



**NAJAARZITTING 2022
AANGENOMEN BESLUITEN
(2022-II)**

Straatsburg, 8 december 2022

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

CC/R (22) 2 def.

NAJAARSZITTING 2022

AANGENOMEN BESLUITEN

(2022-II)

Straatsburg, 8 december 2022

INHOUD

Bladzijde

I. Opening van de zitting -Goedkeuring van de agenda

| | |
|--|---|
| Protocol 1: Opening van de zitting – Samenstelling van de Centrale Commissie – Goedkeuring van de agenda | 1 |
| Protocol 2: Samenstelling van de Kamer van Beroep | 1 |

II. Algemene zaken

| | |
|--|----|
| Protocol 3: Samenwerking van de CCR met de Europese Unie | 2 |
| 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 | 3 |
| Protocol 6: Energietransitie naar een emissievrije binnenvaartsector | 13 |

III. Juridische zaken

| | |
|---|----|
| Protocol 7: Ratificaties van verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR | 13 |
|---|----|

IV. Economische aspecten

| | |
|---|----|
| Protocol 8: Economische situatie in de Europese binnenvaart | 20 |
|---|----|

V. Schipperspatenten en bemanning

| | |
|--|----|
| Protocol 9: Goedkeuring van het nieuwe Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (“RSP”) | 38 |
|--|----|

VI. Verkeersregels en Informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn

| | |
|--|----|
| Protocol 10: Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitierglement (RPR) ter wijziging van artikel 10.01, eerste lid, onderdeel d, met betrekking tot de maximale snelheid voor de afvaart in het gebergtegedeelte tussen Bingen en St. Goar boven hoogwaterpeil I | 87 |
| Protocol 11: Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement (RPR) – Overnachtingshavens aan de Boven-Rijn, Waal en Lek, en vluchthaven te Emmerich (inhoudsopgave, artikelen 11.01, 12.01, 14.11 en 14.12) | 90 |
| Protocol 12: Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitierglement (RPR) om een rechtsgrondslag te scheppen om tijdelijk ontheffing te kunnen verlenen van de voorschriften van het RPR voor een schip waarop taken van de bemanning worden geautomatiseerd of voor een schip dat op afstand wordt bestuurd (Inhoudsopgave, artikel 1.26) | 96 |

| | |
|--|-----|
| Protocol 13: Definitieve wijziging om de verwijzingen in het Rijnvaartpolitierglement (RPR) in overeenstemming te brengen met de Europese standaard voor de rivierinformatiediensten (ES-RIS 2023/1) (artikelen 1.01, 4.07 en 12.01) | 101 |
| Protocol 14: Goedkeuring van de wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement via de schriftelijke procedure (inhoudsopgave, artikelen 1.02, 1.03, 1.08, 1.09, 4.06, 6.32, 7.08 en 11.01, alsook bijlage 13) | 106 |
| VII. Technische voorschriften voor schepen | |
| Protocol 15: Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR), het Rijnvaartpolitierglement (RPR) en het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2023/1) | 122 |
| Protocol 16: Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) - Aanpassing van het ROSR in verband met de Europese scheepsrompendatabank (EHDB) | 125 |
| VIII. Geautomatiseerd varen | |
| Protocol 17: Definitie van de automatiseringsniveaus in de binnenvaart - Editie 2022 | 125 |
| IX. Vervoer van gevaarlijke stoffen over binnenwateren | |
| Protocol 18: Besluit om het belang te benadrukken van het gebruik van editie 2022 van de Internationale veiligheidsrichtlijnen voor binnentankschepen en terminals (ISGINTT) | 133 |
| X. Vraagstukken in verband met de rijn als vaarweg | |
| Protocol 19: Overeengekomen Lage Rivierstand (OLR) op de Rijn 2022 | 134 |
| Protocol 20: Bouw van een overslagplaats in de nabijheid van Chalampé bij Rijnkilometer 198 | 138 |
| Protocol 21: Aanleg van nieuwe ligplaatsen voor hotelschepen langs de Oberrhein bij Volgelsheim bij Rijnkilometer 226,400 | 146 |
| Protocol 22: Wijziging van Besluit 2021-II-22 inzake de aanleg van nieuwe ligplaatsen voor hotelschepen langs de Oberrhein bij Hüningen bij Rijnkilometer 170,300 | 153 |
| Protocol 23: Aanleg van een vispassage bij de waterkrachtcentrale van Marckolsheim aan de Oberrhein bij Rijnkilometer 240,500 | 159 |

| | Bladzijde |
|--|-----------|
| Protocol 24: Stremming van afzonderlijke kolken van de sluizen in de Boven-Rijn voor het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden | 163 |
| Protocol 25: Onttrekking van water aan de Rijn voor de bruinkoolgroeves Garzweiler II en Hambach bij Rijnkilometer 712,6 | 165 |
| XI. Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van de door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisneming van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften | |
| Protocol 26: Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van de door comités en werkgroepen genomen beslissingen evenals kennisneming van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften | 171 |
| XII. Begroting en beheer | |
| Protocol 27: Begroting van de Centrale Commissie voor 2023 | 189 |
| Protocol 28: Wijziging van het Personeelsreglement | 190 |
| Protocol 29: Benoeming van de controlerend accountant | 193 |
| XIII. Presentatie over RIS-COMEX | |
| Protocol 30: Presentatie over RIS-COMEX | 193 |
| XIV. Diversen | |
| Protocol 31: Onderbreking van het sluisbedrijf op het Grote Kanaal van de Elzas en op de gekanaliseerde Rijn, en in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek tijdens de Kerst- en Nieuwjaarsnacht | 193 |
| Protocol 32: Onderbreking van het sluisbedrijf op de Neder-Rijn en de Lek in Nederland gedurende het weekeinde | 193 |
| Protocol 33: Persbericht | 194 |
| Protocol 34: Datum van de volgende plenaire vergadering | 194 |

AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE NAJAARZITTING 2022

PROTOCOL 1

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

Geen besluit.

PROTOCOL 2

Samenstelling van de Kamer van Beroep

Besluit

De Centrale Commissie

heeft op voorstel van de Duitse delegatie en overeenkomstig artikel 45bis van de Herzene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868, in de versie van 20 november 1963,

de heer Wolfgang BALL tot rechter en
de heer Alfred GÖBEL tot rechterplaatsvervanger

bij de Kamer van Beroep benoemd voor de periode van 8 december 2022 tot en met 31 december 2027.

PROTOCOL 3

Samenwerking van de CCR met de Europese Unie

Ondertekening van een subsidieovereenkomst met DG MOVE van de Europese Commissie

Besluit

De Centrale Commissie,

in het verlengde van de dienstverleningscontracten die eerder door haar zijn gesloten met DG MOVE van de Europese Commissie,

machtigt haar secretaris-generaal om namens de CCR de subsidieovereenkomst 101080119-21-FR-TG-CESNI inzake activiteiten op het gebied van het administratief en technisch beheer van de werking van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) te ondertekenen, met dien verstande dat de ondertekening elektronisch geschiedt en de ondertekeningbevoegdheid kan worden gedelegeerd aan de persoon die op de portaalsite voor aanbestedingen en financieringen van de EU als vertegenwoordiger van de rechtspersoon is aangewezen,

voor een periode van 72 maanden, met terugwerkende kracht vanaf 9 januari 2022,

dankt haar secretariaat en de correspondentiegroep van de CCR voor het Europese contract voor de goede voorbereidende werkzaamheden,

en draagt haar secretaris-generaal op toe te zien op de uitvoering alsmede het administratief en financieel beheer van dit nieuwe contract, met inachtneming van de belangen van de CCR, en hierover regelmatig verslag uit te brengen.

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

Samenwerking met de Moezelcommissie

Besluit

De Centrale Commissie,

ingenomen met haar nauwe, constructieve en langdurige samenwerking met de Moezelcommissie,

onder verwijzing naar het feit dat deze samenwerking al in twee opeenvolgende arrangementen van 12 augustus 2008 en 25 maart 2014 werd geformaliseerd,

zich verheugend over de voortzetting en verdere intensivering van deze samenwerking,

machtigt haar secretaris-generaal om namens de CCR het nieuwe samenwerkingsarrangement dat is bijgevoegd, te ondertekenen.

Bijlage

Arrangement de coopération
entre la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et la Commission de la Moselle

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (ci-après « CCNR ») et la Commission de la Moselle (ci-après « CM ») coopèrent étroitement et en toute confiance depuis des années. Cette coopération constructive a été précédemment formalisée par deux arrangements successifs datant du 12 août 2008 et du 25 mars 2014.

Pour le bien de la navigation intérieure, la CCNR et la CM entendent continuer à intensifier leur coopération et à rendre leurs travaux plus efficaces.

Les deux parties souhaitent accompagner et promouvoir conjointement les développements en cours au niveau européen - tels que les travaux portant sur le développement du réseau transeuropéen de transport dans son ensemble ou sur la gestion du corridor prioritaire n°6 « Rhin-Alpes ».

Les deux parties considèrent que leur coopération doit prendre en compte l'évolution des relations entre la CCNR et l'Union européenne depuis 2013, et notamment la création en 2015 du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (« CESNI »).

La CCNR et la CM se sont par conséquent accordées sur ce qui suit :

1. La CCNR et la CM souhaitent intensifier leur coopération afin de soutenir la politique au niveau européen pour le développement et la promotion de la navigation intérieure.

Sans préjudice de leur indépendance, les deux parties s'attachent par conséquent à renforcer leur coopération, notamment dans les domaines mentionnés au point 4, et à optimiser leurs processus de travail.

