijscholing van het personeel** op het gebied van de **stabiliteit van schepen**, waarvoor de eisen door CESNI op basis van de Europese Standaard voor kwalificaties in de binnenvaart (ES-QIN) voor de eerste keer zijn vastgelegd, en door het gebruik van meer elektronische hulpmiddelen zoals beladingscomputers is het risico voor ongevallen vanwege specifieke kenmerken van de lading, zoals het geval was bij het motortankschip "Waldhof", wel afgenomen.
- Naast de preventieve maatregelen die bedoeld zijn om ongevallen te voorkomen, moeten ook de "herstelmaatregelen" worden verbeterd, dat wil zeggen de maatregelen die genomen moeten worden na een ongeval. De lidstaten hebben daarom hun instrumenten voor **calamiteitenmanagement op elkaar afgestemd**, bijvoorbeeld door hun **lijsten met beschikbaar bergingsmaterieel** te coördineren.

2. Voltooide werkzaamheden

(Zie ook de tabellen in aanhangsel 1 en 2)

Het Comité Infrastructuur en Milieu heeft als bevoegd comité de vragen behandeld over de afwikkeling van ongevallen. Er zijn **lijsten met beschikbaar bergingsmaterieel** opgesteld en uitgewisseld. De internationale **waarschuwings- en communicatieprocedure** van de CCR die ingevoerd is bij Besluit 2009-II-9 is een instrument dat geschikt is om informatie over ongevallen en andere incidenten die gevolgen hebben voor de vaarweg, snel te delen. Lidstaten hebben **ervaringen uitgewisseld** die zij hebben opgedaan met het ontwikkelen en organiseren van het ongevallenbeheer en indien nodig vindt een tweede gedachtewisseling plaats. Voor de overige maatregelen die in Besluit 2011-II-8 vermeld staan, heeft het comité geconstateerd dat ze omgezet worden onder auspiciën van de lidstaten.

Bij Besluit 2009-II-20 ter opheffing van het ADN en de invoering van het ADN op de Rijn zijn de taken die samenhangen met het verder ontwikkelen van het Reglement voor het vervoer van gevaarlijke goederen (ADN) overgedragen aan het Veiligheids- en Administratief Comité van het ADN, dat bij de ECE/VN in Genève vergadert. De CCR heeft het ADN dan ook bij Besluit 2009-II-20 opgeheven. Besloten is om het bij het ADN gevoegde reglement op de Rijn in te voeren en toe te passen. Desalniettemin speelt het Comité voor Gevaarlijke Stoffen (MD) nog steeds een belangrijke rol bij het ontwikkelen van het reglement. Het leeuwendeel van de activiteiten op dit gebied wordt ontwikkeld en uitgevoerd door het Veiligheids- en Administratief Comité van het ADN, in samenspraak met het Comité Gevaarlijke Stoffen. In de versie 2013 van het bij het ADN gevoegde reglement (ADN 2013) werden bijvoorbeeld de **voorschriften voor de stabiliteit** en de inhoud van de **opleiding van deskundigen** op het gebied van de stabiliteit van schepen opgenomen. Ook de invoering van een beladingscomputer kan inmiddels, na aanvankelijke vertraging, als afgerond worden beschouwd. De **ISGINTT Guidelines** zijn in vier talen opgesteld door het secretariaat. Het secretariaat van de OCIMF¹ zorgt vanaf 2019 voor de aanpassing van deze guidelines voor zover nodig. De ISGINTT-veiligheidsrichtsnoeren hebben tot doel de veiligheid bij het vervoer van gevaarlijke goederen te verhogen bij het raakvlak tussen binnenvaarttankers en andere vaartuigen en walinstallaties (terminals). De werkzaamheden voor de aanvulling van de scheepsstoffenlijst **met bijzondere stabiliteitscriteria** voor bepaalde gevaarlijke goederen zijn voortgezet in het Veiligheidscomité van het ADN.

¹ [https://www.ocimf.org/publications/books/international-safety-guide-for-inland-navigation-tank-barges-and-terminals-\(isgintt\)/](https://www.ocimf.org/publications/books/international-safety-guide-for-inland-navigation-tank-barges-and-terminals-(isgintt)/)

Het Comité Reglement van Onderzoek heeft besloten niet verder te werken aan het voorstel “**Bevoegdheden, verplichtingen en verantwoordelijkheden van de classificatiebureaus herzien.**” (Zie ook RV (17)m 28, punt 10.4). Hierbij dient te worden opgemerkt dat CESNI van plan is **de manier van werken van de Commissies van deskundigen** te onderzoeken en daarbij met name te kijken naar hun verhouding tot de classificatiebureaus (taak PT-20 in het werkprogramma 2019-2021 van CESNI).

Het Comité Politierglement heeft in nauwe samenwerking met de sector (ESO, EBU) en Aquapol een praktische gids uitgewerkt voor de **stabiliteit bij het containertransport** in de binnenvaart. Tijdens haar voorjaarszitting in 2017 heeft de Centrale Commissie deze stabiliteitsgids aangenomen en besloten tot de publicatie ervan (Besluit 2017-I-14). De publicatie van deze gids is een concreet resultaat van de rondetafelbijeenkomst¹ over de stabiliteit van containerschepen die op 5 september 2013 door de CCR werd georganiseerd in Bonn. De gids heeft tot doel goede voorbeelden uit de praktijk te verspreiden om de veiligheid van de scheepvaart verder te verhogen zonder de bestaande voorschriften aan te scherpen.

Het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding heeft zijn werkzaamheden grotendeels afgerond. Het is de bedoeling dat de ontwerp tekst voor het nieuwe **Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn, dat naar de standaarden van ES-QIN verwijst**, op 18 januari 2022 van kracht wordt.

3. Lopende werkzaamheden

(Zie ook de tabellen in aanhangsel 1 en 2)

In de werkprogramma's van de CCR die vanaf 2012/2013 zijn opgesteld, is - tegen de achtergrond van het streven de veiligheid en betrouwbaarheid van de vaarweg te vergroten – rekening gehouden met de beschikbare informatie en de reeds uitgevoerde onderzoeken naar dit ongeval.

Het Comité Reglement van Onderzoek zet zijn werkzaamheden voort in samenspraak met CESNI. Het werkprogramma van de Werkgroep CESNI/PT bevat een groot aantal taken op dit gebied.

Het Comité Politierglement zal bij een van zijn volgende vergaderingen de nog openstaande taken bespreken, bijvoorbeeld **de aanvulling van de voorschriften voor zware ladingen en gemengde ladingen** en bekijken of het vanuit het huidige perspectief nog steeds nodig is deze taken in hun oorspronkelijke vorm uit te voeren.

Het Comité Binnenvaartrecht zou zich buigen over de vraagstukken van het **invoeren van een verzekeringsplicht** evenals het **verbeteren van de voorwaarden voor de schadevergoeding van de door blokkade van de waterweg getroffen vervoerders**. Er hebben vooralsnog geen activiteiten plaatsgevonden. Het comité heeft onlangs besloten na te gaan of deze onderwerpen op de agenda moeten blijven staan. Om hierover een besluit te kunnen nemen is informatie nodig. De Franse delegatie, die zich bereid heeft verklaard ter voorbereiding op de ratificatie van het Verdrag inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012) de verzekeringsplicht in de binnenvaart te onderzoeken, is derhalve verzocht eerste aanknopingspunten aan te dragen voor een discussie over dit onderwerp. Daarnaast heeft de Duitse delegatie de opdracht gekregen een document op te stellen over stremmingen en de oorzaken ervan, zodat op basis daarvan kan worden besproken of de schadevergoeding verbeterd moet worden.

¹ <https://www.ccr-zkr.org/13020138-nl.html>

Het Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding zet zijn werkzaamheden eveneens voort en houdt daarbij rekening met de werkzaamheden van CESNI. Daarbij wordt regelmatig onderzocht of en hoe de kwalificatie van schippers om de stabiliteit van het vaartuig te plannen en te garanderen, geactualiseerd moet worden in het licht van de vereiste kennis en vaardigheden. Het comité heeft dan ook tot taak ervoor te zorgen dat de eisen die internationaal zijn vastgelegd voor het verkrijgen van de kwalificaties in de basisopleiding, examens en ook de technische mogelijkheden van simulatoren, overeenstemmen met de laatste stand van zaken, en met name voor wat betreft

- de gevolgen van de lading en de belading voor de trim en stabiliteit en
- de controle van de effectieve tonnage van het vaartuig en het gebruik van trimdiagrammen alsmede apparaten om de stevigheid te berekenen, met inbegrip van ADB (Automatic Data-Base) om stuwplannen te kunnen controleren.

Meer informatie over de lopende werkzaamheden op het gebied van de **stabiliteit** staat in het navolgende onderdeel II.

II) Stabiliteit van schepen

De stabiliteit van binnenvaartschepen komt aan de orde in verschillende voorschriften voor de binnenvaart, zoals het Rijnvaartpolitierglement (RPR)¹, de Europese Overeenkomst voor het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN) en met name in het Reglement van Onderzoek (respectievelijk ES-TRIN).

Rijnvaartpolitierglement

Voor **containerschepen** zijn in **artikel 1.07** van het RPR **nieuwe bepalingen** opgenomen. De tekst van het vijfde lid luidt nu als volgt:

De stabiliteit van schepen die containers vervoeren moet te allen tijde zijn gewaarborgd. De schipper moet aantonen dat vóór het begin van het laden en het lossen alsmede vóór vertrek een stabiliteitscontrole is uitgevoerd.

De stabiliteitscontrole kan handmatig of met behulp van een beladingscomputer worden verricht. Het resultaat van de stabiliteitscontrole en het actuele stuwplan moeten aan boord worden bewaard en te allen tijde geraadpleegd kunnen worden.

De schepen moeten bovendien de stabiliteitsbescheiden overeenkomstig artikel 27.01 van ES-TRIN aan boord bewaren.

Een stabiliteitscontrole is niet vereist bij schepen die containers vervoeren, wanneer het schip in de breedte

- a) *ten hoogste drie rijen containers kan laden en vanaf de laadruimbodem in slechts één laag containers is geladen, of*
- b) *vier of meer rijen containers kan laden en uitsluitend met containers in ten hoogste twee lagen vanaf de laadruimbodem is geladen.*

Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (respectievelijk ES-TRIN)

Het werkprogramma van CESNI bevat de volgende taak: **“Modernisatie van de stabilisatievereisten, met name de bepaling van het gewicht en de hellingproef bij de verlenging van het binnenschipcertificaat”** (PT-13 met prioriteit II). De werkzaamheden kunnen echter niet worden voortgezet vanwege het uitblijven van concrete bijdragen van met name de classificatiebureaus en van Frankrijk, dat deze taak had voorgesteld.

¹ Zie met name artikel 1.01, eerste lid, onderdeel u en artikel 1.07, vierde en vijfde lid, van het RPR.

ADN

In 2013 zijn de voorschriften voor de toepassing van een **beladingscomputer aan boord van tankschepen** in werking getreden (zie 9.3.x.13.3 ADN). Er werd een overgangperiode overeengekomen tot en met 31 december 2019. De erkende classificatiebureaus, Bureau Veritas, DNV-GL en Lloyd's Register keuren de stabiliteitsberekeningen en de beladingscomputer goed. De meeste tankschepen waren voorjaar 2020 voorzien van een beladingscomputer, er waren er maar weinig die alleen over een stabiliteitsboek beschikten. De verslagen die de classificatiebureaus regelmatig publiceren, laten zien hoe de vloot tankschepen langzaam maar zeker uitgerust wordt met beladingscomputers die gecertificeerd zijn door de classificatiebureaus met inachtneming van de specifieke parameters voor ieder schip.

III) Juridische aspecten in verband met de stabiliteit

1. Respectievelijke verantwoordelijkheden van de schipper, reder en verlader

De bepaling in artikel 1.07 vijfde lid van het RPR schrijft voor dat de “De schipper moet aantonen dat vóór het begin van het laden en het lossen alsmede vóór vertrek een stabiliteitscontrole is uitgevoerd”.

Het RSP werd bovendien aangevuld met nieuwe eisen die rechtstreeks tot de schipper gericht zijn.

Overeenkomstig artikel 1.04 RPR is de schipper er persoonlijk verantwoordelijk voor dat het transport veilig verloopt. Voor de schipper geldt een algemene plicht tot waakzaamheid.

2. Instelling van een verzekeringsplicht

Een belangrijk ongeval leidt tot vragen met betrekking tot het verzekeringsstelsel.

De binnenvaart is één van de weinige transportwijzen waarvoor op internationaal vlak geen verzekeringsplicht is gesteld. Het Comité Binnenvaartrecht heeft besloten na te gaan of er onderzoek moet worden gedaan naar het invoeren van een verzekeringsplicht. De Franse delegatie, die zich momenteel buigt over deze kwestie in het kader van de voorbereidende werkzaamheden voor de ratificatie van het CLNI 2012, kan eerste aanknopingspunten bieden voor een discussie over dit onderwerp.

3. Juridisch kader voor de bergingsoperaties

Sommige personen hebben de vrees verwoord dat het verzekeringsmechanisme de bergingsoperaties zou vertragen.

Overeenkomstig het vierde lid van artikel 1.18 RPR (“vrijmaken van het vaarwater”) kunnen de bevoegde autoriteiten onmiddellijk tot opruiming overgaan wanneer zij van oordeel zijn dat dit niet kan worden uitgesteld. In het RPR is daarvoor al een rechtskader voorzien.

De implementatie kan echter complexer zijn. De vraag rijst of de bevoegde autoriteiten in de verschillende lidstaten over afdoende politiebevoegdheden beschikken om snel en efficiënt op te treden bij ongelukken als de transporteur daarvoor niet met bekwame spoed de nodige maatregelen treft.

4. Vergoeding van de door een ongeval geblokkeerde transporteurs

Het nadeel dat wordt berokkend aan de gebruikers van een vaarweg kan aanzienlijk zijn in het geval van een ongeval dat voor langere tijd een belangrijke vaarweg als de Rijn stremt.

In het geval van het ongeval van het motortankschip "Waldhof" wordt de schade door de stremming van het scheepvaartverkeer door de IVR op 1,6 miljoen euro per dag geschat. Het onderzoeksinstituut NEA heeft een onderzoek uitgevoerd naar de kosten van de onderbreking van de scheepvaart ten gevolge van dit ongeval. Een door een ongeval geblokkeerd schip kan verliezen tot 4000 euro per dag lijden.

Wat de vraag van de schadevergoeding betreft, heeft de rechtspraak naar het schijnt tot nu toe geen rechtstreeks oorzakelijk verband willen leggen tussen het ongeval en de door de gebruikers van de vaarweg geleden schade. Maar de rechtsopvattingen kunnen evolueren. Het Comité Binnenvaartrecht heeft besloten te bestuderen of er onderzoek moet worden gedaan naar mogelijke verbeteringen van de voorwaarden voor het vergoeden van schade van vervoerders. De Duitse delegatie heeft de opdracht gekregen een document op te stellen over stremmingen en de oorzaken daarvan.

IV) Redding, berging en vrijmaking van de vaarweg

1. Vragen over de berging van verongelukte schepen

Het Comité Infrastructuur en Milieu heeft zich als bevoegd comité gebogen over de onderwerpen beschikbaarheid van geëigend materieel, organisatie van rampenteams en beschikbaarheid van rampenplannen voor verschillende soorten ongevallen. Tijdens de vergadering van de Werkgroep Infrastructuur en Milieu op 2 maart 2017 hebben de delegaties meegedeeld dat er lijsten met beschikbaar bergingsmaterieel worden opgesteld, bijgewerkt en uitgewisseld. Daarnaast is er tijdens de vergadering van de Werkgroep Infrastructuur en Milieu van gedachte gewisseld over het uitwerken en organiseren van het calamiteitenmanagement. De Duitse delegatie heeft het comité op de hoogte gebracht van het feit dat bepaald bergingsmaterieel momenteel hersteld worden en dat er nieuw materieel zal worden aangeschaft. Het comité heeft bovendien vastgesteld dat de overige taken bilateraal tussen de lidstaten worden geregeld.

2. Communicatie

De CCR heeft in Besluit 2009-II-9 een informatieprocedure uitgewerkt om de betrokken schippers te informeren in het geval van een stremming van de vaarweg. De verkeerposten zijn verantwoordelijk voor de uitvoering.

De ervaringen die zijn opgedaan met de toepassing van de bij Besluit 2009-II-9 ingevoerde internationale waarschuwings- en communicatieprocedure van de CCR hebben aangetoond dat deze procedure een geschikt instrument is om snel informatie te delen over ongevallen en andere incidenten die gevolgen kunnen hebben voor de vaarweg.