2. La CCNR et la CM se sont réciproquement reconnues le statut d'observateur et pourront ainsi exercer les prérogatives attachées à ce statut.

3. La CCNR et la CM veilleront à échanger leurs programmes de travail respectifs afin d'identifier les aspects présentant un intérêt commun et de définir des projets, notamment dans les domaines mentionnés au point 4, dans lesquels la coopération doit être renforcée.

À cette fin, les secrétariats des deux parties prendront les mesures appropriées et tiendront des réunions de coordination à intervalles réguliers. Ces réunions devront avoir lieu au moins une fois par an. Les conclusions de ces réunions devront faire l'objet de comptes rendus.

Les secrétariats veilleront à tenir informées les délégations des deux organisations sur cette coopération.

Le Secrétariat de la CCNR veillera à informer régulièrement le Secrétariat de la CM sur la mise en œuvre de son arrangement administratif avec la DG MOVE de la Commission européenne.

Le Secrétariat de la CCNR veillera à informer de manière appropriée le Secrétariat de la CM sur sa coopération avec d'autres organisations internationales - telles que la Commission du Danube et la CEE-ONU.

Le Secrétariat de la CM veillera à informer régulièrement le Secrétariat de la CCNR sur sa coopération avec d'autres organisations internationales - telles que la Commission européenne et la Commission du Danube.

4. La CCNR et la CM entendent renforcer leur coopération dans les domaines suivants :
- Observation du transport fluvial sur le plan économique ;
 - Travaux réglementaires, notamment ceux relatifs aux règlements de police de la navigation ;
 - Mise en œuvre des services d'information fluviale (SIF) sur le Rhin et la Moselle.

La CCNR et la CM entendent poursuivre leur étroite concertation dans les domaines suivants :

- Aspects relatifs à la promotion du transport fluvial ;
- Participation aux programmes d'action de la Commission européenne pour la navigation intérieure, qui visent notamment à intégrer la navigation intérieure dans les chaînes logistiques multimodales.

La CCNR et la CM veilleront à échanger régulièrement des informations dans les domaines suivants :

- Mise en œuvre et application des prescriptions relatives au personnel navigant et à l'équipage sur le Rhin et la Moselle ;
- Développement de l'infrastructure, en tenant compte notamment des aspects environnementaux.

5. La CCNR se déclare disposée à associer la CM aux travaux d'observation du marché mis en place par la CCNR avec la Commission européenne et le secteur de la navigation intérieure.

La CCNR se déclare notamment disposée à intégrer les différents aspects du marché de la navigation sur la Moselle dans l'observation du marché, en concertation avec la CM.

La CM veillera à communiquer à la CCNR les informations dont elle dispose concernant le transport sur la Moselle, afin que le marché de la navigation sur la Moselle puisse être pris en compte de manière adéquate dans le cadre de l'observation du marché européen.

Dans le cadre de l'observation du marché, les deux parties s'attacheront à définir et à développer des modalités communes pour la prise en compte

- du marché de la navigation sur la Moselle et
- du transport Rhin-Moselle.

La CCNR entend informer la CM des résultats des travaux en cours.

6. La CCNR et la CM s'attacheront à poursuivre leurs travaux d'harmonisation du Règlement de police pour la navigation de la Moselle et du Règlement de police pour la navigation du Rhin. À cette fin, elles entendent notamment organiser des réunions communes des organes compétents.
7. La CCNR et la CM accorderont une attention particulière à la mise en place des services d'information fluviale (SIF) afin de créer aussi dans ce domaine les conditions pour une meilleure harmonisation.
8. La CCNR et la CM s'attacheront à coordonner étroitement la mise en œuvre de l'accord RAINWAT. Les deux secrétariats prendront les mesures nécessaires à cet effet, notamment par l'adoption du nouveau Guide de radiocommunication pour la navigation intérieure et par son actualisation régulière.

9. La CCNR et la CM s'attacheront à développer leur coopération, y compris par le biais de stages réciproques dans leurs secrétariats respectifs. Ces stages visent à favoriser le partage de connaissances entre les deux secrétariats, notamment dans les domaines économique et réglementaire.
10. Le présent arrangement de coopération remplace les arrangements du 12 août 2008 et du 25 mars 2014 entre le Secrétaire général de la CCNR et le Président de la CM.
11. Le présent arrangement de coopération prend effet à la date de la dernière signature.
12. Le présent arrangement de coopération ne saurait être considéré comme un traité international ; en particulier, il n'a pas pour objet d'établir des droits et des obligations régis par le droit international.

Le présent arrangement de coopération peut être modifié ou complété à tout moment d'un commun accord. Les modifications ou compléments doivent être consignés par écrit.

Chaque partie peut mettre fin à tout moment à la coopération prévue par l'arrangement, par le biais d'une déclaration écrite. L'intention de résiliation devrait être notifiée par écrit à l'autre partie au moins trois mois avant la date de fin envisagée.

Le présent arrangement de coopération sera signé en allemand et en français, les deux versions linguistiques faisant foi.

Pour la CCNR
[signature/nom]
La Secrétaire générale

Pour la CM
[signature/nom]
Le/la président(e)

**Abmachung für die Kooperation
zwischen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Moselkommission**

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (im Folgenden „ZKR“) und die Moselkommission (im Folgenden „MK“) arbeiten seit Jahren eng und vertrauensvoll zusammen. Diese konstruktive Zusammenarbeit wurde mit den zwei vorherigen Abmachungen vom 12.08.2008 und vom 25.03.2014 auf eine formale Grundlage gestellt.

Zum Wohle der Binnenschifffahrt beabsichtigen ZKR und MK, ihre Kooperation weiter zu intensivieren und ihre Arbeiten effizienter zu gestalten.

Beide Seiten möchten gemeinsam die laufenden Entwicklungen auf europäischer Ebene – wie etwa die Arbeiten zur Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes insgesamt oder zum Management des prioritären Korridors Nr. 6 „Rhein-Alpen“ – begleiten und fördern.

Beide Seiten teilen die Auffassung, dass ihre Zusammenarbeit der Entwicklung der Beziehungen zwischen der ZKR und der Europäischen Union seit 2013 und insbesondere der Einrichtung des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt („CESNI“) im Jahr 2015 Rechnung tragen sollte.

Die ZKR und die MK haben sich daher auf das Folgende verständigt:

1. ZKR und MK wollen ihre Zusammenarbeit zur Unterstützung der Politik auf europäischer Ebene zur Entwicklung und Förderung der Binnenschifffahrt intensivieren.

Unbeschadet ihrer Unabhängigkeit streben beide Seiten daher an, ihre Zusammenarbeit insbesondere in den unter Nr. 4 genannten Bereichen zu vertiefen und ihre Arbeitsprozesse zu optimieren.

2. Die ZKR und die MK haben sich gegenseitig den Beobachterstatus zuerkannt und können somit die mit diesem Status verbundenen Vorrechte ausüben.
3. ZKR und MK sind bestrebt, sich über ihre jeweiligen Arbeitsprogramme auszutauschen, um Fragen von gemeinsamem Interesse zu ermitteln und Vorhaben– insbesondere in den unter Nr. 5 genannten Bereichen – festzulegen, in denen die Zusammenarbeit intensiviert werden soll.

Hierzu werden die Sekretariate beider Seiten geeignete Maßnahmen ergreifen und in regelmäßigen Abständen Koordinierungssitzungen abhalten. Diese Sitzungen sollen mindestens einmal jährlich stattfinden. Über die Ergebnisse dieser Sitzungen sollen Niederschriften angefertigt werden.

Die Sekretariate werden die Delegationen beider Organisationen laufend über die Zusammenarbeit unterrichten.

Das Sekretariat der ZKR soll das Sekretariat der MK regelmäßig über die Umsetzung seiner Verwaltungsvereinbarung mit der GD MOVE der Europäischen Kommission unterrichten.

Das Sekretariat der ZKR soll das Sekretariat der MK in geeigneter Weise über seine Kooperationen mit anderen internationalen Organisationen – wie z. B. Donaukommission und UNECE – informieren.

Das Sekretariat der MK soll das Sekretariat der ZKR regelmäßig über seine Kooperationen mit internationalen Organisationen – wie z. B. Europäische Kommission und Donaukommission – unterrichten.

4. ZKR und MK beabsichtigen, ihre Zusammenarbeit in folgenden Bereichen zu verstärken:
- Wirtschaftliche Beobachtung des Binnenschiffsverkehrs;
 - Verordnungsrechtliche Arbeiten, insbesondere jene in Bezug auf die Schifffahrtspolizeiverordnungen;
 - Umsetzung der Binnenschiffahrtinformationsdienste (RIS) auf dem Rhein und auf der Mosel.

ZKR und MK beabsichtigen weiterhin, sich in folgenden Bereichen eng abzustimmen:

- Angelegenheiten der Förderung des Binnenschiffsverkehrs;
- Beteiligung an den Aktionsprogrammen der Europäischen Kommission für die Binnenschifffahrt, die insbesondere auf die Integration der Binnenschifffahrt in multimodale Logistikketten abzielen.

ZKR und MK sind bestrebt, regelmäßig Information zu folgenden Bereichen auszutauschen:

- Umsetzung und Anwendung der Vorschriften bezüglich des Schiffspersonals und der Besatzung auf Rhein und Mosel;
- Entwicklung der Infrastruktur u. a. auch unter Umweltaspekten.

5. Die ZKR erklärt ihre Bereitschaft, die MK an den Arbeiten zur Marktbeobachtung, welche die ZKR mit der Europäischen Kommission und dem Binnenschiffahrtsgewerbe eingerichtet hat, zu beteiligen.