In algemene zin kan worden gesteld dat de scheepvaart in het geval van belemmeringen of stremmingen van de vaarweg zo snel mogelijk geïnformeerd dient te worden.

V) Conclusie

Het grootste deel van de taken werd door de daarvoor bevoegde comités binnen de gestelde termijn afgerond.

Van de 41 taken zijn er 23 voltooid. De nog niet afgeronde werkzaamheden, die voornamelijk juridische vraagstukken betreffen en vraagstukken die verband houden met de technische voorschriften voor schepen, zullen door de daarvoor bevoegde comités worden voortgezet.

Door de implementatie van belangrijke maatregelen van Besluit 2011-II-8 kon de veiligheid en betrouwbaarheid van de Rijn als vaarweg worden verhoogd.

Aanhangsel 1

Regel	Titel (2011-II-8)	Rand- nummer (2011-II-8)	Taak	Bevoegd	Stand van zaken	Voltooid
	II. Stabiliteit van de schepen					
1		II.1	Aanvulling van het Rijnvaarpolitiereglement:	RP	Activiteiten: 1) Workshop over de stabiliteit van containerschepen (Bonn, 2013) 2) Uitwerking van een stabiliteitsgids voor het containervervoer in de binnenvaart 3) Wijziging van de voorschriften inzake het vrije uitzicht overeenkomstig art. 1.07 van het RPR (Besluit 2015-II-16) 4) Verduidelijking van de voorschriften inzake de stabiliteit van schepen die containers vervoeren, overeenkomstig artikel 1.07, vierde lid, van het RPR (Besluit 2014-II-14)	Ja
2		II.1	Aanvulling van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn	RV	Opgenomen in het werkprogramma van CESNI als taak PT-13 met prioriteit II. Bij gebrek aan concrete bijdragen van met name de classificatiebureaus en Frankrijk liggen de werkzaamheden sinds 2016 stil.	Nee
3		II.2	Aanvulling van de personeelsvoorschriften met kennis op het gebied van "drijfvermogen, stabiliteit en de praktische toepassing daarvan"	STF	De ontwerptekst voor het nieuwe RSP is gebaseerd op de ES-QIN-standaard: de Europese standaard voor kwalificaties in de binnenvaart. De noodzakelijke kennis is opgenomen in de CESNI-standaard: - Competentiestandaarden voor het operationeel niveau (deel I, hoofdstuk 1), - Competentiestandaarden voor het leidinggevend niveau (deel 1, hoofdstuk 2) en - Standaarden voor het praktijkexamen ter verkrijging van het kwalificatiecertificaat van schipper (deel II, hoofdstuk 4)	Ja. De ontwerptekst van het nieuwe RSP moet in werking treden op 18 januari 2022.

Regel	Titel (2011-II-8)	Rand- nummer (2011-II-8)	Taak	Bevoegd	Stand van zaken	Voltooid
4		II.2	Aanvulling van het ADN met stabiliteitsvoorschriften en aanvulling van de inhoud voor de opleiding van deskundigen	MD	Opgenomen in ADN 2013	Ja
5		II.3	Invoering van een beladingscomputer	MD	Voor de invoering van de beladingscomputer loopt een verlengde overgangstermijn.	Ja
6		II.3	Aanvulling van de scheepsstoffenlijst met bijzondere stabiliteitscriteria voor bepaalde gevaarlijke goederen	MD	Het Comité is van mening dat dit voorstel is voorgelegd aan het Veiligheidscomité van het ADN zodat het daar besproken kan worden.	Ja
	III. Juridische aspecten					
7		III.1	Vastleggen van veiligheidsverplichtingen voor de operators, analoog aan randnummer 1.4 van het ADN (verzender, vervoerder, ontvanger, verlader, verpakker, stouwer)	DF RP	Tot op heden geen activiteiten. De comités DF en RP zouden overleg kunnen plegen over de bevoegdheid hiervoor.	Onderzoek door de comités
8		III.1	ISGINTT-veiligheidsgids	MD	De ISGINTT-veiligheidsgids is opgesteld en in vier talen door het secretariaat gepubliceerd.	Ja
9		III.2	Invoering van een verzekeringsplicht	DF	Het Comité Binnenvaartrecht heeft besloten te onderzoeken of het zinvol is de invoering van een verzekeringsplicht in overweging te nemen.	Onderzoek door het comité

Regel	Titel (2011-II-8)	Rand- nummer (2011-II-8)	Taak	Bevoegd	Stand van zaken	Voltooid
10		III.3	Uitwisseling over bergingsmaterieel	IEN	Bij de vergadering van de Werkgroep Infrastructuur en Milieu op 2 maart 2017 hebben de delegaties te kennen gegeven dat de lijsten van bergingsmaterieel opgesteld, geactualiseerd en onderling uitgewisseld worden. Het bijhouden van een centrale lijst door het CCR-secretariaat is niet noodzakelijk geacht, aangezien de vaarwegbeheerders reeds toegang tot de lijsten van bergingsmaterieel van alle CCR-lidstaten hebben en die ter plekke beschikbaar zijn.	Ja
11		III.3	Uitwisseling van ervaringen met betrekking tot ongevallen met gevaarlijke goederen	IEN	In het kader van de vergadering van de Werkgroep Infrastructuur en milieu heeft in 2018 een uitwisseling van ervaringen plaatsgevonden inzake de structuur en de organisatie van het ongevallenmanagement.	Ja
12		III.4	Invoering van een vergoedingsfonds voor vaarweggebruikers bij blokkades	DF RP ECO	Tot op heden geen activiteiten. De Comités DF, RP en ECO zouden overleg kunnen plegen over de bevoegdheid hiervoor.	Onderzoek door de comités
	IV. Reddings-, bergings- en opruimingswerkzaamheden					
13		IV.1	Beschikbaarheid van geschikte bergingsmaterieel. Ontwikkeling en onderhoud van speciale apparatuur.	IEN	De Duitse delegatie heeft aan het comité medegedeeld dat bepaalde apparatuur in reconstructie is en aanvullende apparatuur is gepland. Het comité heeft vastgesteld dat deze taak bilateraal tussen de lidstaten wordt afgehandeld.	Ja
14		IV.1	Bergingsmaterieel (zie regel 10)	IEN	Het comité heeft vastgesteld dat deze taak bilateraal tussen de lidstaten wordt afgehandeld.	Ja

Regel	Titel (2011-II-8)	Rand- nummer (2011-II-8)	Taak	Bevoegd	Stand van zaken	Voltooid
15		IV.1	Ontwikkeling en organisatie van rampenteams (interventieteam en bergingsteam)	IEN	Het comité heeft vastgesteld dat deze taak bilateraal tussen de lidstaten wordt afgehandeld.	Ja
16		IV.1	Beschikbaarheid van rampenplannen voor bepaalde averijmodellen	IEN	Het comité heeft vastgesteld dat deze taak bilateraal tussen de lidstaten wordt afgehandeld.	Ja
17		IV.2	Evaluatie van de informatieprocedure van de verkeerscentrales	RP	Er wordt elk jaar een bijeenkomst georganiseerd van de verkeersposten. Afgezien daarvan bestaat er een informatieprocedure voor de verkeersposten, die in crisistijden zondermeer kan worden toegepast (Besluit 2011-II-9).	Ja
18		IV:2	Rol van de CCR bij de informatie-uitwisseling op internationaal niveau	RP	Op 9 en 10 november 2017 heeft er een vergadering van de scheepvaartpolitiediensten plaatsgevonden. Een dergelijke bijeenkomst vindt om de vier jaar plaats. Talrijke workshops, onder andere een workshop over de stabiliteit van containerschepen (Bonn, 2013). De CCR-organen worden voor het uitwisselen van informatie of presenteren van projecten gebruikt. Deze taak is een vaste taak van het Comité Politiereglement.	Ja

Aanhangsel 2

Regel	Titel	Mogelijke taak	Bevoegd	Stand van zaken	Voltooid
	Opleiding				
1		RSP met betrekking tot de opleiding van de schippers aanvullen	STF	De ontwerptekst voor het nieuwe RSP is gebaseerd op de ES-QIN-standaard, die voorziet in competentiestandaarden en een standaard voor het praktijkexamen voor schippers.	Ja. De ontwerptekst van het nieuwe RSP moet in werking treden op 18 januari 2022.
2		Leerstof en vragencatalogus betreffende de opleiding van schippers/scheepspersoneel met stabiliteitsaspecten en het gebruik van beladingscomputers uitbreiden	STF	De ontwerptekst voor het nieuwe RSP is gebaseerd op de ES-QIN-standaard: de Europese standaard voor kwalificaties in de binnenvaart, voor het leidinggevend niveau en voor het exploitatieniveau.	Ja. De ontwerptekst van het nieuwe RSP moet in werking treden op 18 januari 2022.
	Bouw en uitrusting van de schepen				
3		Bouwvoorschriften met betrekking tot een beladingscomputer voor container- en tankschepen aanvullen en minimumeisen en keuringsvoorwaarden vastleggen	RV	Werkzaamheden nog niet gestart. Het onderwerp staat niet in het werkprogramma van RV of CESNI. Een eerste stap zou bestaan uit de analyse van de ervaringen die zijn opgedaan met de uitrustingsverplichting voor een beladingscomputer voor tankschepen die in het ADN is vastgelegd.	Nee
4		Voorschriften inzake vulstandindicatoren en vulstandalarmen opstellen of herzien	RV	Werkzaamheden nog niet gestart. Het onderwerp staat niet in het werkprogramma van RV of CESNI.	Nee
5		Minimumeisen en keuringsvoorwaarden voor apparatuur voor het maken van stuwplannen opstellen	RV	Werkzaamheden nog niet gestart. Het onderwerp staat niet in het werkprogramma van RV of CESNI.	Nee

Regel	Titel	Mogelijke taak	Bevoegd	Stand van zaken	Voltooid
6		Herziene versie van de eisen aan elektronische installaties, ook voor apparatuur, die nodig zijn voor de stabiliteitstest of andere veiligheidsaspecten van de lading	RV	Werkzaamheden in uitvoering. Taak PT-3 van het werkprogramma van CESNI "Opstellen van een ontwerp van de technische voorschriften voor elektronische systemen met de ondersteuning van de tijdelijke Werkgroep CESNI/PT/Elec".	Nee
7		Stabiliteitsvoorschriften voor tankschepen in de voorschriften voor scheepsbouw herzien	RV	Opgenomen in het werkprogramma van CESNI als taak PT-13 met prioriteit II. Bij gebrek aan concrete bijdragen van met name de classificatiebureaus en Frankrijk liggen de werkzaamheden sinds 2016 stil.	Nee
8		Stabiliteitseisen in het bijzonder met betrekking tot de intactstabiliteit preciseren zonder verhoging van de eisen	RV	Opgenomen in het werkprogramma van CESNI als taak PT-13 met prioriteit II. Bij gebrek aan concrete bijdragen van met name de classificatiebureaus en Frankrijk liggen de werkzaamheden sinds 2016 stil.	Nee
9		Algemene eisen aan de stabiliteit preciseren, rekening houdend met zware ladingen, en een controle mogelijk maken	RV	Opgenomen in het werkprogramma van CESNI als taak PT-13 met prioriteit II. Bij gebrek aan concrete bijdragen van met name de classificatiebureaus en Frankrijk liggen de werkzaamheden sinds 2016 stil.	Nee
10		Onderscheid tussen eisen voor gezeekerde en ongezeekerde containers controleren en indien nodig aanpassen	RV	Opgenomen in het werkprogramma van CESNI als taak PT-13 met prioriteit II. Bij gebrek aan concrete bijdragen van met name de classificatiebureaus en Frankrijk liggen de werkzaamheden sinds 2016 stil.	Nee

Regel	Titel	Mogelijke taak	Bevoegd	Stand van zaken	Voltooid
	Exploitatie van de schepen				
11		Eisen voor de aanwezigheid aan boord van verklaringen van de fabrikant betreffende de compatibiliteit van materialen opstellen	RP	Het comité zou de taak kunnen verduidelijken.	Onderzoek in het comité
12		Verplichtingen met betrekking tot stuwplannen aanvullen	RP		Ja
13		Met andere RIS-standaarden vergelijkbare technische standaarden voor stuwplansoftware ontwikkelen	RP		Ja
14		Voorschriften voor het vervoer van zware lading aanvullen	RP	Het comité zou de taak kunnen verduidelijken.	Onderzoek in het comité
15		Voorschriften voor containerladingen waarvoor geen stabiliteitstest is vereist corrigeren en preciseren	RP	Nieuw voorschrift 1.04 in het RPR	Ja
16		Voorschriften voor gemengde lading aanvullen	RP	Het comité zou de taak kunnen verduidelijken.	Onderzoek in het comité

Regel	Titel	Mogelijke taak	Bevoegd	Stand van zaken	Voltooid
	Diversen				
17		Bevoegdheden, verplichtingen en verantwoordelijkheden van de classificatiebureaus herzien	RV	Bij gebrek aan een probleemanalyse heeft het Comité Reglement van Onderzoek besloten niet verder te werken aan het voorstel "Bevoegdheden, verplichtingen en verantwoordelijkheden van de classificatiebureaus herzien". In het kader van taak PT-20 van het werkprogramma van CESNI wil de Europese Commissie een inventaris maken van het functioneren van de Commissies van Deskundigen en daarbij met name kijken naar hun verhouding tot de classificatiebureaus.	Ja
18		Bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de afzonderlijke onderdelen van de logistieke keten preciseren met betrekking tot de stabiliteitscontrole door middel van een gedragscode		Zie ook aanhangsel 1, regel 7 en 8	Behandeling in de comités
19		Doelmatigheid van de invoering van een verzekeringsplicht onderzoeken	DF	Zie ook aanhangsel 1, regel 9	Onderzoek in het comité
20		Voorwaarden voor de schadevergoeding van de door blokkade van de waterweg getroffen vervoerders verbeteren	DF	Zie ook aanhangsel 1, regel 12	Onderzoek in het comité
21		Geografische inventarisatie van de beschikbare apparatuur en materieel voor de berging van wrakken en verplichting tot vrijmaking van het vaarwater	IEN	Zie ook aanhangsel 1, regel 10	Ja
22		Verbetering van de kennis en techniek voor het verwijderen van gevaarlijke goederen bij ongevallen	IEN	Zie ook aanhangsel 1, regel 11	Ja
23		Verbetering van de internationale communicatie bij blokkades van de Rijn	RP	Zie ook aanhangsel 1, regel 17 en 18. In Visie 2018 vervat	Ja

PROTOCOL 18

Bouw van een wateronttrekkingsconstructie ten behoeve van de voormalige bekkens van de kalimijnen in de Elzas aan de Duits-Franse Bovenrijn bij Rijnkilometer 210,000

Besluit

De Centrale Commissie

neemt kennis van de instemming op basis van de bestaande verdragen en overdracht van bevoegdheden overeenkomstig Besluit 1990-II-46 van haar Comité Infrastructuur en milieu betreffende de geplande bouw van een wateronttrekkingsconstructie ten behoeve van de voormalige bekkens van de kalimijnen in de Elzas aan de Duits-Franse Bovenrijn bij Rijnkilometer 210,000, aan de rechteroever.