Die ZKR erklärt insbesondere ihre Bereitschaft, die unterschiedlichen Aspekte des Moselschiffahrtmarktes in Abstimmung mit der MK in die Marktbeobachtung zu integrieren.

Die MK ist bestrebt, der ZKR die ihr vorliegenden Informationen zu den Verkehren auf der Mosel mitzuteilen, damit der Moselschiffahrtmarkt im Rahmen der europäischen Marktbeobachtung angemessen berücksichtigt werden kann.

Beide Seiten streben im Rahmen der Marktbeobachtung die Definition und Fortentwicklung gemeinsamer Modalitäten für die Erfassung

- des Moselschiffahrtmarktes und
 - der Rhein-Mosel-Verkehre
- an.

Die ZKR beabsichtigt, die MK über die Ergebnisse der laufenden Arbeiten zu unterrichten.

6. ZKR und MK sind bestrebt, ihre Arbeiten zur Harmonisierung der MoselSchPV und der RheinSchPV fortzusetzen. Sie beabsichtigen hierzu insbesondere, gemeinsame Sitzungen der zuständigen Gremien anzuberaumen.
7. ZKR und MK werden ein besonderes Augenmerk auf die Einführung der Binnenschiffahrtinformationsdienste (RIS) richten, um auch hier die Voraussetzungen für eine stärkere Harmonisierung zu schaffen.
8. ZKR und MK streben eine enge Abstimmung bei der Umsetzung der RAINWAT-Vereinbarung an. Die beiden Sekretariate sollen die hierfür erforderlichen Maßnahmen einschließlich der Annahme des neuen Handbuchs Binnenschiffahrtfunk und dessen regelmäßige Aktualisierung vorantreiben.

9. Die ZKR und die MK sind bestrebt, ihre Zusammenarbeit auch mit Hilfe von wechselseitigen Praktika in ihren jeweiligen Sekretariaten auszubauen. Diese Praktika sollen den Erfahrungsaustausch zwischen beiden Sekretariaten insbesondere auf wirtschaftlichem und verordnungsrechtlichem Gebiet fördern.
10. Die vorliegende Abmachung tritt an die Stelle der Abmachungen vom 12.08.2008 und 25.03.2014 zwischen dem Generalsekretär der ZKR und dem Präsidenten der MK.
11. Diese Abmachung soll am Tage der letzten Unterzeichnung wirksam werden.
12. Die vorliegende Abmachung soll nicht als völkerrechtlicher Vertrag verstanden werden; sie soll insbesondere keine völkerrechtlich geregelten Rechte und Pflichten begründen.

Die vorliegende Abmachung kann jederzeit im beiderseitigen Einvernehmen geändert oder ergänzt werden. Änderungen oder Ergänzungen sollen schriftlich festgehalten werden.

Jede Seite kann die Zusammenarbeit nach dieser Abmachung jederzeit durch schriftliche Erklärung beenden. Die Beendigungsabsicht sollte der anderen Seite mindestens drei Monate vor dem angestrebten Beendigungstermin schriftlich mitgeteilt werden.

Diese Abmachung wird in deutscher und französischer Sprache unterzeichnet, wobei beide Sprachfassungen gleichwertig sind.

Für die ZKR
[Unterschrift/Name]
Die Generalsekretärin

Für die MK
[Unterschrift/Name]
Der/die Präsident/Präsidentin

(Niet-officiële vertaling)

**Samenwerkingsarrangement tussen
de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Moezelcommissie**

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (hierna “CCR”) en de Moezelcommissie (hierna “MC”) werken al sinds jaren nauw samen op basis van vertrouwen. Deze constructieve samenwerking werd eerder geformaliseerd door middel van twee opeenvolgende arrangementen, van 12 augustus 2008 en van 25 maart 2014.

De CCR en de MC willen hun samenwerking ten behoeve van de binnenvaart nog verder versterken en hun werkzaamheden efficiënter maken.

Beide partijen willen de huidige ontwikkelingen op Europees vlak – zoals de werkzaamheden voor de ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnetwerk in zijn geheel of het management van de prioritaire corridor nr. 6, de “Rijn-Alpen-corridor” – begeleiden en bevorderen.

Beide partijen zijn het met elkaar eens dat bij hun samenwerking rekening moet worden gehouden met de wijze waarop de betrekkingen tussen de CCR en de Europese Unie zich sinds 2013, en met name sinds de instelling van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (“CESNI”) in 2015, hebben ontwikkeld.

De CCR en de MC hebben daarom de volgende afspraken gemaakt:

1. De CCR en MC willen hun samenwerking ter ondersteuning van het beleid op Europees vlak ter ontwikkeling en bevordering van de binnenvaart versterken.

Beide partijen streven er daarom naar hun samenwerking en arbeidsprocessen met name op de in punt 4 genoemde gebieden te versterken, respectievelijk te optimaliseren, zonder daarbij de onafhankelijkheid van beide partijen in het geding te brengen.

2. De CCR en de MC zijn overgegaan tot de wederzijdse toekenning van de waarnemersstatus en kunnen dus de voorrechten uitoefenen die aan deze status zijn verbonden.
3. De CCR en MC streven ernaar hun respectieve werkprogramma's uit te wisselen om vast te stellen welke vraagstukken van gemeenschappelijk belang zijn en te bepalen voor welke projecten, waaronder met name op de in punt 5 genoemde gebieden, de samenwerking versterkt moet worden.

De secretariaten van beide partijen treffen hiervoor de nodige regelingen en houden regelmatig coördinatievergaderingen. Deze vergaderingen vinden op zijn minst een keer per jaar plaats. Over de resultaten van deze vergaderingen wordt een vergaderverslag opgesteld.

De secretariaten informeren de delegaties van beide organisaties regelmatig over de samenwerking.

Het secretariaat van de CCR informeert het secretariaat van de MC regelmatig over de omzetting van de administratieve overeenkomst met DG MOVE van de Europese Commissie.

Het secretariaat van de CCR informeert het secretariaat van de MC op adequate wijze over zijn samenwerking met andere internationale organisaties, bijvoorbeeld met de Donaucommissie en de VN/ECE.

Het secretariaat van de MC informeert het secretariaat van de CCR regelmatig over zijn samenwerking met andere internationale organisaties, bijvoorbeeld met de Europese Commissie en de Donaucommissie.

4. De CCR en MC zijn voornemens hun samenwerking te versterken op de volgende gebieden:
- de economische monitoring van de binnenvaart;
 - de regelgevende werkzaamheden, met name met betrekking tot de scheepvaartpolitierglementen;
 - de tenuitvoerlegging van de River Information Services (RIS) op de Rijn en de Moezel.

De CCR en de MC zijn verder voornemers op de volgende gebieden nauw overleg te blijven voeren:

- de onderwerpen die verband houden met de bevordering van de binnenvaart;
- de deelname aan de actieprogramma's van de Europese Commissie voor de binnenvaart en daarbij met name de actieprogramma's die gericht zijn op de integratie van de binnenvaart in de multimodale logistieke ketens.

De CCR en MC streven ernaar regelmatig informatie uit te wisselen over de volgende gebieden:

- de omzetting en tenuitvoerlegging van de voorschriften met betrekking tot het scheepvaartpersoneel en de bemanning op de Rijn en Moezel;
- de ontwikkeling van infrastructuur, onder andere vanuit de invalshoek van de milieubescherming.

5. De CCR verklaart bereid te zijn de MC te betrekken bij de werkzaamheden in het kader van de marktobservatie, die de CCR met de Europese Commissie en het binnenvaartbedrijfsleven heeft opgezet.

De CCR verklaart met name ertoe bereid te zijn de verschillende aspecten van de scheepvaartmarkt op de Moezel in overleg met de MC in de marktobservatie op te nemen.

De MC streeft ernaar de CCR de haar ter beschikking staande gegevens over het verkeer op de Moezel te verstrekken, zodat er in het kader van de Europese marktobservatie naar behoren rekening kan worden gehouden met de scheepvaartmarkt op de Moezel.

Beide partijen streven ernaar gemeenschappelijke modaliteiten in het kader van de marktobservatie vast te leggen en uit te werken voor het in kaart brengen van

- de scheepvaartmarkt op de Moezel en
- de verkeersstromen tussen de Rijn en de Moezel.

De CCR zorgt ervoor de MC over de resultaten van de lopende werkzaamheden te informeren.

6. De CCR en de MC streven ernaar hun werkzaamheden ter harmonisatie van het Moezelvaartpolitierglement en het Rijnvaartpolitierglement voort te zetten. Zij organiseren hiervoor met name gemeenschappelijke vergaderingen van de daarvoor bevoegde organen.
7. De CCR en de MC schenken bijzondere aandacht aan de tenuitvoerlegging van de River Information Services (RIS) om ook hier de voorwaarden te scheppen voor een sterkere harmonisatie.
8. De CCR en de MC streven naar nauw overleg over de uitvoering van de RAINWAT-overeenkomst. De twee secretariaten getroosten zich hiervoor de nodige inspanningen, met inbegrip van de goedkeuring van het nieuwe Handboek Radiocommunicatie en de regelmatige actualisering daarvan.