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

Bijlage

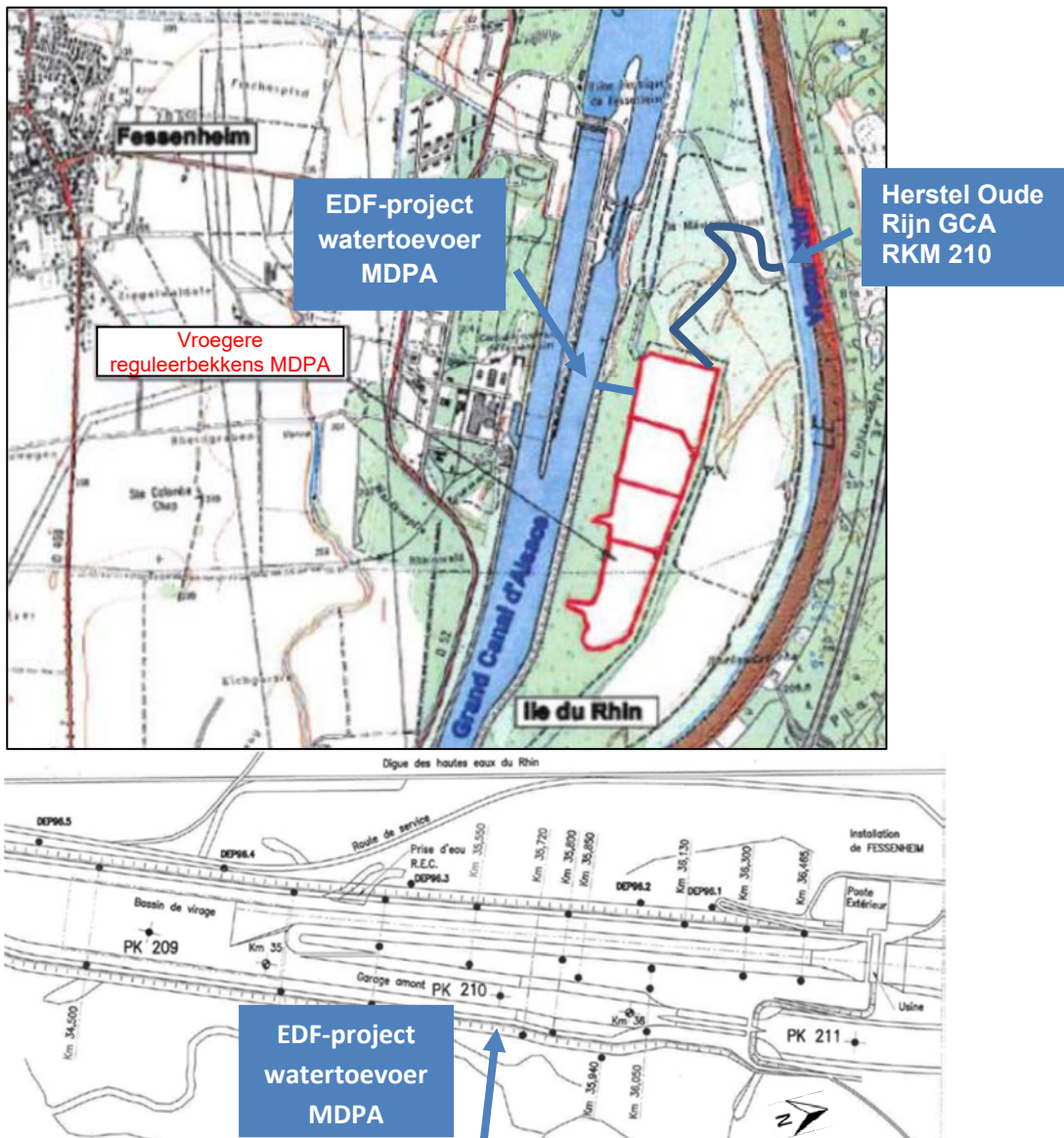
Bouw van een wateronttrekkingsconstructie ten behoeve van de voormalige bekkens van de kalimijnen in de Elzas aan de Duits-Franse Bovenrijn bij Rijnkilometer 210,000

1. Aard van het project

Het REAPIR-project bestaat uit de renaturering van de voormalige bekkens van de Mines de Potasse d'Alsace (MDPA) op het Île du Rhin, ter hoogte van het stuwpand Fessenheim. EDF voorziet als bijdrage aan het project de bouw van een wateronttrekkingsconstructie aan de rechteroever van het Grand Canal d'Alsace (GCA) in het stuwpand Fessenheim, bij Rijnkilometer 210,000. De nieuwe onttrekkingsconstructie maakt een watertoevoer naar de voormalige bekkens mogelijk met een variabel debiet tussen 0,5 en 2 m³/s.

2. Plaats

Het project wordt gerealiseerd in de gemeente Fessenheim, aan de rechteroever van het Grand Canal d'Alsace, stroomopwaarts van de 'bovenste voorhaven' van de sluis van Fessenheim.



Het project komt volledig tot stand binnen het toegewezen gebied van de hydro-elektrische concessie van EDF in Fessenheim. De constructie is gepland bij Rijnkilometer 210,000.

3. Algemene kenmerken en werking

De werkzaamheden bestaan uit de plaatsing van twee leidingen met een doorsnede van 500 mm over een lengte van 74 meter om door middel van een sifonwerking de bekkens van het REAPIR-project van water te voorzien.

De onderstaande schema's illustreren het project.



De wateronttrekking komt op twee meter van de rand van de vaargeul te liggen en zorgt voor een winning van ten hoogste 2 m³/s.

Elke leiding heeft een handbediende klep en is berekend op een onttrokken volume van 1 m³/s.

Het is de bedoeling om een leiding laten werken op een 'alles-of-niets'-basis (0 of 1 m³/s) en de tweede leiding te gebruiken voor het afstellen van de tussenliggende onttrokken volumes.

4. Korte beschrijving van de werkzaamheden in de rivier

De leidingen en de kleppen worden geplaatst met een kraan en deze fase wordt door duikers begeleid. De montage vindt buiten de vaargeul plaats.

De werkzaamheden nemen nog geen dag in beslag en maken onderwerp uit van een bericht aan de scheepvaart.

De scheepvaart wordt niet onderbroken of anderszins gehinderd door de bouw.

5. Voorgesteld signaleringssysteem

De onttrekkingsconstructie wordt aangegeven door de plaatsing van drie rode boeien, die met een kabel aan de oever worden bevestigd. Deze voorzieningen voldoen aan de aanbevelingen van het RPR.

Deze afbakening signaleert de onttrekkingsconstructie aan de schippers, die bedacht kunnen zijn op mogelijke risico's.

6. Dwarsstromingen en gevolgen voor de scheepvaart

De waterverplaatsing die wordt veroorzaakt door de onttrekking bedraagt niet meer dan 0,08 m/s aan de rand van de vaargeul, die twee meter van de aanzuiging is gelegen.

De verplaatsing blijft dus in overeenstemming met de voorschriften van het RPR en ruim onder de toegestane drempelwaarde van 0,3 m/s.

De onttrokken hoeveelheden water zijn gering en hebben geen invloed op het waterpeil van de Rijn in het stuwpand Fessenheim.

De installatiediepte van de aanzuigleidingen wordt bovendien berekend om elke werveling aan het wateroppervlak te voorkomen.

PROTOCOL 19

Trapsgewijs verlopende oeverinrichting voor de Rijn in de gemeente Seltz bij Rijnkilometer 340,500

Besluit

De Centrale Commissie

neemt overeenkomstig de bestaande verdragen en de overdracht van bevoegdheden krachtens Besluit 1990-II-46 kennis van de instemming van haar Comité Infrastructuur en milieu betreffende werkzaamheden inzake een trapsgewijs verlopende oeverinrichting voor de Rijn in de gemeente Seltz bij Rijnkilometer 340,500.

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

Bijlage

**Trapsgewijs verlopende oeverinrichting voor de Rijn in de gemeente Seltz
bij Rijnkilometer 340,500**

Controlelijst

1. Soort bouwwerk: tragsgewijs verlopende oeverinrichting bestaande uit schanskorven
2. Dichtstbijzijnde plaats/stad: Seltz (FR)
3. Rijnkilometer: kmr 340,465 tot kmr 340,563
4. Soort bouwwerkzaamheden: tragsgewijs verlopende oeverinrichting bestaande uit schanskorven op de Franse oever van de Rijn in de gemeente Seltz

A. Algemene beschrijving

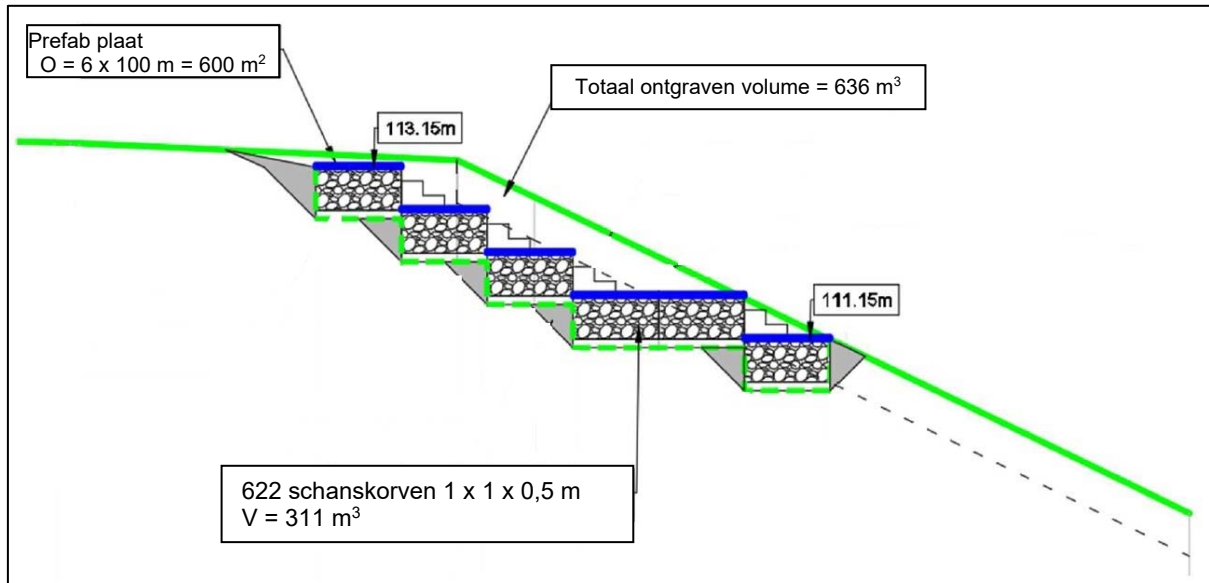
5. Breedte van het vaarwater: ongewijzigd
6. Breedte van de vaargeul: ongewijzigd
7. Wezenlijke afmetingen en kenmerken van het haaks op de rivier staande bouwwerk:
Het project bestaat uit de plaatsing van vijf rijen schanskorven om een trapvormige oeverinrichting voor de Rijn tot stand te brengen over een lengte van 102 meter. Elke rij heeft een hoogte van 50 cm en een breedte van 1 m, met uitzondering van de tweede korf die het dichtst bij het water ligt, die een grotere breedte vertoont om het voetgangersverkeer mogelijk te maken.
De laagste trede ligt op 111,15 m NN ten opzichte van het normale niveau van de Rijn en staat dus niet onder water bij een normale afvoer van de Rijn. Deze onderste trede kan eventueel onder water komen te staan bij een afvoer van de Rijn die groter dan 1400 m³/s is.
8. Situatie ten opzichte van de vaargeul/het vaarwater: op de oever, buiten het water en dus buiten de vaargeul

B. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden

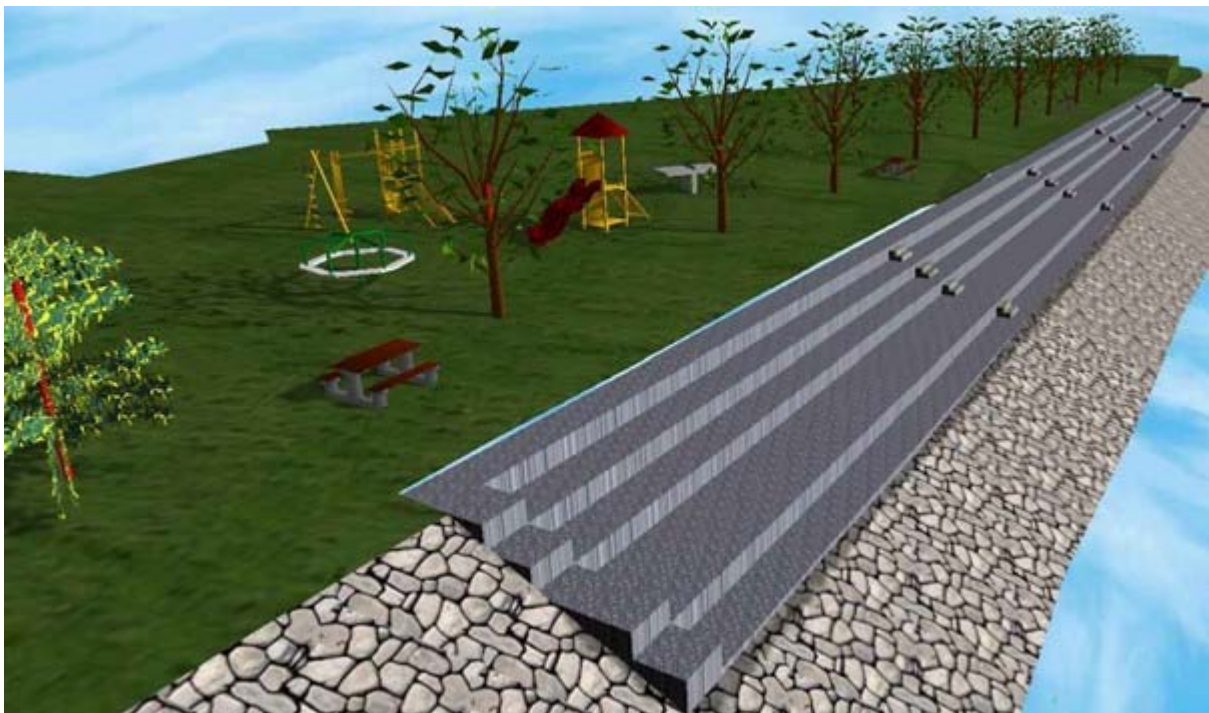
9. Beschrijving van het verloop van de bouwwerkzaamheden:
De bouwwerkzaamheden worden volledig vanaf de oever uitgevoerd, zonder enige hinder voor de scheepvaart. Het bouwproject neemt twee maanden in beslag en bestaat uit de volgende fasen:
 - Grondverzetwerk vanaf de oever met de extractie van ongeveer 650 m³ buiten het water
 - Plaatsing van een betonnen dekplaat met een dikte van 6 cm waarop de schanskorven komen te rusten
 - Plaatsing van 622 schanskorven
 - Afwerking (reinigen en inzaaien)
10. Periode van de uitvoering: augustus tot oktober 2021
11. Beperking van de scheepvaart en duur van de beperking: de bouwplaats veroorzaakt geen beperking van de scheepvaart
12. Duur van de geplande stremming van de scheepvaart (totaal/gedeeltelijk): geen onderbreking van de scheepvaart.

C. Plattegronden en tekeningen:

Dwarsdoorsnede van het bouwwerk:



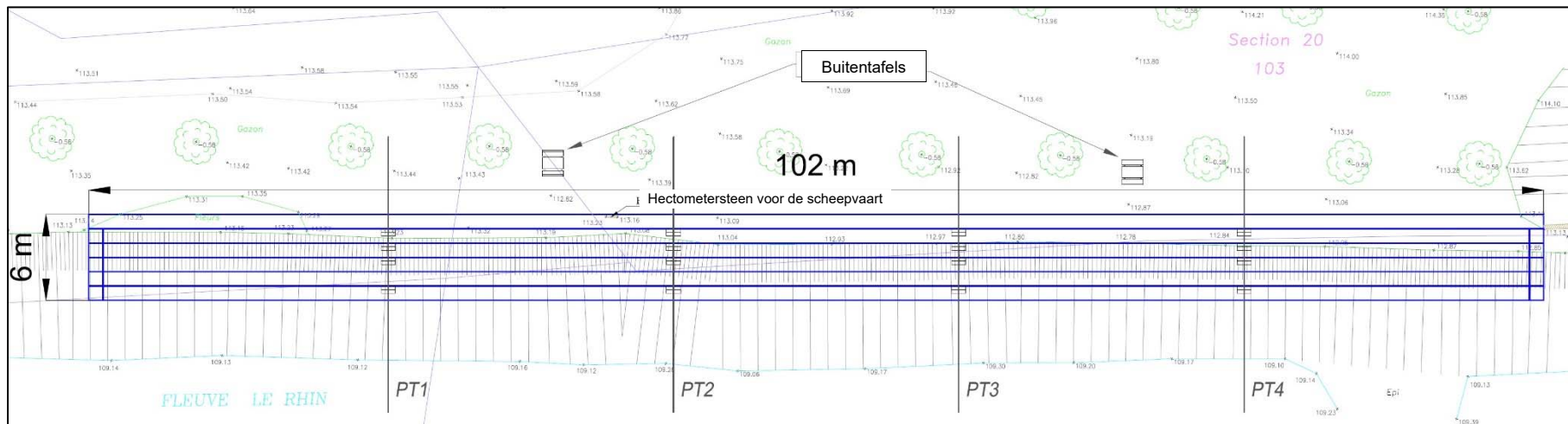
3D-aanzicht van het bouwwerk:



Plaats van het bouwwerk:



Bovenaanzicht:



PROTOCOL 20

**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 2020
(2020-I-18)**

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 Overeengekomen Lage Rivierstand (OLR),
- 1982-I-35 inzake de werkzaamheden aan de Rijn bij Beinheim/Iffezheim en Lauterbourg/Neuburgweier voor het uitdiepen van de vaargeul tot 2,10 m onder OLR en
- 1984-I-29 waarbij zij kennis heeft genomen 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,

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 ten minste 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 2020, ter overlegging aan de CCR

Het jaar 2020 was in hydrologisch opzicht een evenwichtig jaar. In 2020 hebben zich enkele kleine gebeurtenissen voorgedaan, die echter nooit hebben geleid tot waterstanden waarbij de scheepvaart onderbroken moest worden. De smeltende sneeuw in de Alpen veroorzaakte waterstanden die iets boven het gemiddelde waterpeil lagen, maar geen hoogwater. Een uitgesproken laagwaterperiode heeft zich niet voorgedaan en de OLR 2012 werd niet bereikt en bleef onderschreden. 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 PNP aan de peilschaal Iffezheim ten opzichte van het referentiepunt.

Voor de peilschaal Iffezheim zijn de volgende statistische gegevens van belang voor het kalenderjaar 2020:

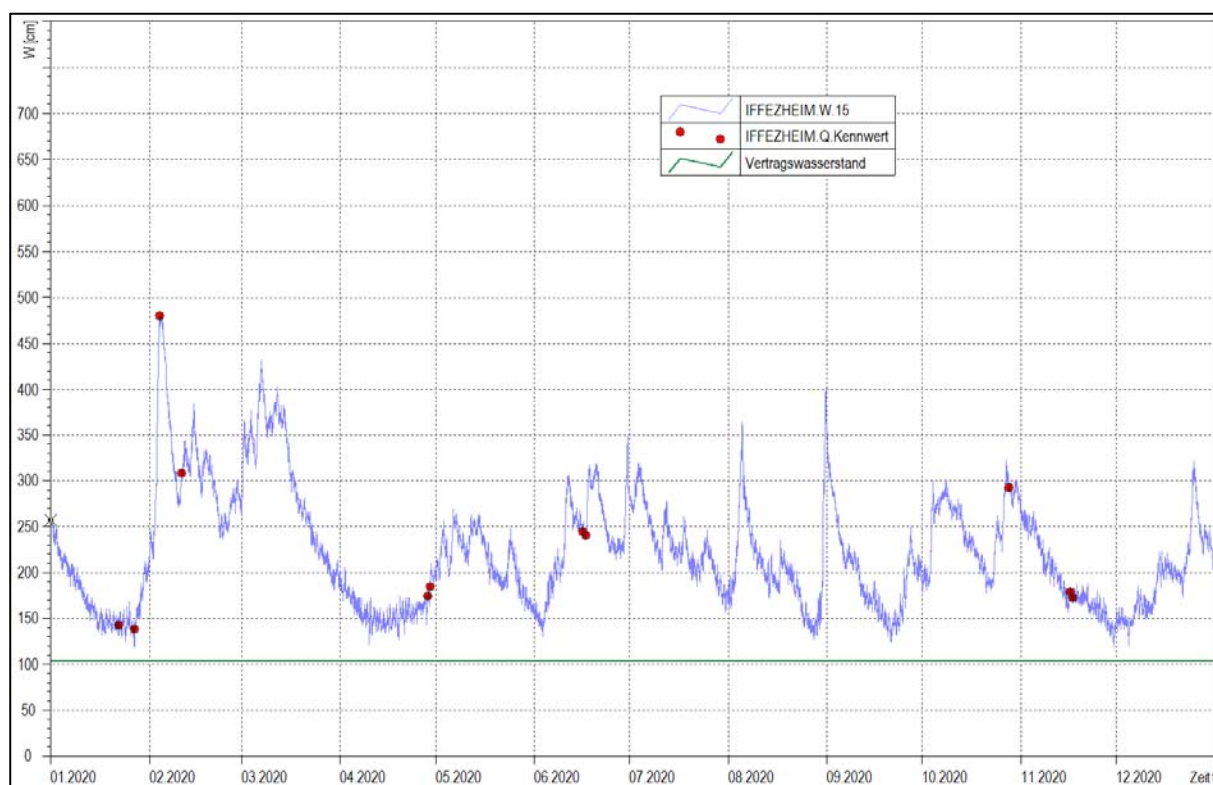
NNW_{KJ2020} = 118 cm op 27.01.2020 (laagst gemeten momentane waterstand)

NNW_{KJ2020} = 137 cm op 27.01.2020 (kleinste daggemiddelde)

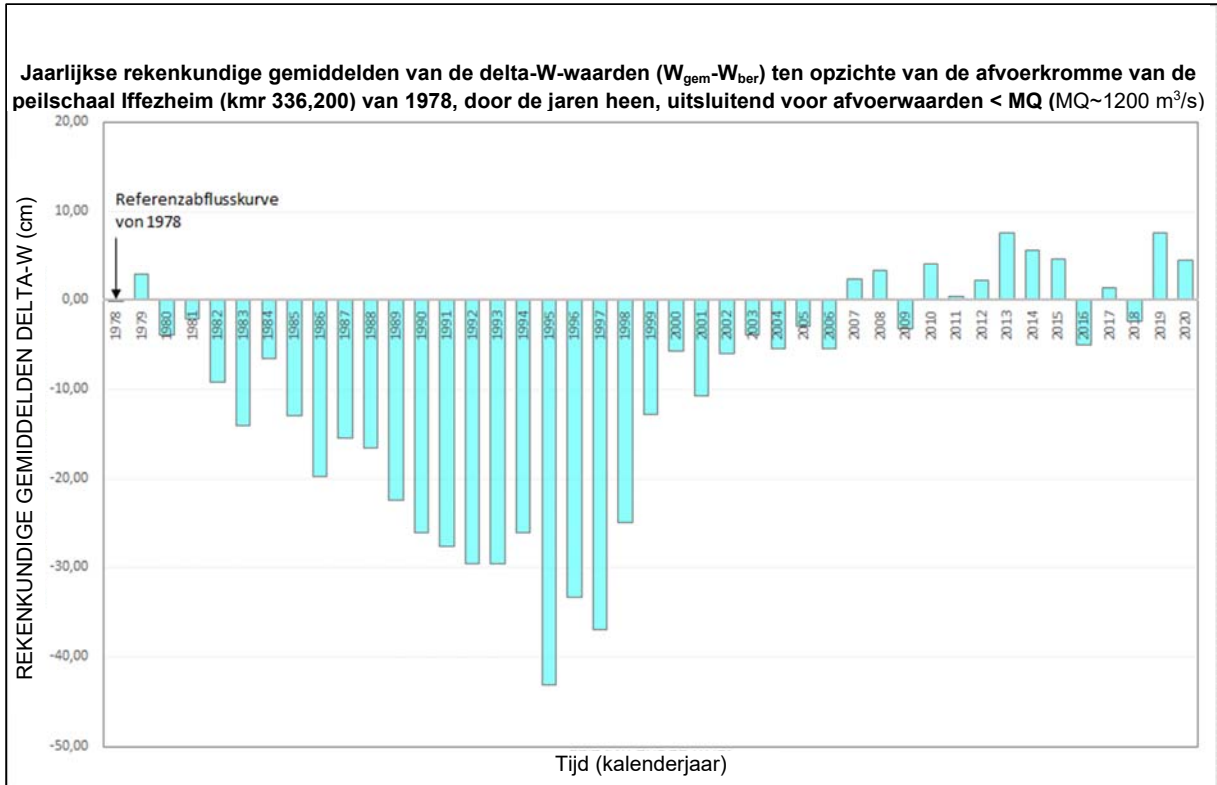
MW_{KJ2020} = 221 cm (ter vergelijking MW_{2011/2020 (KJ)} 239 = cm)

HHW_{KJ2020} = 482 cm op 03.02.2020 (hoogst gemeten momentane waterstand)

De totale afvoer bedroeg in het kalenderjaar 2020 ongeveer 33,3 miljard m³ tegen een gemiddelde van 36,7 miljard m³ in de laatste 10 jaar (2011-2020).



In 2020 werden bij de peilschaal Iffezheim (kvr 336,200) een totaal van 11 afvoermetingen uitgevoerd. De resultaten van 8 metingen lagen onder 1200 m³/s. De 11 meetresultaten lagen tussen 648 en 2770 m³/s. De metingen werden tussen 22.01.2020 en 17.11.2020 uitgevoerd (zie afbeelding 1).



Alle afvoerwaarden < 1200 m³/s (< ca. 250 cm aan de peilschaal) werden gemeten in de maanden januari, april, juni en november. 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 (referentie-afvoerkromme) heeft voor 2020 + **4,6 cm** bedragen.

PROTOCOL 21

Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn (2020-I-19)

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 Duitse Rijn
in 2020 - 2021**

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 2020 bedroeg de aangevulde hoeveelheid 130.349 m ³ In 2021 zal de aangevulde hoeveelheid naar schatting 185.000 m ³ bedragen.	Geen
2	Bodemstabilisatie benedenstreams van Iffezheim	336,00 – 352,00	In uitvoering Doel: verhinderen van verdere bodemerosie, stabilisatie van de bodem. In 2020 werd 0 m ³ waterbouwsteen gestort ter hoogte van Rijn-km 336,15 tot Rijn-km 352,07. Volgens de planning wordt in 2021 260 m ³ bodemstabiliseringsmateriaal gestort.	Geen
3	Aanleg van een ligplaatszone bij Mannheim	430,07 – 430,63	Begin: mei 2020 Einde: februari 2021 Ligplaatszone met dukdalven en autoafzetplaats	Voorkomen van zuiging en golfslag
4	Aanvullende maatregel met betrekking tot de bodemstabilisatie 'Bockum-Krefeld'	757,70 – 763,60	Planningsfase; begin van de bouwwerkzaamheden in de zomer van 2021	Waarschuwing, voorzichtigheid betrachten in de werkzone
5	Sedimentaanvulling 'middenloop Duitse Nederrijn', Fase 4	753,00 – 759,70 759,70 – 763,50	Bouwmaatregelen in uitvoering	Geen
6	Sedimentaanvulling 'bedenloop Duitse Nederrijn', Fase 3	808,00 – 858,00	Gunningsfase; begin van de bouwwerkzaamheden in de zomer van 2021	Geen
7	Regulering van het riviergedeelte 'Obermörmter tot Rees'	832,00 – 839,00	Bouwmaatregelen in uitvoering, resterende werkzaamheden	Geen

**Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Nederlandse Rijn
in 2020 – 2021**

Nr.	Project	Rijn-km	Omschrijving	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
Maatregelen op de Waal				
1.	Overnachtingshaven Spijk	860	Aanleg van overnachtingshaven. Capaciteit circa 50 ligplaatsen. Uitvoering: 2021-2023	Geen hinder voor de scheepvaart
2.	Harde laag Nijmegen	884	Afvlakken oneffenheden op harde laag welke beperkend waren voor beschikbare aflaaddiepte. Uitvoering 2020 -> afgerond	Enige hinder tijdens de werkzaamheden
Maatregelen op Pannerdensch Kanaal				
1.	Kribverlaging	867 - 874	Krib- en oeververlaging Uitvoering: 2021 – 2023	Enige hinder tijdens de werkzaamheden
Maatregelen op de Neder-Rijn en de Lek				

PROTOCOL 22

Sloop van de boogbrug over de Lek bij Vianen bij Rijnkilometer 951,700

Besluit

De Centrale Commissie,

stelt vast dat geen bezwaren van de zijde van de scheepvaart bestaan tegen de sloop van de brug bij Vianen, Rijnkilometer 951,700, wanneer de in het verslag van het Comité Infrastructuur en milieu vermelde voorwaarden en verplichtingen worden nageleefd.

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

Bijlage

Sloop van de boogbrug over de Lek nabij Vianen bij Rijnkilometer 951,700

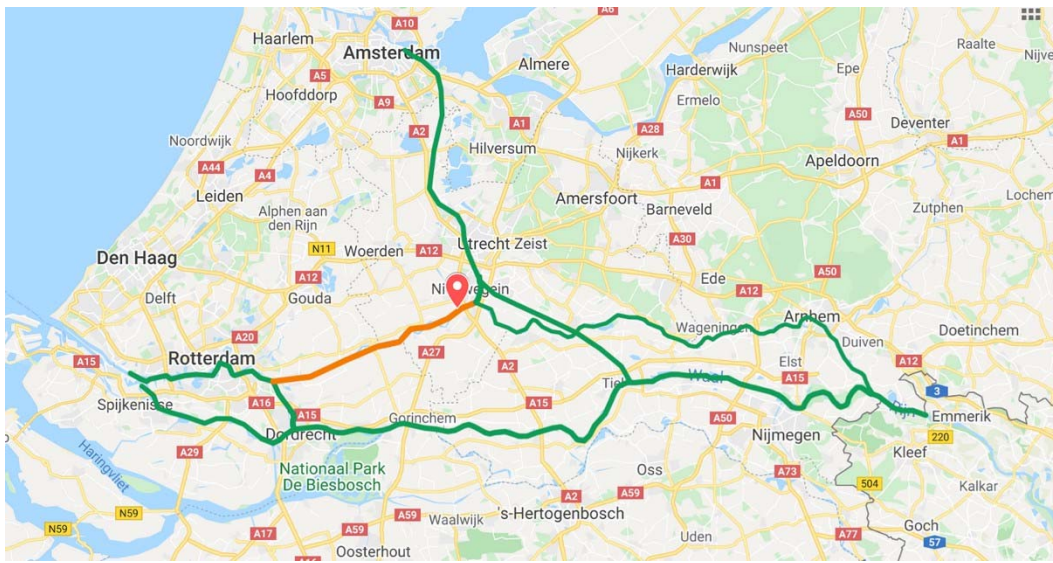
Gevraagd besluit

Toestemming om de scheepvaart op de Lek te stremmen voor de duur van maximaal 12 opeenvolgende uren tijdens een weekend in het vierde kwartaal van 2021.

Locatie

Stremming van vaarweg de Lek ter hoogte van Vianen (kmr 951,700), onderdeel van route Amsterdam – Rotterdam (oranje vaarwegdeel in figuur 1).

Route Bazel – Rotterdam, alsmede route Bazel – Amsterdam ondervindt geen hinder van deze stremming (groene routes in figuur 1).



Figuur 1

Omschrijving locatie en aard van de werkzaamheden

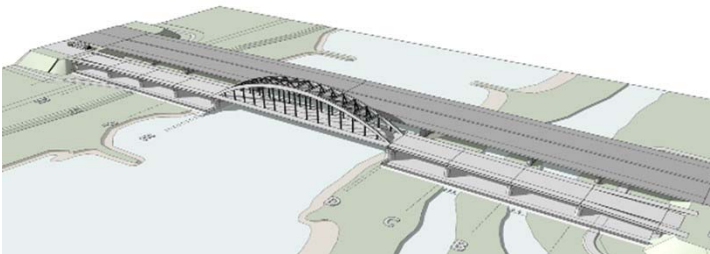
De oude boogbrug over de rivier de Lek (onderdeel van de aktewateren) staat reeds jaren op de nominatie om gesloopt te worden. Tot op heden was telkens onduidelijk of er toch een andere bestemming voor de brug gevonden kon worden. Het besluit om de brug te slopen is inmiddels genomen.

De brug kruist de rivier de Lek bij Vianen ter hoogte van kmr 951,700.



Figuur 2

Hieronder worden de voor het scheepvaartverkeer relevante fases toegelicht.



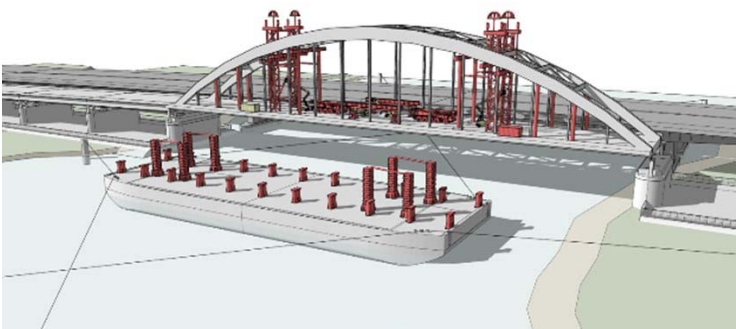
Figuur 3

Stap 1:

De werkzaamheden vinden zoveel als mogelijk vanaf het land plaats. In de eerste fase wordt de overspanning (locatie 1 in figuur 6) losgekoppeld van de landhoofden.

Stap 2:

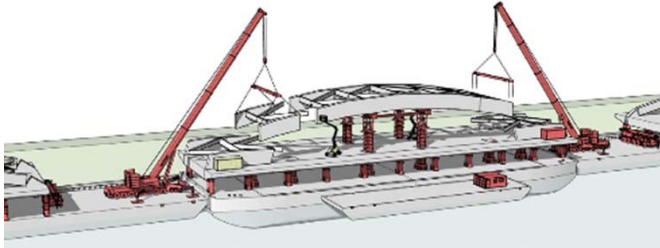
Wanneer de overspanning geheel vrij is wordt er een ponton onder de brug gelegd en zal de complete overspanning op het ponton worden gevijzeld.