9. De CCR en de MC streven ernaar hun samenwerking eveneens te versterken door middel van wederzijdse stages bij hun respectieve secretariaten. Deze stages zijn bedoeld om de kennisuitwisseling tussen beide secretariaten, met name op economisch en regelgevend gebied, te bevorderen.
10. Dit samenwerkingsarrangement vervangt de afspraken die gemaakt werden op 12 augustus 2018 en 25 maart 2014 tussen de secretaris-generaal van de CCR en de voorzitter van de MC.
11. Dit samenwerkingsarrangement treedt in werking op de datum van de laatste ondertekening.
12. Dit samenwerkingsarrangement mag niet als een volkenrechtelijk verdrag beschouwd worden en leidt met name niet tot volkenrechtelijk geregelde rechten en plichten.

Dit samenwerkingsarrangement kan op elk gewenst moment met wederzijdse instemming worden gewijzigd of aangevuld. Wijzigingen of aanvullingen moeten schriftelijk vastgelegd worden.

Elke partij kan de samenwerking op grond van dit arrangement op ieder gewenst moment door een schriftelijke verklaring beëindigen. Dit voornemen wordt de andere partij minstens drie maanden voor de beoogde datum van beëindiging schriftelijk meegedeeld.

Dit samenwerkingsarrangement wordt in het Duits en het Frans ondertekend, waarbij beide taalversies gelijkwaardig zijn.

Namens de CCR
[Ondertekening/naam]
De secretaris-generaal

Namens de MC
[Ondertekening/naam]
De voorzitter/voorzitster

PROTOCOL 6

Energietransitie naar een emissievrije binnenvaartsector

Geen besluit.

PROTOCOL 7

Ratificaties van verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR

Geen besluit.

Bijlage

Bijlage bij protocol 7

Herziene Rijnvaartakte

van 17 oktober 1868 in de versie van 20 november 1963

In werking getreden protocollen

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

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

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

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

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

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

Protocollen waarvan de ratificatie nog niet is afgerond

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

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

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

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

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

1 Punten van voorbehoud en verklaringen van Duitsland

Voorbehouden:

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

Verklaring:

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

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

Voorbehoud:

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

Verklaring:

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

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

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

Voorbehoud:

Het Verdrag is in zijn geheel niet van toepassing op :

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

Verklaring:

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

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

Voorbehoud:

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

Verklaring:

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

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

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

| Deelnemende staten | Ondertekening | Ratificatie, aanvaarding, goedkeuring of toetreding |
|------------------------|-------------------|---|
| Duitsland ¹ | 11 juli 2013 | ratificatie 27 september 2018 |
| Oostenrijk | | |
| België ² | 27 september 2012 | ratificatie 25 augustus 2022 |
| Bulgarije | | - |
| Frankrijk | 27 september 2012 | - |
| Hongarije | | toetreding 7 maart 2018 |
| Luxemburg ³ | 27 september 2012 | ratificatie 25 september 2014 |
| Nederland ⁴ | 29 november 2012 | aanvaarding 7 juni 2018 |
| Polen | 3 december 2013 | |
| Servië ⁵ | 18 januari 2013 | ratificatie 18 juni 2013 |
| Slowakije | | |
| Zwitserland | | |

1 Voorbehoud van Duitsland

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

2 Voorbehoud van België

Overeenkomstig artikel 18, lid 1, a) van het Verdrag, behoudt het Koninkrijk België zich het recht voor de toepassing van de regels van het Verdrag uit te sluiten ten aanzien van vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water.

3 Voorbehoud en Verklaringen van Luxemburg

Voorbehoud:

Het Groothertogdom Luxemburg sluit overeenkomstig artikel 18, eerste lid, vorderingen voor schade veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water uit.

Verklaringen:

Het Groothertogdom Luxemburg verklaart overeenkomstig artikel 15, tweede lid, dat het in artikel 1 genoemde Verdrag alleen van toepassing is op de Moezel en het bevaarbare gedeelte van de Sûre.

Onverminderd de rechten met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel als bedoeld in artikel 6 van het Verdrag, hebben vorderingen met betrekking tot schade aan kunstwerken van havens, aan dokken, waterwegen, sluizen, stuwen, bruggen en hulpmiddelen bij de navigatie, voorrang boven andere vorderingen.

4 Voorbehoud van Nederland

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

5 Voorbehoud van Servië

Overeenkomstig artikel 18, eerste lid, van het Verdrag van Straatsburg inzake de beperking van de aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012) verklaart de Republiek Servië dat zij de regels van dit Verdrag niet zal toepassen ten aanzien van vorderingen voor schade veroorzaakt door een wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water alsook ten aanzien van vorderingen als bedoeld in artikel 2, eerste lid, letters d) en e), van dit Verdrag.

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

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

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

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

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

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

| Verdragsluitende Partijen | Nederlegging van de akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring |
|----------------------------------|---|
| Duitsland | ratificatie 9 februari 2021 |
| België | ratificatie 25 augustus 2022 |
| Frankrijk | |
| Luxemburg | ratificatie 7 februari 2020 |
| Nederland | aanvaarding 3 juli 2020 |
| Zwitserland | |

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

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

Depositaris: regering van de Hongaarse Republiek

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

Hongarije: 7 mei 2002

Luxemburg: 25 maart 2004

Roemenië: 3 april 2004

Zwitserland: 19 mei 2004¹

Kroatië: 7 december 2004

Tsjechië: 14 november 2005

Bulgarije: 19 april 2006

Nederland: 20 juni 2006

Rusland: 11 april 2007

Frankrijk: 11 mei 2007

Duitsland: 10 juli 2007

Slowakije: 27 november 2007

Moldavië: 21 april 2008

België: 5 augustus 2008

Servië: 10 juni 2010²

Oekraïne: 17 april 2014

¹ **Verklaring van Zwitserland**

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

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

² **Verklaring van Servië**

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

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

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

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

Depositaris: secretaris-generaal van de Verenigde Naties

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

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

PROTOCOL 8

Economische situatie in de Europese binnenvaart

Besluit

De Centrale Commissie,

neemt na kennisneming van het mondelinge verslag van de voorzitter van het Economisch Comité,

nota van het verslag over de economische situatie van de Europese binnenvaart in de eerste helft van 2022 en de vooruitblik op de tweede helft van het jaar.

Bijlage

(Hoofdstuk 2 werd in februari 2023 geactualiseerd)

Verslag over de economische situatie van de Europese binnenvaart in de eerste helft van 2022 en vooruitblik op de tweede helft van het jaar

1. Vervoersprestatie op de Rijn

De eerste helft van 2022 werd gekenmerkt door een belangrijke omwenteling: De Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne vormde een keerpunt in politiek, historisch en ook economisch opzicht. De gevolgen voor de Rijnvaart zijn duidelijk zichtbaar in de vorm van een vermindering van het goederenvervoer. Vanuit economisch oogpunt bracht de oorlog de aanbodzijde een grote klap toe. Deze uitte zich in een aanzienlijke daling in het aanbod van grondstoffen, halffabricaten, energie en ook menselijk kapitaal. Schokken aan de kant van het aanbod leiden doorgaans tot sterke prijsstijgingen. Dat was ook in de eerste helft van 2022 het geval.

De gevolgen van de prijsstijgingen van energie was een verslechtering van de concurrentiekracht in de producerende sector, wat duidelijk bleek in de energie-intensieve sectoren als de aardolie-industrie, de staalnijverheid, de bouw en chemische industrie. Aangezien al deze sectoren voor hun vervoer gebruikmaken van de binnenvaart, leidde dit in de meeste goederensegmenten van de binnenvaart tot een daling van het vervoersvolume.

TABEL 1: VERVOERSVOLUME OVER DE TRADITIONELE RIJN PER TYPE GOEDEREN IN DE EERSTE HELFT VAN 2020, 2021 EN 2022

| | Eerste semester (mln. ton) | | | 2022/2021 in % |
|------------------------|----------------------------|------|------|----------------|
| | 2020 | 2021 | 2022 | |
| Totaal vervoer | 81,2 | 86,2 | 84,3 | -1,7 |
| Droge bulkgoederen | 43,9 | 48,9 | 48,2 | -1,3 |
| Vloeibare bulkgoederen | 22,1 | 21,3 | 20,3 | -3,0 |
| Containervracht* | 9,0 | 9,8 | 8,7 | -10,5 |
| Stukgoederen | 3,7 | 3,8 | 4,8 | +25,4 |
| Overige lading | 1,8 | 2,0 | 1,9 | -4,8 |

Bron: Destatis

* Incl. het eigen gewicht van de containers

TABEL 2: GOEDERENVERVOER OVER DE TRADITIONELE RIJN IN DE EERSTE HELFT VAN 2020, 2021 EN 2022 IN TOTAAL EN PER BELANGRIJKSTE GOEDERENSEGMENTEN *

| | 1e helft 2020 in mln t | 1e helft 2021 in mln t | 1e helft 2022 in mln t | Verandering 2022/2021 in % |
|-------------------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| Totaal vervoer | 81,2 | 86,2 | 84,7 | -1,7 |
| Aardolieproducten | 14,7 | 13,7 | 13,3 | -2,9 |
| Zand, stenen, grond, bouwmaterialen | 13,4 | 13,9 | 12,6 | -9,4 |
| Chemicaliën | 9,6 | 10,1 | 9,5 | -5,9 |
| IJzererts | 9,2 | 11,3 | 10,6 | -6,2 |
| Vaste brandstoffen (kolen) | 8,5 | 10,1 | 12,7 | +25,7 |
| Agribulk | 5,3 | 5,8 | 5,3 | -8,6 |
| Secundaire grondstoffen, afval | 4,5 | 4,9 | 4,0 | -18,4 |
| Metalen en metaalproducten | 4,2 | 4,4 | 4,9 | +11,4 |
| Voedingsmiddelen en veevoer | 3,2 | 2,9 | 2,9 | +/-0,0 |
| Machines, uitrusting, voertuigen | 0,7 | 0,8 | 0,4 | -50,0 |

Bron: Destatis op basis van een analyse van de CCR

* De som van deze geselecteerde goederensegmenten komt niet overeen met het totale vervoer.

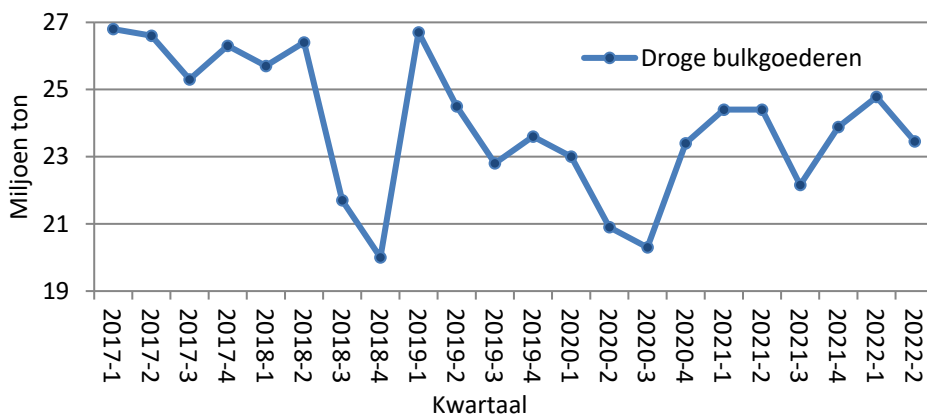
Ondanks het feit dat het vervoersvolume door de bank genomen terugliep, is er een groot onderling verschil in de ontwikkeling voor de verschillende goederensoorten. Droge bulkgoederen hebben het minst te lijden gehad van de achteruitgang. De redenen hiervoor worden hierna uiteengezet.

Het vervoer van droge bulkgoederen kende sinds het einde van de eerste pandemiegolf (KW3 2020) een zekere opwaartse trend. Het eerste semester van 2022 stond nog in het teken van dit herstelproces. Toch vielen er al in het tweede kwartaal van 2022 de eerste negatieve effecten te bespeuren. Deze hielden verband met de oorlog in Oekraïne. De gevolgen hiervan, zoals de onderbreking van de toeleveringsketen en de verhoging van de grondstofprijzen, leidden tot een daling van de vervoersvraag in meerdere markten en goederensegmenten, waaronder de staalindustrie. Het vervoer van ijzererts kromp met 6,2%, het vervoer van secundaire grondstoffen en afval (inclusief metaalschroot dat opnieuw gesmolten wordt) met 18,4%.

Opmerkelijk was ook de achteruitgang voor zand, aarde en bouwmaterialen met 9,4%. Hierbij is van belang dat de bouwsector lijdt onder onderbrekingen en vertragingen in de toeleveringsketen, als ook onder een tekort aan personeel. Een andere factor die de bouwactiviteiten en zo de vervoersvraag naar zand, aarde en bouwmaterialen vanaf de tweede helft van 2022 negatief beïnvloedde, zijn de renteverhogingen van de Europese Centrale Bank. Deze renteverhogingen hebben tot een duidelijke afname van het aantal aangevraagde bouwkredieten geleid.

Een positieve uitzondering vormt het vervoer van kolen, dat zijn opwaartse trend krachtig voortzette. Het kolenvervoer over de Rijn steeg dan ook met 25,7% in de eerste helft van 2022 ten opzichte van dezelfde periode in 2021. Dit kwam doordat in de energiesector van aardgas op kolen werd overgestapt. Daardoor kon het grotere aantal kolentransporten de achteruitgang in het totale drogeladingsegment compenseren, zodat deze daling met -1,3% uiteindelijk vrij beperkt bleef.

AFBEELDING 1: VERVOERSVOLUME VAN DROGE BULKGOEDEREN OVER DE TRADITIONELE RIJN PER KWARTAAL



Bron: Destatis

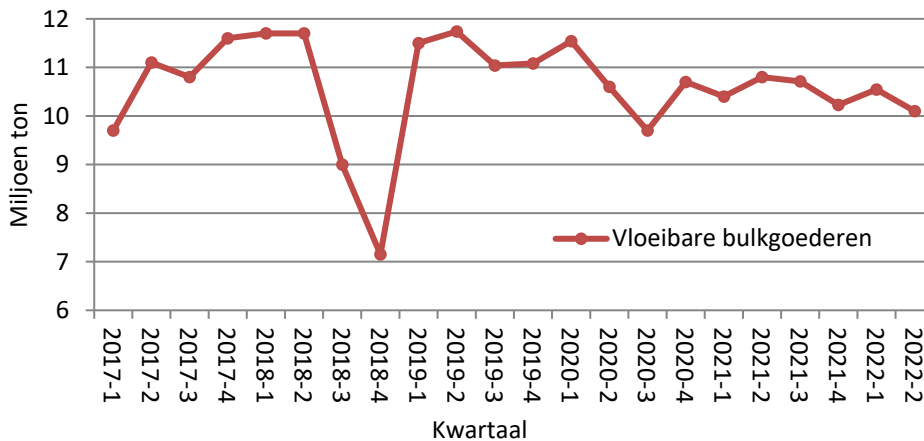
De evolutie van de vervoersvraag voor vloeibare bulkgoederen wordt nog altijd beïnvloed door de pandemie. Het effect op vloeibare bulkgoederen is echter volkomen anders dan bij droge bulkgoederen. Zo lijkt de vervoersvraag voor vloeibare bulkgoederen nu structureel lager dan vòòr de pandemie.

De oorlog in Oekraïne in de eerste helft van 2022 was een ingrijpende gebeurtenis. Deze leidde tot een haast ongekennde prijsstijging van ruwe olie en aardolieproducten. Gecorrigeerd voor inflatie lagen de brandstofprijzen in maart en juni 2022 op het hoogste niveau sinds januari 2006.

Bovendien is de snelle prijsstijging van diesel opvallend. Zo steeg de prijs van diesel in maart 2022 met 21% (ten opzichte van februari 2022). Voor benzine was de prijsstijging in maart 2022 eveneens fors, maar met 11% toch beduidend lager (ten opzichte van februari 2022). Hieraan moet worden toegevoegd dat de brandstofprijzen van benzine, diesel en vloeibaar aardgas een jaar eerder (in de zomer van 2020) door COVID-19 op het laagste peil sinds 2009 lagen.¹

Deze prijsontwikkelingen verzwakken van nature de vervoersvraag voor aardolieproducten. De effecten van deze prijswijzigingen op de Rijnvaart zullen naar verwachting echter pas in de tweede helft van het jaar volledig tot uiting komen.

AFBEELDING 2: VERVOERSVOLUME VAN VLOEIBARE BULKGOEDEREN OVER DE TRADITIONELE RIJN PER KWARTAAL



Bron: Destatis

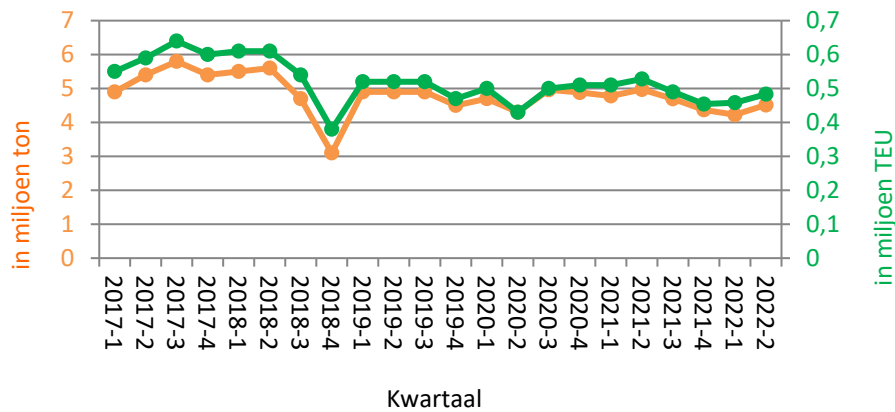
Wat het containervervoer betreft, zijn verklaringen voor de zwakke cijfers (-10,5% in de eerste helft van 2022 ten opzichte van 2021) te vinden in verstoringen van de wereldwijde toeleveringsketen; het maritieme containervervoer tussen China en Europa is verstoord. Dat heeft verschillende oorzaken die ook in de eerste helft van 2022 nog niet volledig waren weggenomen. In chronologische volgorde kunnen in het bijzonder de volgende hindernissen worden genoemd:²

- *in 2020:* COVID-19 (verminderde productie, maatregelen ter beperking van contacten en verzuim door ziekte)
- *in 2021:*
 - grillig herstel van de vraag naar goederen aan het eind van de lockdowns en daardoor overbelasting van de logistieke keten;
 - blokkade van het Suezkanaal;
 - overbelasting van de zeehavens en daardoor problemen met het vervoer naar het achterland per binnenvaartschip en over het spoor;
- *in 2022:* opnieuw een onderbreking van de toeleveringsketen door sluiting van de zeehavens van Shanghai en Shenzen door COVID-19-maatregelen in China. Deze containerstroom werd pas in de zomer van 2022 weer hersteld. Dit is in de zeehavens echter weer terug te zien in de vorm van overbelasting van de terminals en het achterlandvervoer.

¹ Bron: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2022), Recente ontwikkelingen en de gevolgen voor het goederenvervoer van, naar en door Nederland, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, september 2022.

² Bron: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2022), Recente ontwikkelingen en de gevolgen voor het goederenvervoer van, naar en door Nederland, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, september 2022.