Figuur 4

Stap 3:

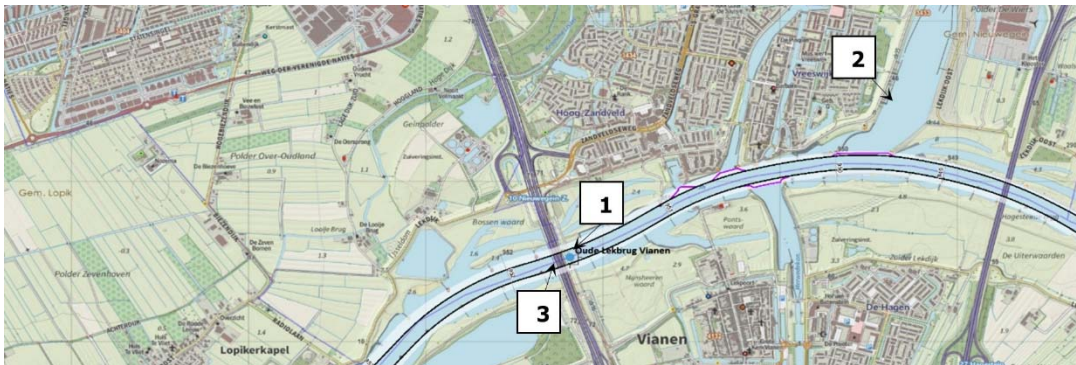
Vervolgens wordt de overspanning op de ponton naar de voorhaven van de Beatrixsluis (positie 2 in figuur 6) gevaren. Hier wordt de boogconstructie dusdanig gedemonteerd dat doorvaart onder de Jan Blankenbrug (Rijksweg A2, locatie 3 in figuur 6) kan worden gewaarborgd.



Figuur 5

Stap 4:

Het ponton met het boogdeel wordt naar Schiedam getransporteerd (stroomafwaarts) alwaar het verder wordt gedemonteerd.



Figuur 6

PROTOCOL 23

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

Besluit

De Centrale Commissie neemt kennis

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

Bijlagen

Bijlagen bij het protocol 23

1. Rijnvaartpolitiereglement: Inwerkingtreding en opnieuw in werking treden

POLITIEREGLLEMENT

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

Stand van de inwerkingstellingen en het opnieuw in werking stellen waartoe de lidstaten nog niet zijn overgegaan

Protocol	Inhoud	*)	Voorziede inwerkingtreding	In werking getreden in/op			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art 2, 7, 8 en bijlage 2 - Voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2006-I-19	Definitieve wijzigingen van het RPR	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2017-I-9	Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 van het RPR (art. 1.08, 4.07 en 7.01)	I	1.12.2017	16.8.2017	19.9.2019	1.12.2017	13.6.2017
2017-I-11	Definitieve wijzigingen van het RPR - Betekenis van enige uitdrukkingen (art. 1.01), Inland AIS en Inland ECDIS (art. 4.07), meldplicht (art. 12.01) en lijst van de soorten vaartuigen en samenstellen (inhoudsopgave, bijlage 12)	I	1.12.2018	1.5.2018		1.12.2018	5.12.2017
2017-I-12	Definitieve wijzigingen van het RPR - Scheepsbescheiden en andere documenten aan boord (art. 1.10) en marifoon (art. 4.05)	I	1.6.2018	1.5.2018	19.9.2019		5.12.2017
2019-I-10	Definitieve wijzigingen van het RPR – art. 14.05 Bingen	I	1.12.2019	8.11.2019	21.12.2020	1.12.2019	16.8.2019
2019-I-11	Technische Definitieve wijziging van het (ROSR, het RPR en het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de bijwerking van de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2019/1)	I	1.1.2020	8.11.2019	21.12.2020		16.8.2019
2019-II-16	Definitieve wijzigingen van het RPR (inhoudsopgave, art. 1.10, 1.10a, 1.11, bijlage 13) en van het ROSR (art. 2.13, lid 1) inzake de actualisering van de lijst van documenten die aan boord moeten worden bewaard	I	1.12.2020	2.6.2020	14.11.2020		12.2.2020
2019-II-17	Definitieve wijzigingen van het RPR met het oog op de harmonisatie van de terminologie met betrekking tot de termen "vaargeul, vaarwater en vaarweg"	I	1.12.2020	2.6.2020	14.11.2020		12.2.2020
2019-II-18	Goedkeuring van een wijziging van het RPR via de schriftelijke procedure (art. 1.11)	I	1.12.2019	2.6.2020	14.11.2020		12.2.2020
2020-I-12	Definitieve wijzigingen van het RPR – meldplicht (art. 1.10a, lid 1, 2.01, lid 1, onderdeel c en lid 3, 2.05, lid 1, 12.01)	I	1.12.2021	1.12.2021			
2020-I-13	Definitieve wijzigingen van het RPR – vermindering van verdrinkingsgevallen (art. 1.08, 7.01)	I	1.12.2020	15.9.2020	28.4.2021		26.11.2020
2020-I-14	Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig art. 1.22a van het RPR (art. 4.07)	O	1.12.2020	26.8.2020	28.4.2021		26.11.2020
2020-II-19	Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) – Melding van ongevallen (artikelen 1.16 en 1.17)	I	1.12.2021	1.12.2021			

*) I = Inwerkingtreding, W = Opnieuw inwerking treden

Protocol	Inhoud	*)	Voorziene inwerking-treding	In werking getreden in/op			
				D	F	NL	CH
2020-II-22	Definitieve wijziging van het ROSR, het RPR en het Reglement betreffende het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenscheepen (ES-TRIN 2021/1)	I	1.1.2022	1.1.2022			

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

REGLEMENT VAN ONDERZOEK

Inwerkingtreding van voorschriften en van tijdelijke voorschriften

Opnieuw in werking treden van tijdelijke voorschriften

Stand van de inwerkingstellingen en het opnieuw in werking stellen waartoe de lidstaten nog niet zijn overgegaan

Protocol	Inhoud	*)	Voorziene inwerkingtreding	In werking getreden in/op				
				D	B	F	NL	CH
2017-II-20	Definitieve wijziging van het ROSR - Aanpassing van het ROSR om rekening te houden met de Europese Standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2017/1)	I	7.10.2018	7.10.2018			7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Definitieve wijzigingen van het ROSR, art. 1.06	I	1.12.2019	6.6.2019		19.8.2020	1.12.2019	28.2.2019
2019-I-11	Technische definitieve wijziging van het (ROSR, het RPR en het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de bijwerking van de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2019/1)	I	1.1.2020	8.11.2019		21.12.2020	1.1.2020	16.8.2019
2020-II-22	Definitieve wijziging van het ROSR, het RPR en het Reglement betreffende het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2021/1)	I	1.1.2022					

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

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

REGLEMENT BETREFFENDE HET SCHEEPVAARTPERSONEEL

Inwerkingtreding van voorschriften en van tijdelijke voorschriften

Opnieuw in werking treden van tijdelijke voorschriften

Stand van de inwerkingstellingen en het opnieuw in werking stellen waartoe de lidstaten nog niet zijn overgegaan

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

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

***) Niet van toepassing

Protocol	Inhoud	*)	Voorziene inwerking-treding	In werking getreden in/op				
				D	B	F	NL	CH
2016-II-10	Erkenning van de geldigheid van nationale vaarbevoegdheidsbewijzen van afzonderlijke lidstaten op de Rijn	I	1.4.2017	11.4.2017		12.5.2017	1.4.2017	**)
2017-II-15	Definitieve wijzigingen van het RSP – Aanpassing van art. 1.01, lid 37 en 40; art. 3.13, lid 1; art. 3.14, lid 1; art. 3.14, lid 1.1, onderdelen j) en m); art. 3.14, lid 2; art. 3.17, lid 2, voetnoot nr. 2; art. 3.18, lid 3; art. 3.19, lid 3; art. 5.06; art. 5.10, lid 1, onderdeel a); bijlage A1, nr. 1; bijlage D7, nr. 1.3; bijlage D8, nr. 2.7; bijlage E2, nr. 1.1	I	7.10.2018	7.10.2018		19.9.2019	7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Definitieve wijzigingen van het RSP, art. 1.02	I	1.12.2019	6.6.2019		19.8.2020	1.12.2019	28.2.2019
2018-II-10	Wijziging van het RSP - Aanpassing van de voorschriften over de rusttijd aan bord, art. 3.11, lid 4 (nieuw) t/m lid 6, 3.12, lid 5 en 7	I	1.7.2019	6.6.2019		19.9.2019	14.6.2019	28.2.2019
2019-I-11	Technische Definitieve wijziging van het (ROSR, het RPR en het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de bijwerking van de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2019/1)	I	1.1.2020	8.11.2019		21.12.2020	1.1.2020	16.8.2019
2020-II-22	Definitieve wijziging van het ROSR, het RPR en het Reglement betreffende het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2021/1)	I	1.1.2022	1.1.2022				

4.1 Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding

(Besluit 2010-I-8)

Bijlage 1 bij dienstinstructie nr. 2

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

B	1. Medisch centrum Antwerpen Italiëlei 4 B-2000 ANTWERPEN https://www.health.belgium.be/nl/medex-medisch-centrum-antwerpen	T. 00 32 2 524 97 97
---	--	----------------------

(...)

B	12. CLB GO! Antwerpen Ruggeveldlaan 471 B-2100 DEURNE (alleen voor leerlingen van „Cenflumarin“)	T. 00 32 3232 23 82
---	---	---------------------

(...)

Bijlage 1 bij dienstinstructie nr. 4

Bevoegde autoriteit voor de afgifte van dienstboekjes

(...)

België		+32
Binnenvaartloket	Contactinfo Schoten Hoogmolendijk 1 2900 Schoten Contactinfo Evergem Ringvaartweg-Mariakerke 1 9030 Gent	Tel. 011 24 40 83 Tel. 09 292 12 95 binnenvaartcommissie@ vlaamsewaterweg.be
Service Public de Wallonie Direction de la Gestion des Voies Navigables	Rue Canal de l'Ourthe 9 B1 4031 Liège	Tel. 04 231.65.35 guichet.navigation @spw.wallonie.be

(...)

Bijlage 2 bij Dienstinstructie nr. 5

Erkende basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen

(...)

N° d'ordre lf. Nr. Nr	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut	Modèle ou désignation de l'attestation Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung Model of omschrijving van de verklaring
NL-002 ¹¹	Basicursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Nautiek Trainingen Frontstraat 2 NL-5405 PB Uden info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	zie bijlage C1 van het RSP (art. 5.03 van het RSP)

(...)

Bijlage 3 bij Dienstinstructie nr. 5

Erkende opfriscursussen voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen

(...)

N° d'ordre lf. Nr. Nr	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut	Modèle ou désignation de l'attestation Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung Model of omschrijving van de verklaring
NL-002 ¹²	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Nautiek Trainingen Frontstraat 2 NL-5405 PB Uden info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	zie bijlage C1 van het RSP

(...)

¹¹ Geldig van 17 februari 2021 tot 17 februari 2022

¹² Geldig van 17 februari 2021 tot 17 februari 2022

Bijlage 4a bij Dienstinstructie nr. 5

Verklaring eerstehulpverlener van de reddingsorganisaties

(...)

Etat / N° d'ordre Staat, lfd. Nr. Land, doorlopend nr.	Organisation de secours/Centre de formation Rettungsorganisation/ Ausbildungsstelle Reddingsorganisatie	Désignation Bezeichnung Verklaring	Modèle Muster Model	Observations Bemerkungen Opmerkingen
NL-102 ¹³	Nautiek Trainingen Frontstraat 2 NL-5405 PB Uden Tel: +31(0)413-332153 Fax: +31(0)413-375345 info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	Basisopleiding eerste hulp	zie Bijlage C2 van het RSP ¹⁴	

(...)

Bijlage 5a bij Dienstinstructie nr. 5

Rechtstreeks erkende opleidingsbewijzen voor persluchtmaskerdrager

(...)

Land, Nr.	Opleidingsinstituut	Contact	Model
NL-02 ¹⁵	Nautiek Trainingen Frontstraat 2 NL-5405 PB Uden	Tel.: +31(0)413-332153 Fax: +31(0)413-375345 info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	zie bijlage C3 van het RSP ¹⁶

(...)

¹³ Geldig van 17 februari 2021 tot 17 februari 2022

¹⁴ Deze verklaring kan bij het boekje worden gevoegd, dat in bijlage C4 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn is vermeld.

¹⁵ Geldig van 17 februari 2021 tot 17 februari 2022

¹⁶ Deze verklaring kan bij het boekje worden gevoegd, dat in bijlage C4 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn is vermeld.

4.2 Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding

Tachografen

Erkende vakbedrijven voor de inbouw en de inspectie overeenkomstig artikel 3.10 en bijlage A3 van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn

Nr.	Fabrikant / Fabricant / Hersteller	Type / Typ	Nummer typegoedkeuring Numéro de type Baumusternummer	Bevoegde autoriteit Autorité d'agrément Zul.-Beh.
3	NUFATRON	Nautic- Tachograph NA-T-01	45/0209	SRH, CH ¹⁷

(...)

Alphatron Marine B.V.
Schaardijk 23
NL-3063 NH Rotterdam
Nr. loodjes: NT14

Snijder Scheepselektro b.v.
De Grote Kranerweerd 10
NL-8064 PE Zwartsluis
Nr. loodjes: NT20

Krebs Elektrotechnik e.K.
Im Martelacker 2
D-79588 Efringen-Kirchen

Alpha & Omega Elektrotechnik Landeck
Schiestlstraße 1
D-97904 Dorfprozelten

Technik-Service T. Schwerdtfeger
Beulerweg 5
D-56729 Münk

Radio Holland Netherlands B.V.
Droogdokweg 71
NL-3089 JN Rotterdam
Nr. loodjes: RH

¹⁷ SRH: Schweizerische Rheinhäfen, Basel (voormalig: Rheinschiffahrtstriedktion Basel (RSD))

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

(...)

JVL Scheepselektronica V.O.F.
Rivierdijk 364
3361AW Sliedrecht
Nederland
Nr. loodjes: M09

Snijder Scheepselektro b.v.
De Grote Kranerweerd 10
NL-8064 PE Zwartsluis
Nr. loodjes: M28

Piet Brouwer Elektrotechniek B.V. Den Helder
Het Nieuwe Diep 34 BB
NL-1781 AD Den Helder
Nr. loodjes: M32

Radio Holland Netherlands B.V.
Droogdokweg 71
NL-3089 JN Rotterdam
Nr. loodjes: M55

PROTOCOL 24

Goedkeuring van de jaarrekeningen 2020 van de Centrale Commissie

Besluit

Gezien het verslag van het secretariaat inzake de rekeningen 2020 van de CCR,
gezien het rapport inzake de rekeningen 2020 van het accountantskantoor PWC,
keurt de Centrale Commissie deze rekeningen goed en verleent zij kwijting aan de secretaris-generaal.

PROTOCOL 25

Goedkeuring van het verslag van de activiteiten van de Centrale Commissie in 2020

Besluit

De Centrale Commissie keurt het door het secretariaat opgestelde verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2020 goed.

Bijlage

**Verslag van de werkzaamheden
van de Centrale Commissie in 2020**

**I) SAMENSTELLING VAN DE CENTRALE COMMISSIE
EN HAAR SECRETARIAAT IN 2020**

VOORZITTERSCHAP¹⁸ EN VICEVOORZITTERSCHAP

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 1 januari 2020 **voorzitter** van de CCR.



Dhr. ALABRUNE, directeur van de afdeling juridische aangelegenheden van het Ministerie van Europese en Buitenlandse Zaken, hoofd van de Franse delegatie bij de CCR, is **plaatsvervangend voorzitter** van de CCR sinds 1 januari 2020.



DELEGATIES

Mw. BOULDOUYRÉ, hoofd van de dienst binnenvaart van het directoraat-generaal infrastructuur, vervoer en zeevaart van het Ministerie van ecologische en solidaire transitie, is benoemd tot commissaris van Frankrijk bij de CCR vanaf 27 februari, ter vervanging van mw. PEIGNEY-COUDERC, die een andere functie is gaan bekleden.

Mw. HERRMANN, van de afdeling “Internationaal binnenvaartbeleid, veiligheid en bescherming van het milieu in de binnenvaart en pleziervaart” van het Bondsministerie voor verkeer en digitale infrastructuur, is benoemd tot plaatsvervangend commissaris van Duitsland bij de CCR vanaf 3 maart, ter vervanging van dhr. KLICHE, die met pensioen is gegaan.

Dhr. GERHARDT, van de afdeling “Internationaal binnenvaartbeleid, veiligheid en bescherming van het milieu in de binnenvaart en pleziervaart” van het Bondsministerie voor verkeer en digitale infrastructuur, is benoemd tot plaatsvervangend commissaris van Duitsland bij de CCR vanaf 21 april, ter vervanging van dhr. HÄUSLER, die een andere functie is gaan bekleden.

Dhr. KÖRSCHGEN, van het Zwitserse Ministerie van milieu, vervoer, energie en communicatie (DETEC), Federale dienst vervoerszaken (OFT), afdeling veiligheid, is met ingang van 1 augustus benoemd tot commissaris van Zwitserland bij de CCR, ter vervanging van dhr. KRATZENBERG, die met pensioen is gegaan.

¹⁸ <https://www.ccr-zkr.org/files/documents/cpresse/cp20200111nl.pdf>

Mw. GÖHLICH, juriste bij de dienst voor zeevaart van het Zwitserse Ministerie van Buitenlandse Zaken bekleedt tijdelijk vanaf 18 september de functies van de plaatsvervangend commissaris dhr. MARTIN, die een andere functie is gaan bekleden.

Dhr. Fabrice DALY, directeur van de afdeling infrastructuur en vervoer van het Onderzoek- en expertisecentrum voor risico's, milieu, mobiliteit en ruimtelijke ordening (CEREMA) is benoemd tot plaatsvervangend commissaris van Frankrijk bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), ter vervanging van de heer Olivier PIET, die een andere functie is gaan bekleden.

Ten gevolge hiervan was de samenstelling van de Centrale Commissie aan het einde van 2020 de volgende:

DUITSLAND

Commissarissen:	Dhr.	WEHRMANN HEINZ HÖNEMANN
	Mw.	SCHÄFER
Pltstv. commissarissen:	Mw.	HERRMANN
	Dhr.	GERHARDT

BELGIE

Commissarissen:	Dhr.	TILEMANS	Voorzitter
	Mw.	HOET	
	Dhr.	LEDENT	
	Dhr.	VAN DEN BORRE	
Pltstv. commissarissen:	Mw.	COENEN	
	Dhr.	DE SPIEGELEER	

FRANCE

Commissarissen:	Dhr.	ALABRUNE	Pltstv. voorzitter
	Mw.	BOULDOUYRÉ	
	Dhr.	LEANDRI	
	Mw.	MASSON	
Pltstv. commissarissen:	Dhr.	ORTOLLAND DALY	

PAYS-BAS

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

ZWITSERLAND

Commissarissen:	Dhr. WITSCHI
	Mw. ETTER
	Dhr. HADORN
	KÖRSCHGEN
Pltstv. commissarissen:	Mw. MUNGENAST
	Mw. GÖHLICH

Op de genoemde datum werd het secretariaat geleid door:

Secretaris-generaal:	Dhr. GEORGES
Pltstv. Secretaris-generaal:	Mw. MOOSBRUGGER
Hoofdingenieur:	Dhr. PAULI (tot en met 30 juni 2020)
	Dhr. WISSELMANN (vanaf 1 juli 2020)

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

REGULIERE PLENAIRE VOORJAARZITTING

Gezien de buitengewone omstandigheden in verband met de Covid-19-pandemie en de reisbeperkingen heeft de Centrale Commissie voor de eerste keer de reguliere voorjaarszitting online gehouden. De vergadering vond plaats op 4 juni onder voorzitterschap van Dhr. TILEMANS. De volgende instanties en landen waren vertegenwoordigd:

Intergouvernementele organisaties:

- namens de Europese Commissie, mw. KOPCYNKA en dhr. VAN HONACKER,
- namens de Internationale Commissie voor de bescherming van de Rijn, Mw. SCHULTE-KELLINGHAUS,
- namens de Donaucommissie, dhr. SEITZ,
- namens de Moezelcommissie, mw. BRÜCKNER.

Waarnemersstaten:

- Oostenrijk, mw. HOFBAUER,
- Tsjechische Republiek, dhr. DABROWSKI,
- Luxemburg, dhr. NILLES.

De eerste twee punten die tijdens de zitting werden behandeld, werden besproken in aanwezigheid van de erkende non-gouvernementele organisaties, die als volgt vertegenwoordigd waren:

- CEFIC, dhr. PATERNOSTRE,
- CEMT, dhr. TELESCA,
- EDINNA, dhr. MINTJES,
- ERSTU, de heren HEBENSTREIT en MAASSEN,
- ETF, dhr. KERKHOF,
- IVR, mw. KLOOTWIJK-DE VRIES,
- ESO, de heren KESTER en VAN LANCKER,
- SEA EUROPE, dhr. TYTGAT,
- UECC, dhr. FÜEG,
- EBU, mw. HACKSTEINER.

REGULIERE PLENAIRE NAJAARZITTING

In de tweede helft van het jaar heerste de tweede golf van de pandemie en heeft de Centrale Commissie de reguliere plenaire najaarszitting eveneens online gehouden en wel op 2 en 3 december, onder voorzitterschap van dhr. TILEMANS.

Op 2 december werd vergaderd in gesloten kring.

Op 3 december werd de vergadering voortgezet in uitgebreide kring. De vergadering was openbaar in aanwezigheid van de vertegenwoordigers van de waarnemersstaten, de intergouvernementele organisaties en erkende non-gouvernementele organisaties, die door de volgende personen vertegenwoordigd waren:

Waarnemersstaten:

Luxemburg, dhr. NILLES,
Tsjechische Republiek, dhr. DABROWSKI,
Oekraïne, dhr. TOKATLY.

Intergouvernementele organisaties:

- namens de Europese Commissie, dhr. VAN HONACKER,
- namens de Donaucommissie, dhr. SEITZ,
- namens de Moezelcommissie, mw. BRÜCKNER.

Erkende non-gouvernementele organisaties:

- PIANC, dhr. LEFLER,
- AQUAPOL, dhr. OBERLE,
- EDINNA, dhr. MINTJES,
- ERSTU, dhr. HEBENSTREIT en dhr. MAASSEN,
- ETF, mw. CHAFFART,
- EFIP, dhr. FIORITO,
- IVR, mw. KLOOTWIJK-DE VRIES,
- ESO, mw. RYCQUART, dhr. VAN LANCKER en dhr. KESTER,
- SEA EUROPE, dhr. TYTGAT,
- UECC, dhr. FÜEG,
- UENF, dhr. GORIS en mw. HACKSTEINER
- VBW, dhr. LOHBECK.

b) Comités en werkgroepen van de CCR

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

COMITÉS

het Comité voor de begroting, onder voorzitterschap van dhr. TILEMANS, op 2 december (online);

het Administratief Sub-comité, onder voorzitterschap van dhr. BELLENGER, op 29 oktober (online);

het Voorbereidend Comité, onder voorzitterschap van dhr. TILEMANS, op 3 juni en 2 december (online) en onder voorzitterschap van mw. Gijsbers (aangezien dhr. TILEMANS verhinderd was) op 7 oktober (online);

het Economisch Comité, onder voorzitterschap van mw. SCHÄFER, op 3 juni, 6 oktober en 2 december (online);

het Comité Binnenvaartrecht, onder voorzitterschap van dhr. MENSINK, op 7 oktober (online);

het Comité Politierglement, onder voorzitterschap van mw. COENEN, op 29 april en 14 oktober (online);

het Comité Reglement van Onderzoek, onder voorzitterschap van dhr. DELAERE, op 29 april (online) en onder voorzitterschap van mw. HERRMANN op 25 juni (buitengewone vergadering) en 14 oktober (online);

het Comité Infrastructuur en milieu, onder voorzitterschap van dhr. HEINZ, op 28 april en 15 oktober (online);

het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding, onder voorzitterschap van mw. MUNGENAST, op 10 juli en 8 oktober (online);

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: op 2 juni en 1 december (online).

WERKGROEPEN

de Werkgroep Politierglement, onder voorzitterschap van dhr. BLESSINGER, op 18 en 20 februari te Straatsburg, alsmede onder voorzitterschap van de heren GERHARDT en BLESSINGER, van 25 tot en met 27 augustus (online);

de Werkgroep RIS, onder voorzitterschap van dhr. BLESSINGER, op 3 en 4 maart in Straatsburg en op 9 juni, 31 augustus en 1 september (online);

de Werkgroep Reglement van Onderzoek, onder voorzitterschap van mw. HERRMANN, op 27 februari in Straatsburg en op 25 juni, 24 september en 19 november (online);

de Werkgroep Infrastructuur en milieu, onder voorzitterschap van dhr. MAURER, op 5 maart in Straatsburg en op 16 en 17 september (online);

de Werkgroep STF, onder voorzitterschap van dhr. DUPART, op 6 februari in Straatsburg en op 15 juni en 10 september (online).

c) Vergaderingen 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 27 tot en met 31 januari in Genève (Zwitserland);

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

de informele werkgroep "redactie- en vertaalbijeenkomst" (ADN), op 8 en 9 april (online);

de informele werkgroep "Opleiding van erkend deskundigen" (ADN), onder voorzitterschap van dhr. BÖLKER, van 8 tot en met 10 december (online).

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 standaarden op verschillende gebieden, zoals voor binnenvaartschepen, informatietechnologieën en beroepskwalificaties. 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 heeft tweemaal onder voorzitterschap van dhr. DABROWSKI (Tsjechische delegatie) online vergaderd, op 30 april en 13 oktober.

Ondanks de moeilijke omstandigheden in 2020 en de gevolgen daarvan om bepaalde taken die voorzien waren in het contract uit te voeren, konden de werkzaamheden van de CCR en CESNI alles bij elkaar genomen zoals gepland worden voortgezet.

De crisis als gevolg van de Covid-19-pandemie en de zwaarwegende consequenties daarvan voor de Europese binnenvaart, stonden centraal in de besprekingen bij CESNI. Alle deelnemers aan de vergadering van CESNI op 30 april 2020 wilden een gemeenschappelijke en afgestemde mededeling uitbrengen ter ondersteuning van de sector in deze moeilijke tijden. Op 20 mei is er daarom een gemeenschappelijke brief verspreid van de voorzitter en de uitvoerend secretaris van het comité, waarin i) de lidstaten van CESNI, de waarnemersstaten en de derde landen werd aangeraden certificaten waarvan de geldigheid tijdens de crisis was verlopen, niet te beboeten en ii) er bij het bedrijfsleven en de Commissies van Deskundigen op aan te dringen de inspecties en afgifte van certificaten zo mogelijk voort te zetten en/of te hervatten.

Op het gebied van de technische voorschriften voor schepen is het comité overgegaan tot de instelling van een tijdelijke werkgroep voor brandstofcellen aan boord van binnenvaartschepen. CESNI heeft bovendien ermee ingestemd dat de "richtsnoeren voor het model van het rompdiktemetingsrapport" op de website worden geplaatst. Tot slot heeft het comité in oktober 2021 de nieuwe editie 2021 aangenomen van de Europese Standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN).

Op het gebied van de beroepskwalificaties heeft CESNI een nieuwe webpage online geplaatst die gewijd is aan CESNI/QP. Deze webpage bevat de toelichting bij de ES-QIN 2019 en antwoorden op vaak gestelde vragen (FAQ). Het comité heeft verder twee nieuwe standaarden besproken:

- **de standaard voor de basisopleiding veiligheid van deksmannen, en**
- **de standaard voor gestandaardiseerde communicatiezinnen in vier talen.**

De goedkeuring van deze twee nieuwe standaarden was voorzien voor de vergadering van CESNI in april 2021. Zij vormen een afronding van het Europese referentiekader dat de ES-QIN vormt, de Europese Standaard voor kwalificaties in de binnenvaart (ES-QIN).

Op het gebied van de informatietechnologieën heeft CESNI een verslag aangenomen met aanbevelingen voor het gebruik en de geharmoniseerde actualisering van de RIS-index-gegevens en andere referentiegegevens die nodig zijn voor de RIS-standaarden, zoals het ERDMS (*European Reference Data Management System*). CESNI heeft een principebesluit genomen om over te gaan tot de invoering van een nieuwe Europese standaard voor de Rivier Information Services, ES-RIS genoemd. Het is de bedoeling in deze standaard alle technische specificaties onder te brengen op het gebied van de River Information Services (de standaard voor Inland-ECDIS, Inland AIS, Notices to Skippers, Elektronisch Melden en de Inland-AIS-Teststandaard). De goedkeuring van de ES-RIS was eveneens voorzien voor april 2021. De nieuwe editie 2021 van de Inland-AIS-Teststandaard, werd echter al in oktober 2020 aangenomen.

Parallel hieraan heeft CESNI op 12 oktober 2020 een workshop georganiseerd over de vergaring van gegevens over ongevallen in de binnenvaart. De workshop vond online plaats. Er hebben meer dan 70 personen aan deelgenomen, die van gedachten gewisseld hebben over de huidige methoden voor de gegevensvergaring, het gebruik en de analyse van gegevens, de huidige lacunes, de best practices en de volgende stappen om de werkzaamheden op dit vlak voort te zetten.

WERKGROEPEN VAN CESNI

De werkgroepen zijn als volgt bijeengekomen:

De Werkgroep voor technische voorschriften (CESNI/PT) heeft viermaal vergaderd: onder voorzitterschap ad interim van dhr. GORGES (Franse delegatie) op 25 en 26 februari in Straatsburg en onder voorzitterschap van dhr. BILIC-PRCIC (Kroatische delegatie) op 23 en 24 juni, 22 en 23 september en 17 en 18 november (online);

De tijdelijke Werkgroep elektronische systemen (CESNI/PT/Elec), onder voorzitterschap van dhr. VROMANS (vertegenwoordiger namens de GERC, de Europese Groep van erkende classificatiebureaus), vergaderde op 17 juni en 28 oktober (online);

De tijdelijke Werkgroep voor brandstofcellen aan boord van binnenschepen (CESNI/PT/FC), onder voorzitterschap van dhr. PAULI (Duitse delegatie) vergaderde op 9 juli, 1 september en 22 oktober (online);

De tijdelijke Werkgroep voor passagiersschepen (CESNI/PT/Pax), onder voorzitterschap van dhr. JOORMANN (GERC), vergaderde op 8 juli en 20 en 21 oktober (online);

De Werkgroep voor beroepskwalificaties (CESNI/QP) heeft viermaal vergaderd: onder voorzitterschap van dhr. DABROWSKI (Tsjechische delegatie) op 6 februari in Straatsburg, en daarna onder voorzitterschap van mw. NETHÖVEL-KATHSTEDE (Duitse delegatie) op 22 april, 10 september en 4 november (online);

De tijdelijke werkgroep daarvan, de Werkgroep voor kwaliteitsmanagement (CESNI/QP/QM), die voorgezeten wordt door mw. NETHÖVEL-KATHSTEDE (Duitse delegatie), is twee keer bijeengekomen: op 4 februari in Straatsburg en op 8 september online. De deskundigen hebben vier keer overleg gepleegd in een "groep van vrijwilligers", op 24 februari in Duisburg (Duitsland), alsmede op 15 juli, 15 oktober en 26 november (online);

De Werkgroep voor bemanningsvoorschriften (CESNI/QP/CREW) vergaderde viermaal: onder voorzitterschap van dhr. KWAKERNAAT (Nederlandse delegatie) op 5 februari in Straatsburg en op 21 april online, daarna onder voorzitterschap van mw. LIÉGEOIS (Belgische delegatie) op 9 september en 3 november (online);

De Werkgroep voor Informatietechnologieën (CESNI/TI), die voorgezeten wordt door dhr. BRAUNROTH (Duitse delegatie), heeft vergaderd op 13 en 14 juni en op 11 en 12 december, beide keren online;

De vier tijdelijke werkgroepen van CESNI/TI hebben online vergaderd in het kader van de RIS Week, van 23 tot en met 27 november. Er werd ook een algemene vergadering gehouden met de leden van de vier tijdelijke werkgroepen samen. Deze vond plaats op 23 november, eveneens onder voorzitterschap van dhr. BRAUNROTH;

De tijdelijke werkgroep “Notices to Skippers” (CESNI/TI/NtS), voorgezeten door dhr. PLASIL (Oostenrijkse delegatie), vergaderde online op 24 november;

De tijdelijke werkgroep “Elektronisch melden in de binnenvaart” (CESNI/TI/ERI) heeft op 25 november online vergaderd onder voorzitterschap van dhr. VRIJALDENHOVEN (Nederlandse delegatie);

De tijdelijke werkgroep “elektronische systemen voor de weergave van kaarten en informatie voor de binnenvaart” (CESNI/TI/Inland ECDIS), heeft op 26 november online vergaderd onder voorzitterschap van dhr. HAUPT (Duitse delegatie);

De tijdelijke werkgroep “tracking and tracing van binnenvaartschepen” (CESNI/TI/VTT) heeft op 27 november online vergaderd onder voorzitterschap van dhr. BOBER (Duitse delegatie).