AFBEELDING 3: VERVOERSVOLUME VAN CONTAINERVRACHT OVER DE TRADITIONELE RIJN



Bron: Destatis

2. Vervoer over de Rijn bij de sluis van Iffezheim – Analyse van structurele gegevens

In dit hoofdstuk worden belangrijke resultaten van een gedetailleerde gegevensanalyse bij de sluis van Iffezheim aan de Oberrhein gepresenteerd. De gebruikte ruwe gegevens werden beschikbaar gesteld door de Duitse vaarweg- en scheepvaartbeheerder. De volgende analyses moeten derhalve worden opgevat als een beschrijving van de verhoudingen op de Oberrhein. Het is daarom niet mogelijk de afzonderlijke concrete cijfers van deze analyse toe te passen op andere delen van de Rijn of de gehele Rijn.

Toch kan aan de hand van deze analyse onderzocht worden wat de effecten zijn van het laagwater in de zomer van 2022 op operationele parameters (beladingsgraad, aantal transporten, enz.) in het gebied van de Oberrhein. Verder kan ook het vervoer over de Oberrhein per goederensegment worden geanalyseerd en gekoppeld worden aan de afzonderlijke landen.

Binnenvaartvervoer bij Iffezheim naar vervoersrichting

De volgende tabel toont de hoeveelheid vervoerde goederen door de sluis van Iffezheim (tussen Straatsburg en Karlsruhe) in de eerste acht maanden van 2022. Dit vervoer is opgesplitst per goederensegment en per vervoer stroomopwaarts (van noord naar zuid) en stroomafwaarts (van zuid naar noord).

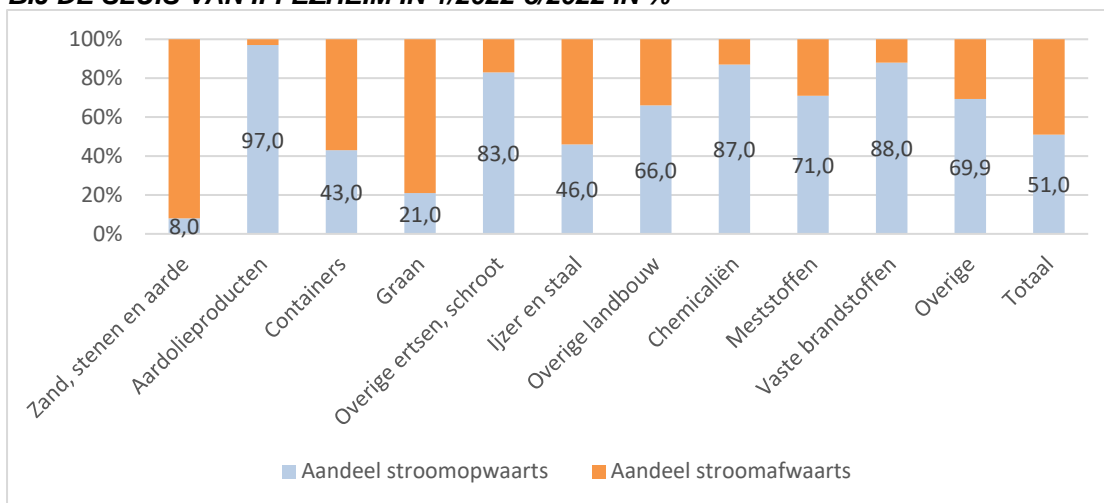
TABEL 3: VERVOERSVOLUME BIJ DE SLUIS VAN IFFEZHEIM IN 1/2022-8/2022 NAAR TYPE GOEDEREN EN VERVOERSRICHTING

| Goederensegment | Vervoer stroomopwaarts in ton | Vervoer stroomafwaarts in ton | Totaal vervoer in ton |
|-------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-----------------------|
| Zand, stenen, aarde | 256.273 | 2.909.508 | 3.165.781 |
| Aardolieproducten | 2.333.010 | 60.302 | 2.393.312 |
| Containers | 571.641 | 769.824 | 1.341.465 |
| Graan | 178.333 | 669.478 | 847.811 |
| Overige ertsen, schroot | 680.449 | 135.947 | 816.396 |
| IJzer en staal | 321.220 | 381.896 | 703.116 |
| Overige landbouw | 413.300 | 209.160 | 622.460 |
| Chemicaliën | 308.715 | 44.310 | 353.025 |
| Meststoffen | 191.802 | 79.311 | 271.113 |
| Vaste brandstoffen | 104.931 | 13.915 | 118.846 |
| Overige | 153.017 | 69.159 | 222.176 |
| Totaal | 5.528.321 | 5.349.364 | 10.877.685 |

Bronnen: analyse van de CCR op basis van gegevens van de Duitse waterwegen- en scheepvaartbeheerder

De volgende afbeelding laat zien dat 97% van de vloeibare aardolieproducten stroomopwaarts wordt vervoerd, wat te maken heeft met de productie ervan in raffinaderijen in het ARA-gebied. Deze producten worden dan over de Rijn naar het achterland naar Duitsland, Zwitserland en Frankrijk vervoerd.

AFBEELDING 4: AANDEEL VAN HET VERVOER STROOMOPWAARTS EN STROOMAFWAARTS BIJ DE SLUIS VAN IFFEZHEIM IN 1/2022-8/2022 IN %



Bronnen: analyse van de CCR op basis van gegevens van de Duitse vaarweg- en scheepvaartbeheerder

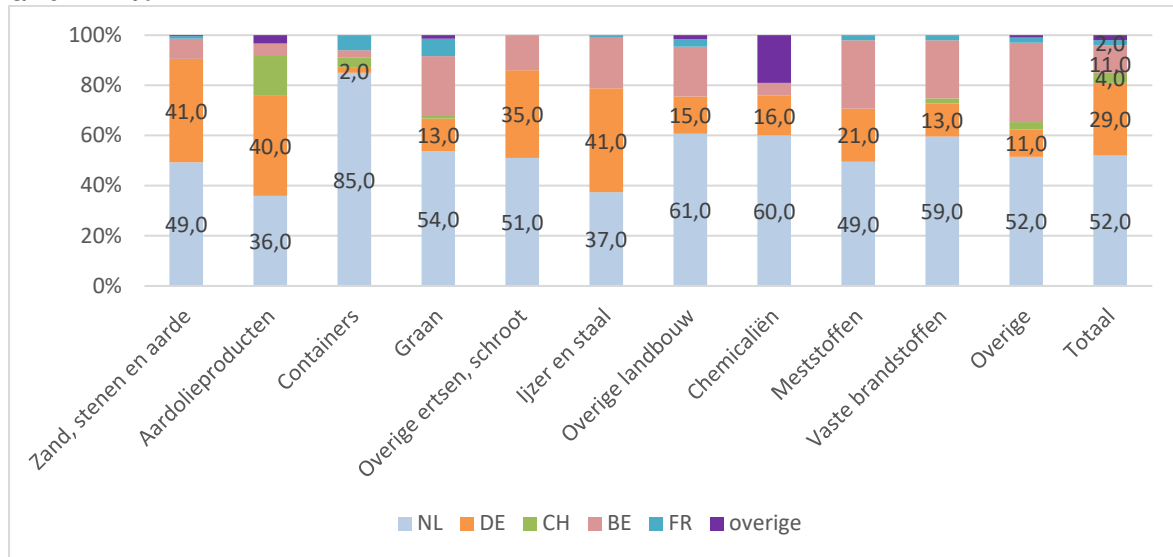
Niet alleen aardolieproducten maar ook vaste brandstoffen (kolen) worden grotendeels stroomopwaarts vervoerd. Dit heeft te maken met de invoer van kolen en het feit dat er min of meer 100% afhankelijkheid van invoer van deze grondstoffen bestaat.

Voor het containervervoer domineert het vervoer stroomafwaarts¹, wat al werd geconstateerd in eerdere analyses (op basis van gegevens van de Duitse dienst voor de statistiek *destatis*). Ook zand, aarde en bouwmaterialen en graan worden overwegend stroomafwaarts, dus van het zuiden naar het noorden, vervoerd.

Binnenvaartvervoer bij Iffezheim naar aandeel per vlaggenstaat

Met behulp van de gegevens kunnen de aandelen van de belangrijkste vlaggenstaten worden berekend en ook nog gedifferentieerd worden naar goederensegment.

AFBEELDING 5: AANDEEL PER VLAGGENSTAAT AAN DE SLUIS BIJ IFFEZHEIM IN 1/2022-8/2022 in % *



Bronnen: analyse van de CCR op basis van gegevens van de Duitse waterwegen- en scheepvaartbeheerder * De aandelen per vlaggenstaat bij "totaal" omvatten geen transporten zonder lading en ook geen passagiersschepen, maar uitsluitend geladen vrachtschepen.

Aandeel per vlaggenstaat in het goederenvervoer

- Schepen die onder Nederlandse vlag varen hadden in totaal het grootste marktaandeel, met 52,0% van alle passerende schepen bij Iffezheim in de eerste acht maanden van 2022. Van het containervervoer waren circa 85% van alle passerende schepen Nederlandse schepen. Het grootste aandeel kwam voor rekening van Nederlandse schepen die containers, overige landbouwproducten, chemische producten, vaste brandstoffen (kolen) en graan vervoeren.
- Schepen onder Duitse vlag volgden als tweede met een marktaandeel van 29,0%. De grootste marktaandelen hadden Duitse schepen die ijzer en staal, zand, aarde en bouwmaterialen, alsook aardolieproducten vervoeren.

¹ Indien het containervervoer niet in ton, maar in TEU wordt bekeken, is het vervoer stroomopwaarts en stroomafwaarts ongeveer gelijk. Dat betekent dat ongeveer evenveel containers stroomopwaarts als stroomafwaarts worden vervoerd. Wordt echter de inhoud van de containers in aanmerking genomen, dan valt op dat er meer beladen containers (en dus meer ton) stroomafwaarts, dus van het zuiden naar het noorden, worden vervoerd dan in omgekeerde richting.

- Schepen onder Belgische vlag waren goed voor in totaal 11,0% van alle scheepstransporten, waarbij het aandeel per goederensegment echter zeer uiteenlopend is. Belgische schepen spelen een grote rol bij het vervoer van graan (24,0% van het gehele vervoer), meststoffen (goed voor 27,0% van alle transporten) en kolen (23,0% van alle transporten). In de grootste segmenten qua hoeveelheid is het Belgische aandeel echter zeer gering, wat de verklaring vormt voor het vrij lage totale aandeel van Belgische schepen van 11%.
- Schepen onder Zwitserse vlag hadden het op drie na grootste marktaandeel met 4,0%. Onevenredig groot is het aandeel voor aardolieproducten (16,0%), wat te verklaren is door het feit dat het percentage Zwitserse schepen in de tankvloot hoog is. Ook zou dit kunnen komen doordat ongeveer 60% van de overslag in de *Zwitserse Rijnhavens* uit aardolieproducten bestaat.
- Op de vijfde plek kwamen schepen onder Franse vlag, met een aandeel van 2,0%. De grootste aandelen bereikten Franse schepen bij het vervoer van graan (7,0%) en het containervervoer (6,0%).
- Vlaggen van andere staten: overige landen nemen meestal slechts kleine aandelen in; hun aandeel ligt gemiddeld bij 2,0%. De enige uitzondering is het segment van chemicaliën, waar de vlaggen van overige staten goed zijn voor circa 19% van alle passerende schepen. In de database is echter niet aangegeven om welke landen het gaat. Er kan vanuit worden gegaan dat schepen onder Luxemburgse vlag een zekere rol spelen, door het relatief grote aantal tankschepen dat onder Luxemburgse vlag vaart.

Aandelen van vlaggenstaten bij de passagiersvaart

Wat de passagiersvaart betreft (reizen zonder passagiers niet meegeteld), hebben schepen onder Zwitserse vlag met 59,2% van alle scheepsreizen met afstand het grootste marktaandeel. Op de tweede en derde plek komen schepen onder Duitse vlag (14,9%) en Franse vlag (12,8%). Nederlandse schepen hadden een aandeel van 2,6%. De schepen die onder vlag van andere staten varen, bereiken samen een aandeel van 10,5%

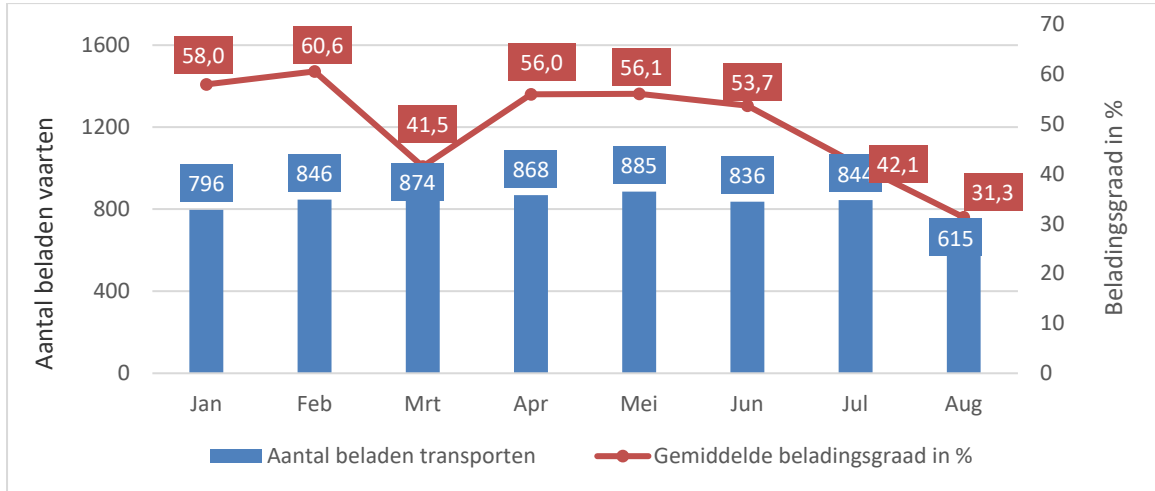
Operationele parameters van de Rijnvaart in de eerste acht maanden van 2022

Met behulp van de database voor de sluis bij Iffezheim die door de Duitse vaarweg- en scheepvaartbeheerder ter beschikking is gesteld, kunnen de effecten van het laagwater in de zomer van 2022 worden onderzocht. Hierbij werden voor elke maand tussen januari en augustus 2022 de volgende variabelen geëxtraheerd en met elkaar vergeleken:

- 1) totaal aantal transporten met beladen schepen
- 2) totale hoeveelheid vervoerde goederen
- 3) gemiddeld vrachtniveau per transport
- 4) gemiddeld laadvermogen van de gebruikte schepen
- 5) gemiddelde diepgang per reis.

Uit de combinatie van de variabelen 3) en 4) kan vervolgens de gemiddelde beladingsgraad in % worden berekend. De volgende grafieken illustreren de evolutie van deze variabelen voor drogeladingschepen die tijdens de eerste acht maanden van 2022 de sluis bij Iffezheim aan de Oberrhein passeerden.

AFBEELDING 6: AANTAL BELADEN TRANSPORTEN EN BELADINGSGRAAD PER TRANSPORT VOOR DROGELADINGSCHEPEN AAN DE SLUIS BIJ IFFEZHEIM IN DE EERSTE ACHT MAANDEN VAN 2022

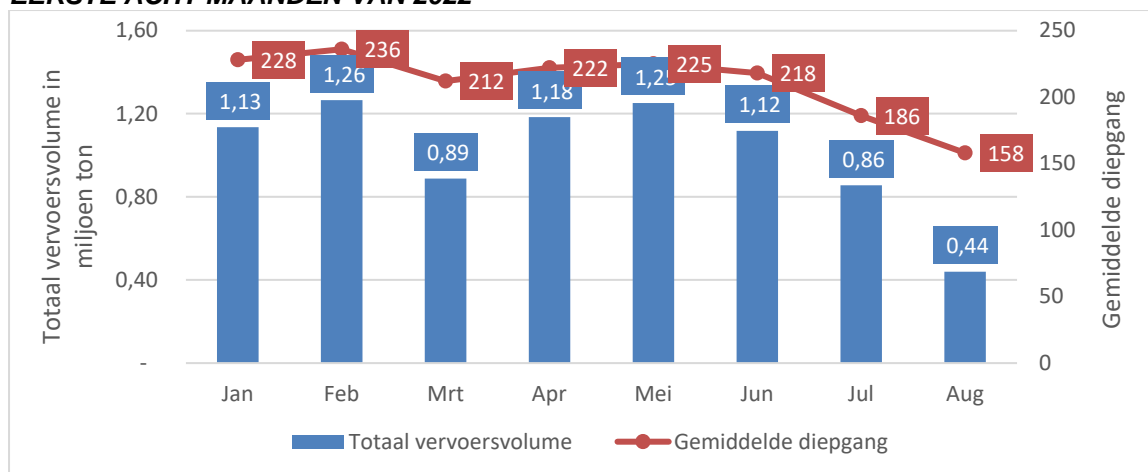


Bronnen: analyse van de CCR op basis van gegevens van de Duitse vaarweg- en scheepvaartbeheerder

De afbeelding laat zien dat nadat in juli 2022 een periode van laag water aanbrak, de gemiddelde beladingsgraad per transport afnam (van 54% naar 42%).

In augustus daalde het water echter nog veel verder. Hierdoor liep ook de beladingsgraad van de schepen verder terug. Tegelijkertijd kan worden vastgesteld dat er toen ook minder schepen met lading onderweg waren. Dit kan worden verklaard door het feit dat het water zo laag stond, dat sommige schepen die van de Niederrhein kwamen de Middenrijn niet meer konden passeren en dus ook niet meer op de Oberrhein konden varen. Al met al leidde dit tot een drastische krimp van het totale vervoersvolume (-49% ten opzichte van juli 2022 en -61% ten opzichte van juni).