DE BELANGRIJKSTE WERKZAAMHEDEN VAN DE CCR IN 2020

Covid-19-pandemie

Tijdens de plenaire voorjaarszitting in 2020 is er veel aandacht geschonken aan de gevolgen van de pandemie voor de Rijn- en Europese binnenvaart. De deelnemers zijn met name ingegaan op de impact van de coronacrisis op de binnenvaart en wat er in het kader van crisismanagement op korte termijn gedaan zou moeten worden, alsmede wat ondernomen moet worden om de crisis te boven te komen.

Het besluit van 23 maart van de CCR en de tenuitvoerlegging daarvan op nationaal vlak om de negatieve gevolgen van de pandemie voor de Rijnvaart zo veel mogelijk op te vangen hebben bij het bedrijfsleven veel weerklank gevonden. In dit besluit hebben de lidstaten van de Centrale Commissie afgesproken om, onder bepaalde voorwaarden, geen boetes op te leggen bij een overschrijding van de geldigheid van certificaten, verklaringen en andere scheepsdocumenten die afgegeven worden conform het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn en het Rijnvaartpolitierglement. Het besluit zal van kracht zijn tot 23 september van dit jaar. Afgezien daarvan heeft het secretariaat in deze periode een overzicht bijgehouden van de nationale en internationale maatregelen voor de binnenvaart. Dit overzicht is op een specifieke webpage geplaatst. Er is wekelijks een nieuwsbrief uitgegeven.

Op 4 juni is nog een tweede besluit aangenomen. Dit besluit is erop gericht dat de CCR zoveel mogelijk lessen leert uit het crisisbeheer om de negatieve gevolgen van de crisis zo goed mogelijk op te vangen en de CCR en de Rijn- en binnenvaart – voor zover mogelijk - voor te bereiden op een eventuele volgende crisis. Het is een belangrijk besluit, omdat het betrekking heeft op alle actiegebieden van de CCR (schepen, bemanning, infrastructuur, milieu, rivierpolitie, economische analyses, om er slechts een paar te noemen). Het besluit bevat duidelijke aanwijzingen voor de comités en het secretariaat van de CCR, die hun werkzaamheden zullen uitvoeren in nauw overleg met de verschillende binnenvaartactoren.

Tijdens de meest kritische momenten van de pandemie in de eerste helft van het jaar, hebben de nachtploegen die de sluizen in de Bovenrijn bedienen gedurende een aantal weken de bediening van de sluizen 's nachts moeten staken. Zij hebben de werkzaamheden uiteindelijk op 10 mei hervat. Dat het weer mogelijk was om terug te keren naar de normale bediening van de sluizen was enerzijds te danken aan de inzet van alle sluisexploitanten van de Bovenrijn: de WSV (de Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes), VNF (Voies Navigables de France) en EDF (Electricité de France) en hun medewerkers, en anderzijds aan de internationale coördinatie die plaatsvond in het kader van de CCR. Zoals altijd heeft de CCR ook hier door haar maatregelen ernaar gestreefd het welzijn en de vrije scheepvaart op de Rijn overeenkomstig de Akte van Mannheim te garanderen.

Internationale betrekkingen

De plenaire vergaderingen van 4 juni en 3 december boden ook deze keer weer een uitstekende gelegenheid om stil te staan bij de samenwerking tussen de CCR en de Europese Commissie (DG MOVE), niet alleen in het kader van het huidige Europese contract (2019-2021) of CESNI, maar meer beleidsmatig. Met het oog op de voorbereiding van de modaliteiten van de toekomstige samenwerking heeft de CCR nogmaals benadrukt dat zij er veel belang aan hecht een doeltreffend, substantieel partnerschap op langere termijn met de Europese Unie tot stand te brengen.

De CCR heeft het Duitse voorzitterschap van de Raad van de EU bedankt voor het organiseren van een evenement op hoog niveau over de binnenvaart. Deze conferentie werd georganiseerd in samenwerking met de EBU en vond online plaats. Tijdens deze conferentie, "*Inland Waterway Transport – Key to the Green Deal*" heeft de secretaris-generaal van de CCR kort de eerste resultaten geschetst van de "studies van de CCR over de energietransitie naar een emissievrije binnenvaart". De CCR is verheugd over het streven van het secretariaat om nauwere banden te onderhouden met verschillende leden van het Europees Parlement en hun medewerkers over onderwerpen van gemeenschappelijk belang. Afgezien van talrijke contacten op Europees vlak waren er ook internationale contacten over technische aspecten zoals automatisering, met name met de Conferentie van gouverneurs en premiers van de Grote Meren en de St. Lawrence-rivier (GSGP- Conferentie) op 29 oktober 2020. Het is een goed voorbeeld van de praktische invulling die gegeven wordt aan de gemeenschappelijke intentieverklaring die in 2019 door beide organisaties ondertekend werd.

De CCR is blij dat bij al deze werkzaamheden gerekend kan worden op de constructieve en ononderbroken samenwerking met de riviercommissies, de ECE/VN, de ICBR en de CHR. Deze samenwerking bestaat van oudsher en is heel concreet door wederzijdse deelname aan evenementen en vergaderingen, de publicatie van gezamenlijke documenten en zeker ook nu in de huidige coronacrisis.

De CCR en de Moezelcommissie hebben samen de "Aanbevelingen voor uniforme boetes voor overtredingen van op de Rijn en de Moezel geldende politievoorschriften" uitgebracht, in de wandelgangen meestal aangeduid met "Boetecatalogus". De deskundigen van de twee rivierencommissies hebben in 2018 en 2019 meerdere vergaderingen gehouden om de boetecatalogus te herzien en aan te passen aan de nieuwe voorschriften die op de Rijn en Moezel van toepassing zijn. De nieuwe versie is beschikbaar op de website van de CCR onder: <https://www.ccr-zkr.org/> en op die van de Moezelcommissie onder: www.moselkommission.org.

Economische zaken

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

In 2020 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 brengt ook sinds kort een thematisch rapport uit. 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 al enkele jaren in nauwe samenwerking met de Europese Commissie gedaan. 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.

In het rapport “Market Insight” van de maand april over de Europese binnenvaart staat dat de vervoersprestatie over de binnenwateren van de Europese Unie in de eerste drie kwartaal van 2019 111,2 miljard tonkilometer (TKM) bedroeg. Het hoofdstuk “Focus op Hongarije” bevat de belangrijkste cijfers voor dit aan het midden van de Donau gelegen land, waar ijzererts, landbouwproducten en producten van de staalnijverheid de drie belangrijkste goederensegmenten vormen. Hoewel dit rapport betrekking had op de eerste drie kwartaal van 2019 en werd afgerond in 2020, bevat het ook al een aantal indicaties ten aanzien van de coronacrisis in Europa en de gevolgen daarvan voor de binnenvaart.

De marktobservatie van november bevatte de belangrijkste cijfers van de Europese binnenvaart voor de eerste helft van 2020. De coronacrisis heeft ernstige gevolgen gehad voor het vervoer van goederen en passagiers, hoewel sommige marktsegmenten toch het hoofd boven water wisten te houden. In het rapport is een specifiek hoofdstuk opgenomen dat gewijd is aan Oostenrijk. In dit land is het binnenvaartvervoer goed voor een hoog modaal deel als het gaat om de invoer uit meer naar het oosten gelegen landen (via de tri-modale Donaucorridor).

De volledige rapporten kunnen, zoals bekend, in het Engels, Frans, Duits en Nederlands als pdf worden gedownload van of online geraadpleegd worden op de volgende site: www.inland-navigation-market.org.

Jaarrapport 2020

Ook in 2020 heeft de CCR de lange en vruchtbare samenwerking met de Europese Commissie voortgezet en in dit kader het jaarrapport 2020 van de marktobservatie uitgebracht. De publicatie van het jaarrapport van de marktobservatie van de Europese binnenvaart in 2020 is een goed 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. Het voorwoord van dhr. Wojciechowski, Europese coördinator voor de Rijn-Alpen-corridor, en de inleiding van de secretaris-generaal van de CCR, onderstrepen nogmaals de uitdrukkelijke Europese dimensie van deze publicatie.

Het nieuwe jaarrapport van de marktobservatie in Europa over het jaar 2020 gaat uitgebreid in op de marktsituatie en de ontwikkelingen in de Europese binnenvaart in 2019. De algemene, macro-economische omstandigheden waren niet zo gunstig dat zij bijdroegen aan een verhoging van de vervoerde hoeveelheden in 2019. De coronacrisis aan het begin van dit jaar heeft bovendien voor deze sector zeer zware consequenties gehad. Dit is een belangrijk onderwerp dat weliswaar niet van invloed is op de gegevens voor het jaar 2019, maar toch ook in het jaarrapport voor 2020 aan bod komt. In het jaarrapport worden ook de tendensen voor de binnenvaartsector in de toekomst nader belicht, zoals de impact van de energietransitie voor de huidige marktsegmenten, de kansen voor nieuwe marktsegmenten of de toekomstperspectieven voor belangrijke sectoren voor de binnenvaart zoals staal, landbouwproducten en bouwmaterialen. Tot slot levert het rapport – onder andere – gegevens over de vervoersvraag onderverdeeld naar type binnenvaartschip, het vervoer van containers, de vrachtprijzen, de vloot, de werkgelegenheid, de riviercruises en het binnenvaartvervoer in de zee- en binnenhavens.

Thematisch rapport 2020/2021 over de arbeidsmarkt in de Europese binnenvaartsector

In 2020 is bovendien hard gewerkt aan het opstellen van het tweede thematische rapport, ook in dit geval in nauwe samenwerking met de Europese Commissie. Dit rapport is geheel gewijd aan de arbeidsmarkt in de Europese binnenvaartsector. Het volgen van arbeidsmarktindicatoren voor een bepaald marktsegment biedt de mogelijkheid om voor die sector de beschikbare mankracht te kunnen evalueren en een uitspraak te doen over de ontwikkelingen in de toekomst. Hoeveel arbeidskrachten beschikbaar zijn, vormt één van de belangrijkste factoren en is een eerste vereiste om economische groei binnen een sector mogelijk te maken. Gezien het feit dat er geen rapporten zijn die over de arbeidsmarkt in de Europese binnenvaart gedetailleerde gegevens leveren, is besloten om een thematisch rapport hierover op te stellen om meer kennis en informatie bijeen te brengen.

Reglementaire werkzaamheden

Uitbreiding van de elektronische meldplicht op de Rijn

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft besloten per 1 december 2021 de verplichting tot elektronisch melden uit te breiden tot alle schepen en bijzondere transporten die vallen onder artikel 12.01, eerste lid, van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR).

De CCR heeft in Besluit 2020-I-12 alle reglementaire wijzigingen aangenomen die nodig zijn in het RPR. In artikel 12.01 van het RPR wordt voor bepaalde schepen en samenstellen een meldplicht voorgeschreven: de schipper of een derde moet een aantal gegevens met betrekking tot het schip of het samenstel, de vervoerde goederen en de reis aan de bevoegde autoriteiten opgeven. Deze melding verschaft de autoriteiten met name alle informatie die nodig is voor een efficiënt ongevalmanagement. In artikel 12.01 van het RPR wordt aangegeven welke schepen aan deze verplichting zijn onderworpen, welke gegevens gemeld moeten worden, welke middelen voor deze melding gebruikt kunnen of moeten worden (marifoon, telefonisch, schriftelijk, elektronisch) en op welk moment of welke plaats deze melding gedaan moet worden.

De elektronische meldplicht gold tot nu uitsluitend voor samenstellen, containerschepen en schepen met vast ingebouwde tanks. Nu wordt de meldplicht uitgebreid tot alle schepen en bijzondere transporten als bedoeld in artikel 12.01, eerste lid, van het RPR. De verschillende categorieën die vallen onder het toepassingsgebied van de geplande uitbreiding van de meldplicht op de Rijn zijn de volgende: schepen met goederen aan boord waarvan het vervoer onder het ADN valt; schepen met een lengte van meer dan 110 m; hotelschepen; zeeschepen, schepen met een LNG-installatie aan boord; bijzondere transporten als bedoeld in artikel 1.21. Het elektronisch melden draagt bij aan een significante vermindering van de administratieve lasten, omdat er veel minder gebruik gemaakt hoeft te worden van de marifoon. Bovendien hoeven de bevoegde autoriteiten de gegevens die nu per marifoon worden doorgegeven, dan niet meer handmatig in te voeren. Tot slot zal dit besluit de veiligheid in de Rijnvaart verder verhogen omdat de betrouwbaarheid van de verstrekte informatie zal toenemen.

Werkzaamheden op het gebied van de schipperspatenten en bemanningen

Wat de schipperspatenten betreft is in de plenaire voorjaarszitting verslag gedaan over de stand van de werkzaamheden in het Comité STF. De ontwerp tekst voor het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) is in december 2019 voorgelegd aan de Europese Commissie en in de plenaire is bericht over de gesprekken die hierover met de Europese Commissie hebben plaatsgevonden. Het was de bedoeling om het besluit ter wijziging van dit reglement van de CCR in december 2020 aan te nemen, maar dat bleek niet haalbaar. De CCR heeft de volgende etappes hiervoor vastgelegd:

- aanpassing van de kaderregelgeving van de CCR en de EU,
- integratie van de ES-QIN-Standaard (Europese Standaard voor kwalificaties in de binnenvaart) die door CESNI tot stand werd gebracht,
- gebruik van de gemeenschappelijke Europese databank (ECDB),
- gelijktijdige inwerkingtreding van de Richtlijn (EU) 2017/2397 en het RSP op 18 januari 2022.

Het is voor de CCR onverminderd van cruciaal belang dat de eenheid van het Rijnregime wordt behouden en de veiligheid en vlotte afwikkeling van de scheepvaart op de Rijn wordt gewaarborgd.

Aanpassing van de regelgeving van de CCR om rekening te houden met de nieuwe versie van de ES-TRIN

CESNI heeft onlangs de nieuwe versie van de ES-TRIN aangenomen (2021/1). In deze nieuwe versie zijn voorschriften opgenomen voor lithium-ion-batterijen, lagere grenswaarden voor het door varende en stilliggende schepen voortgebrachte geluid en draagbare blustoestellen. De nieuwe voorschriften zijn in nauw overleg met het bedrijfsleven tot stand gebracht.

De CCR heeft tijdens de plenaire vergadering van 3 december een besluit aangenomen om de drie reglementen ([RVBR](#), [RPNR](#) et [RPN](#)) aan te passen om in deze reglementen naar de nieuwe ES-TRIN 2021/1 te verwijzen. Dit besluit is genomen tegen de achtergrond in de inwerkingtreding van de ES-TRIN 2021/1 vanaf 1 januari 2022 te coördineren met de Europese Unie, zodat in de wettelijke kaders van zowel de CCR als de EU de verwijzing voorzien wordt.

De toepassing van uniforme technische voorschriften op de Rijn en alle vaarwegen van de Europese Unie ligt in het verlengde van het streven van de CCR om de governance op het gebied van de regelgeving voor de binnenvaart op Europees vlak te versterken. Dit draagt bij aan een verdere verhoging van de veiligheid en het goede verloop van de scheepvaart.

Goedkeuring van een nieuw Reglement inzake het klachtrecht

De Centrale Commissie heeft ook een nieuw Reglement inzake het klachtrecht aangenomen, dat vergezeld gaat van een toelichting. Op grond van artikel 45, letter a) van de Herzene Rijnvaartakte (oftewel de "Akte van Mannheim") is de CCR bevoegd om zich te buigen over klachten. Deze klachten moeten dan wel betrekking hebben op de toepassing van de Akte van Mannheim, of de uitvoering van reglementen en maatregelen die door de lidstaten van de CCR gezamenlijk zijn aangenomen.

De eerste en vorige versie van het Reglement inzake het klachtrecht stamt uit 1992. Dit reglement is destijds opgesteld om een procedure vast te leggen voor de behandeling van klachten en bevat tevens regels voor de benoeming van een rapporteur voor een eventueel ingediende klacht. De werkzaamheden voor de herziening werden gestart in 2016. Het ging er vooral om beter rekening te houden met de aard van de klacht. Het gaat namelijk niet zozeer om een gerechtelijke procedure, maar eerder om een soort "diplomatiek beroep". Er wordt geen gerechtelijke uitspraak gedaan, maar de Akte van Mannheim wordt in het licht van een geschil geïnterpreteerd. Aangezien het de Verdragsluitende Partijen zijn die een interpretatie vastleggen, geldt deze als authentieke interpretatie.

Werkzaamheden op het gebied van de automatisering

Sturing en coördinatie van de werkzaamheden met betrekking tot geautomatiseerd varen door het Klein Scheepvaartcomité (RN)

De Centrale Commissie heeft besloten de werkzaamheden op het gebied van geautomatiseerd varen onder te brengen in het Klein Scheepvaartcomité (RN). Het mandaat van dit comité is daarvoor aangepast. Het doel is om alle vraagstukken die samenhangen met automatisering in één orgaan te bundelen, omdat er hierbij veel complexe en uiteenlopende aspecten om de hoek komen kijken, die het beste overkoepelend benaderd kunnen worden.

Dit principebesluit maakt het ook mogelijk aan verschillende andere doelstellingen te voldoen:

- het onderwerp geautomatiseerd varen in zijn geheel te behandelen op het niveau van de Rijnvaart en niet sector per sector;
- de werkzaamheden goed zichtbaar te maken voor het bedrijfsleven en de initiatiefnemers van proefprojecten die tests willen uitvoeren op de belangrijkste binnenwateren in Europa;
- ervoor zorgen dat de veiligheid en welvaart in de Rijnvaart gewaarborgd blijft;
- de automatisering te bevorderen omdat deze naar verwachting zal bijdragen aan een verhoging van de veiligheid op de Rijn en verduurzaming van de binnenvaart;
- de middelen van de CCR te bundelen voor de behandeling van overkoepelende vragen over de automatisering.

Binnen deze context zal het Klein Scheepvaartcomité:

- zich daarom bezighouden met alle vraagstukken rond automatisering en daar deskundigen op verschillende gebieden bij betrekken (al naar gelang het behandelde onderwerp: technisch, nautisch, juridisch, bemanningskwesties...).
- de aanvragen behandelen voor het toelaten van proefprojecten en daarvoor de vereiste ontwerpbesluiten voorbereiden, zodat tijdelijk afgeweken kan worden van de bepalingen van de CCR-reglementen voor de Rijn-corridor.

Verlenging van de geldigheid van de internationale definitie van automatiseringsniveaus in de binnenvaart tot 31 december 2022

De CCR heeft tijdens de plenaire najaarszitting in 2018 de [eerste internationale definitie van automatiseringsniveaus in de binnenvaart](#) aangenomen en daarbij vastgelegd dat deze definitie geldig zou zijn tot 31 december 2020 ([Besluit 2018-II-16](#))

De internationale definitie van de automatiseringsniveaus in de binnenvaart wordt veel gebruikt voor proefprojecten in de binnenvaart, door nationale autoriteiten en internationale instanties zoals de ECE/VN en de PIANC (Permanent International Association of Navigation Congresses). Het Comité Politierglement heeft bovendien een overzicht van proefprojecten en onderzoeksprojecten opgesteld, dat regelmatig wordt bijgewerkt. Dit overzicht vindt u via deze link: <https://automation.ccr-zkr.org/>. Er zijn momenteel 27 nationale en internationale projecten in de lidstaten van de CCR.

Het Comité Politierglement heeft een vrijwilligersgroep samengesteld die werkt aan een aanpassing van de internationale definitie van automatiseringsniveaus in de binnenvaart. Dit is geen eenvoudige taak. De deskundigen hebben laten weten dat zij meer tijd nodig hebben om met een concreet voorstel te komen voor de herziening van de huidige definitie. De CCR heeft daarom besloten de huidige definities te behouden tot 31 december 2022.

Werkzaamheden op het gebied van infrastructuur en milieu

Terugdringen van de emissies in de binnenvaart: raadpleging van de stakeholders over de eerste ontwerptekst voor de routekaart van de CCR

In de [Ministeriële Verklaring van Mannheim](#) van 17 oktober 2018 zijn zoals bekend ambitieuze doelstellingen vastgelegd om de uitstoot van broeikasgassen en verontreinigende stoffen in de binnenvaart tegen 2035 en 2050 terug te dringen. Door de ondertekening van deze verklaring hebben de ministers van de lidstaten die bevoegd zijn voor de binnenvaart de CCR opgedragen een routekaart op te stellen om deze doelstellingen te bereiken.

Tijdens deze plenaire zitting in december is een eerste voorstel voor deze routekaart gepresenteerd: een belangrijke stap in de richting van de tenuitvoerbrenging van de Verklaring van Mannheim. De verschillende stakeholders hebben in het kader van deze raadpleging kunnen reageren op de ontwerptekst, wat gezien het essentiële belang van het terugdringen van de emissies voor de toekomst van de binnenvaart een wezenlijke etappe vormt. Belangrijke Europese binnenvaartspelers hebben dit essentiële onderwerp op basis van deze ontwerptekst kunnen bespreken en input kunnen leveren voor de routekaart. In het najaar zal nogmaals een raadpleging worden georganiseerd. In welke vorm moet nog bepaald worden. De goedkeuring van de routekaart door de CCR is voorzien voor december 2021, tijdens de najaarszitting.

De routekaart, die regelmatig door de CCR tegen het licht gehouden zal worden en zo nodig zal worden aangepast, vormt een belangrijk instrument voor het belangrijke, algemene beleid voor de energietransitie en om een binnenvaart tot stand te brengen die nog milieuvriendelijker is. In deze routekaart zal rekening worden gehouden met de resultaten van de [“Studies van de CCR over de energietransitie naar een emissievrije binnenvaart”](#), waar de belangrijkste stakeholders van de Europese binnenvaart bij betrokken zijn. De CCR denkt dat met deze routekaart een krachtige bijdrage geleverd kan worden aan het huidige Europese vergroeningsbeleid, in het bijzonder voor de Green Deal voor Europa.

Studie over de energietransitie naar een emissievrije Europese binnenvaart – publicatie van de tussentijdse resultaten

Om de milieudoelstellingen te bereiken (zie boven), benadrukt de Verklaring van Mannheim de noodzaak van nieuwe en moderne financiële instrumenten, aangezien de bestaande investerings- en financieringsinstrumenten tot nu toe niet de gewenste resultaten hebben opgeleverd. De Verklaring van Mannheim heeft de CCR tot taak gegeven deze financiële instrumenten te ontwikkelen. Om deze taak uit te voeren, werd besloten een voorbereidende studie (voorstudie) te laten verrichten. Deze taak heeft Nederlands op zich genomen en werd verricht door het Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart (EICB), met ondersteuning van de kant van talrijke belanghebbenden.

Aan de hand van de probleemstelling “hoe moet de energietransitie van de binnenvaartsector gefinancierd worden?” en een lijst van daarmee samenhangende factoren, is in de voorbereidende studie ingegaan op een aantal fundamentele onderzoeksvragen. Daarvoor zijn gesprekken gevoerd met zo veel mogelijk stakeholders (bedrijfsleven, Europese instellingen, financiële instellingen, nationale overheden, enz....). De voorbereidende studie had vooral tot doel de bakens te zetten voor de uitvoering van meerdere, omvangrijkere studies.

Op basis van de resultaten van de voorbereidende studie en de daarin geïdentificeerde onderzoeksvragen heeft de plenaire vergadering van de CCR tijdens de voorjaarszitting van mei 2019 een belangrijke eerste stap gezet in de tenuitvoerlegging van de Verklaring van Mannheim met het besluit een diepgaande CCR-studie uit te laten voeren over de “Financiering van de energietransitie voor een emissievrije Europese binnenvaart” en hiervoor een internationaal consortium in de arm te nemen, bestaand uit de EICB, Panteia en ProDanube.

Deze voorstudie zal worden aangevuld met twee andere, tegelijkertijd uit te voeren studies, die in opdracht van Nederland en Zwitserland worden realiseerd. Zij hebben betrekking op de volgende onderwerpen:

1. toepassing van het “de-vervuiler-betaalt”-principe in de binnenvaart, en
2. een economische en technische evaluatie van technologieën om tegen 2050 een emissievrije binnenvaart te kunnen bereiken.

Deze drie aanvullende studies moeten gezien worden als een integraal bestanddeel van een groter onderzoeksproject, dat één geheel vormt, en staan dus niet los van elkaar.

De CCR is blij mee te kunnen delen dat eerste kwalitatieve resultaten van een aantal onderzoeksvragen met ingang van oktober 2020 beschikbaar gemaakt konden worden op de volgende internetpagina: <https://www.ccr-zkr.org/12080000-nl.html>.

Het gaat hierbij om resultaten die in meerdere opzichten tussentijdse resultaten zijn, maar zij vormen de basis voor het overkoepelende onderzoeksproject dat naar verwachting in de zomer van 2021 zal worden afgerond. De publicatie van deze tussentijdse resultaten was niet mogelijk geweest zonder de steun van de delegaties, alsmede volgende partners en stakeholders, die wij hier nogmaals van harte willen bedanken voor hun belangrijke bijdragen: de Europese Investeringsbank (EIB), Donaucommissie, Moezelcommissie, de Europese Commissie (DG MOVE), Europese Investeringsadvieshub (EIAH), Vereniging voor Europese binnenvaart en waterwegen (VBW), CLINSH, Raad van Europese verladers/European Shippers' Council (ESC), Shipyards and Maritime Equipment Association of Europe (SEA Europe), Europese Federatie van Binnenhavens (EFB), Europese Schippers Organisatie (ESO), IWT-Platform, Europese Binnenvaart Unie (EBU).

Diversen

In het jaar 2020, dat in grote mate gekenmerkt werd door de coronacrisis, was het precies honderd jaar geleden dat de CCR in Straatsburg gevestigd werd. In juni 1920 werd in het Palais du Rhin de eerste plenaire zitting georganiseerd.

4) Internationale organisaties

De Centrale Commissie werd vertegenwoordigd door haar secretariaat:

- bij de Europese Commissie (vergaderingen van verschillende NAIADES-deskundigengroepen die vraagstukken behandelen die samenhangen met de binnenvaart);
- verschillende werkgroepen en deskundigengroepen tijdens de behandeling van vraagstukken die samenhangen met de binnenvaart;
- bij de Internationale Commissie voor de Bescherming van de Rijn (ICBR);
- bij de Moezelcommissie (MC).

5) Inter-institutionele betrekkingen

a) Europese Unie (EU)

Europese Commissie (EC)

De samenwerking stoeit op de eerste plaats op de administratieve overeenkomst tussen de Europese Commissie en de Centrale Commissie uit 2003 en op de tweede plaats op het administratieve arrangement tussen DG MOVE en het secretariaat van de CCR van 2013. De twee instellingen hebben ook in 2020 nauw samengewerkt en hun samenwerking verder versterkt.

Ondanks de Covid-19-crisis hebben de halfjaarlijkse coördinatievergaderingen tussen het secretariaat en DG MOVE plaatsgevonden, en wel op 25 mei en 16 november, zij het online.

In het kader van deze regelmatig plaatsvindende vergaderingen hebben het secretariaat van de CCR en DG MOVE opnieuw de lopende werkzaamheden diepgaand en constructief besproken, waarbij tevens een dynamische gedachteswisseling plaatsvond over aangelegenheden die van strategisch belang zijn voor het Europese binnenvaartbeleid. Ook bilaterale kwesties zoals de perspectieven voor de toekomstige samenwerking vanaf 2022 kwamen aan bod.

Ten aanzien van deze perspectieven voor de samenwerking in de toekomst (na 2021) hebben er meerdere gesprekken en gedachteswisselingen plaatsgevonden. Het is de bedoeling dat hier begin 2021 spijkers met koppen geslagen kunnen worden.

De Centrale Commissie was eveneens vertegenwoordigd door haar secretariaat bij de Europese Commissie in het kader van diverse vergaderingen van deskundigengroepen die zich bezighouden met vraagstukken die samenhangen met de binnenvaart (bijvoorbeeld bij de *NAIADES II Implementation Group*, die op 28 mei online vergaderde en de werkgroep daarvan, de subgroep "Good Navigation Status/GNS", die op 28 mei en 9 juli online vergaderde).

Raad van ministers van de Europese Unie

In het kader van het Duitse voorzitterschap van de Raad van de EU, heeft het secretariaat van de CCR de tussentijdse resultaten voorgesteld van de studies van de CCR over de financiering van de energietransitie in de Europese binnenvaart tijdens een ministeriële vergadering die op 20 november 2020 vanuit Berlijn online georganiseerd werd door het Duitse federaal Ministerie voor Vervoer en Digitale Infrastructuur in samenwerking met de EBU.

Europees Parlement

Het secretariaat heeft de contacten met het Europees Parlement versterkt. Het secretariaat heeft met name deelgenomen aan een gedachteswisseling die georganiseerd werd door de EVP-fractie met verschillende, bij de binnenvaart betrokken partijen op 12 november.

b) Moezelcommissie (MC)

Op 23 november heeft de zevende gemeenschappelijke vergadering plaatsgevonden tussen het secretariaat van de Moezelcommissie en het secretariaat van de CCR. Het overleg vond online plaats in het kader van de samenwerkingsovereenkomst die in 2014 tussen beide instellingen ondertekend werd.

Besproken werden met name de regelgevende activiteiten en analyses op de volgende gebieden:

- verkeersvoorschriften: aanpassing van de voorschriften met betrekking tot het elektronisch melden; werkzaamheden ten aanzien van de aanwezigheid aan boord van certificaten en andere bescheiden in elektronische vorm (artikel 1.10 en bijlage 13 van het RPR); harmonisatie van het RPRM/RPR met de ES-TRIN;
- de herziening van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP);
- de marktobservatie en de uitwisseling van statistische gegevens: beide instellingen werken nauw samen op dit gebied en hebben dan ook gedurende het jaar regelmatig contact hierover;
- informatietechnologie, waarbij de goedkeuring van de eerste editie 2021/1 van de Europese Standaard voor de Rivier Information Services die gepland staat voor april 2021, centraal stond.

Het secretariaat van de CCR was, zoals hierboven reeds werd vermeld, eveneens vertegenwoordigd bij de twee plenaire zittingen van de Moezelcommissie op 28 mei en op 26 november, die beide online plaatsvonden.

c) Donaucommissie (DC)

Als gevolg van de beperkingen door de Covid-19-pandemie, heeft het secretariaat van de CCR niet deel kunnen nemen aan de twee plenaire zittingen van de Donaucommissie, die op 29 mei en 11 december hebben plaatsgevonden.

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

Het secretariaat van de CCR was wel vertegenwoordigd bij de plenaire zitting van de ICBR die op 3 juli online plaatsvond.

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

Het secretariaat van de CCR heeft bovendien online deelgenomen aan het Comité Binnenvaartvervoer van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties in Genève (ECE/VN), van 25 tot 28 februari 2020.

6) Non-gouvernementele organisaties

De gezondheidssituatie in verband met de Covid-19-pandemie was zodanig dat ook hier een voorzetting van de betrekkingen met de non-gouvernementele organisaties veel moeilijker werd en in sommige gevallen ook onmogelijk. Talrijke evenementen en bijeenkomsten werden geannuleerd. De door de CCR erkende organisaties werden echter wel nauw betrokken bij de plenaire zittingen in het voor- en najaar.

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 2020 tweemaal bijeengekomen:

- voor de voorjaarszitting op 1 juli (online), en
- voor de najaarszitting op 15 december (eveneens online), onder voorzitterschap van mw. BOULDOUYRÉ (Franse delegatie).

De werkgroep CDNI/G heeft tweemaal online vergaderd onder voorzitterschap van dhr. BLESSINGER (Zwitserse delegatie), op 27 en 28 oktober. Op 15 september vond er een “brainstormings-workshop” plaats over de mogelijkheden om in het kader van het CDNI gebruik te maken van elektronische documenten.

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) heeft onder voorzitterschap van mw. MOOSBRUGGER, uitvoerend secretaris van het CDNI, op 25 november online vergaderd.

De vergaderingen van de werkgroep CDNI/G en van het IVC hebben in de eerste helft van het jaar vanwege de COVID-pandemie niet plaats kunnen vinden, omdat vanaf maart in verschillende Europese landen een lockdown van kracht werd.

IV) ADMINISTRATIEF CENTRUM VOOR DE SOCIALE ZEKERHEID VOOR RIJNVARENDEN

De 79^{ste} zitting van het Administratief Centrum vond online plaats onder voorzitterschap van mw. PIGEON (Luxemburgse delegatie), op 20 november.

V) KAMER VAN BEROEP

Op 1 januari 2020 bestond de Kamer van Beroep van de Centrale Commissie uit de volgende 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, juriste van de CCR.

RECHTSZITTINGEN

Gezien de buitengewone omstandigheden als gevolg van de Covid-19-pandemie en de reisbeperkingen heeft de Kamer van Beroep in 2020 geen zitting kunnen houden.

PROTOCOL 26

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

Geen besluit.

PROTOCOL 27

Persbericht

Besluit

Het persbericht is goedgekeurd.

PROTOCOL28

Datum en plaats van de volgende plenaire vergadering

Besluit

De volgende vergadering vindt plaats op 9 december 2021 in Hasselt (België).