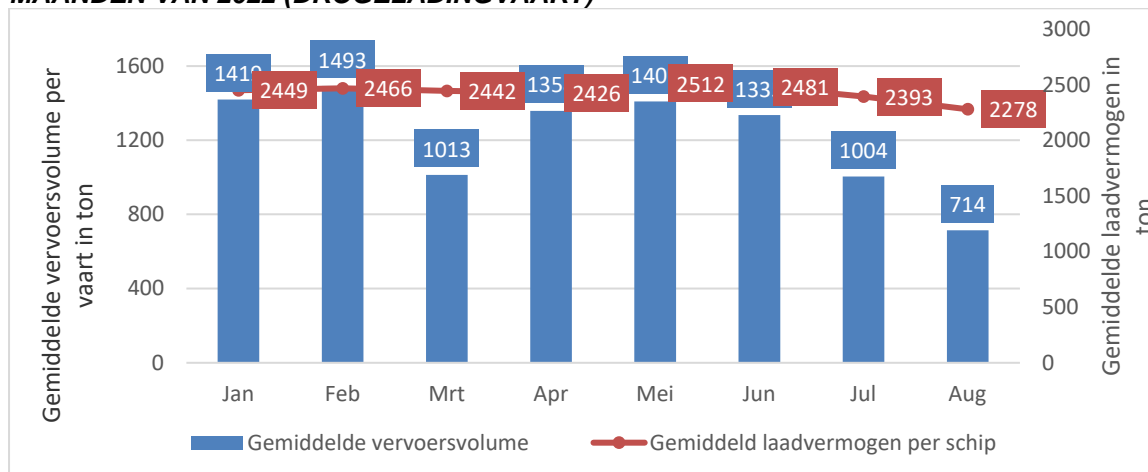
AFBEELDING 7: ONTWIKKELING VAN DE GEMIDDELDE DIEPGANG VAN SCHEPEN EN HET TOTALE VERVOERSVOLUME VOOR DROGELADINGBULK BIJ DE SLUIS VAN IFFEZHEIM IN DE EERSTE ACHT MAANDEN VAN 2022



Bron: analyse van de CCR op basis van gegevens van de Duitse waterwegen- en scheepvaartbeheerder

Deze ontwikkeling wijst erop dat het in juli en augustus niet meer mogelijk was de lage waterstanden te compenseren met een verhoging van het aantal transporten. Een reden hiervoor kan zijn dat er onvoldoende schepen ter beschikking stonden die bij dergelijke lage waterstanden nog kunnen varen. Zoals immers uit de cijfers blijkt, veranderde de gemiddelde capaciteit van de schepen die de sluis bij Iffezheim passeerden tussen juni en augustus maar nauwelijks. Het gemiddelde laadvermogen was in augustus met 2278 ton slechts weinig lager dan in de maanden ervoor (gemiddelde laadvermogen van januari tot juli: 2452 ton).

AFBEELDING 8: GEMIDDELDE VERVOERSVOLUME PER TRANSPORT EN GEMIDDELD LAADVERMOGEN VAN DE SCHEPEN BIJ DE SLUIS VAN IFFEZHEIM IN DE EERSTE ACHT MAANDEN VAN 2022 (DROGELADINGVAART)



Bron: analyse van de CCR op basis van gegevens van de Duitse waterwegen- en scheepvaartbeheerder

3. Vervoersprestatie in de Rijnsoeverstaten

De volgende tabel toont de vervoersvolumes in de eerste semesters van 2019, 2020, 2021 en 2022 in de CCR-lidstaten en het veranderingspercentage van 2022/2021.

TABEL 4: VERVOERSVOLUMES IN DE BINNENVAART IN DE RIJNOEVERSTATEN IN DE EERSTE SEMESTERS VAN 2019, 2020, 2021 EN 2022 ¹

| | Eerste semester 2019 in mln. t | Eerste semester 2020 in mln. t | Eerste semester 2021 in mln. t | Eerste semester 2022 in mln. t | Veranderingspercentage 2022/2021 in % |
|---------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|--|
| Nederland | 185,1 | 176,5 | 186,6 | 187,0 | +0,1 |
| Duitsland | 106,3 | 94,8 | 99,1 | 97,8 | -1,2 |
| België – Vlaanderen | 36,0 | 34,7 | 35,9 | 35,7 | -0,5 |
| Frankrijk | 28,7 | 26,7 | 28,2 | 27,5 | -2,4 |
| België –Wallonië | 20,4 | 17,3 | 16,7 | 17,2 | +3,0 |
| Zwitserland | 3,2 | 2,7 | 2,8 | 2,3 | -17,7 |

Bronnen: Eurostat [IWW_GO_QNAVE], Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, SPW Service Public de Wallonie, Schweizerische Rheinhäfen

TABEL 5: VERVOER VAN DROGE BULKGOEDEREN

| | Eerste semester 2021 in mln. t | Eerste semester 2022 in mln. t | Veranderingspercentage 2022/2021 in % |
|---------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|--|
| Nederland | 96,9 | 99,2 | +2,4 |
| Duitsland | 57,6 | 56,7 | -1,6 |
| België - Vlaanderen | 24,1 | 25,2 | +4,7 |
| Frankrijk | 21,2 | 20,2 | -4,5 |
| België –Wallonië | 13,7 | 14,1 | +3,2 |
| Zwitserland | 1,4 | 1,4 | +2,7 |

Bronnen: Eurostat [IWW_GO_QNAVE], Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, SPW Service Public de Wallonie, Schweizerische Rheinhäfen

TABEL 6: VERVOER VAN VLOEIBARE BULKGOEDEREN

| | Eerste semester 2021 in mln. t | Eerste semester 2022 in mln. t | Veranderingspercentage 2022/2021 in % |
|---------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|--|
| Nederland | 62,8 | 61,7 | -1,7 |
| Duitsland | 24,3 | 24,1 | -1,1 |
| België - Vlaanderen | 6,4 | 6,4 | +/-0 |
| Frankrijk | 2,9 | 3,0 | +6,6 |
| België -Wallonië | 2,2 | 2,0 | -6,8 |
| Zwitserland | 1,4 | 0,8 | -38,6 |

Bronnen: Eurostat [IWW_GO_QNAVE], Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, SPW Service Public de Wallonie, Schweizerische Rheinhäfen

¹ Voor België werden de resultaten van beide Belgische regionale waterwegeninstanties gebruikt: De Vlaamse Waterweg en SPW Service Public de Wallonie.

TABEL 7: GOEDERENVERVOER IN CONTAINERS

| | Eerste semester 2021 in mln. t | Eerste semester 2022 in mln. t | Veranderingspercentage 2022/2021 in % |
|---------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|--|
| Nederland | 27,3 | 25,3 | -7,4 |
| Duitsland | 10,7 | 9,6 | -10,3 |
| België – Vlaanderen | 4,9 | 3,7 | -23,7 |
| Frankrijk | 1,6 | 1,8 | +8,9 |
| België – Wallonië | 0,8 | 1,0 | +26,7 |
| Zwitserland * | 0,47 | 0,53 | +14,0 |

Bronnen: Eurostat [IWW_GO_QCNAVE], Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, SPW Service Public de Wallonie, Schweizerische Rheinhäfen

* De cijfers van 0,47 en 0,53 mln. ton voor Zwitserland zijn gebaseerd op een berekening waarbij de TEU-hoeveelheid van geladen containers van 50.000 TEU in het eerste semester (bron: Schweizerische Rheinhäfen) vermenigvuldigd werd met een factor van 10,66 ton/TEU. De factor is de gemiddelde hoeveelheid goederen per container, die is ontleend aan de Rijncontainerstatistieken.

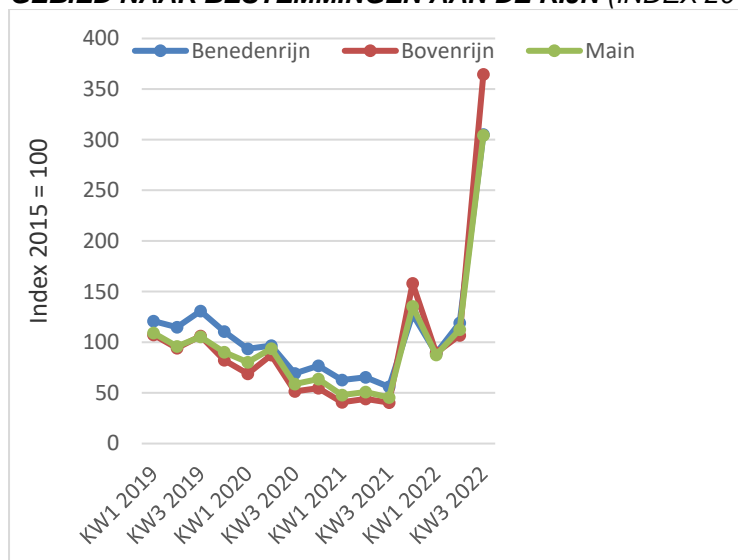
4. Vrachtprijzen in de Rijnvaart

Vrachtprijnsindex van het Nederlandse marktonderzoeksbureau PJK

Voor de tankvaart tussen het ARA-gebied en het Rijnstroomgebied toonden de vrachtprijzen in de tweede helft van 2021 een tijdelijke stijging. Deze stijging hield verband met de periode van laag water in 2021. Tijdens de eerste helft van 2022 daalden de vrachtprijzen vervolgens licht, hetgeen gelijke tred hield met het stijgende waterpeil. In juli en augustus 2022 veroorzaakte de opvallende periode van laag water een buitengewone stijging van de vrachtprijzen (KW3 2022).

Deze perioden van stijgende vrachtprijzen in 2021 en 2022 volgden op een periode waarin de vrachtprijzen voor vloeibare goederen aan een negatieve trend onderhevig waren. Deze neerwaartse trend gold voor de jaren 2019 en 2020.

AFBEELDING 9: ONTWIKKELING VAN DE VRACHTPRIJZEN VOOR GASOLIE UIT HET ARA- GEBIED NAAR BESTEMMINGEN AAN DE RIJN (INDEX 2015 = 100)



Tegen de achtergrond van deze prijsontwikkelingen zijn structurele invloedfactoren vast te stellen die de oorzaak zijn voor de neerwaartse trend van de vrachtprijzen in 2019 en 2020. ¹

Zo heeft de pandemie een negatieve invloed op de mobiliteit en dus ook op de vraag naar brandstof gehad. Dit had een weerslag op de vervoersvraag voor brandstoffen en dienovereenkomstig ook op de vrachtprijzen voor het vervoer van vloeibare goederen.

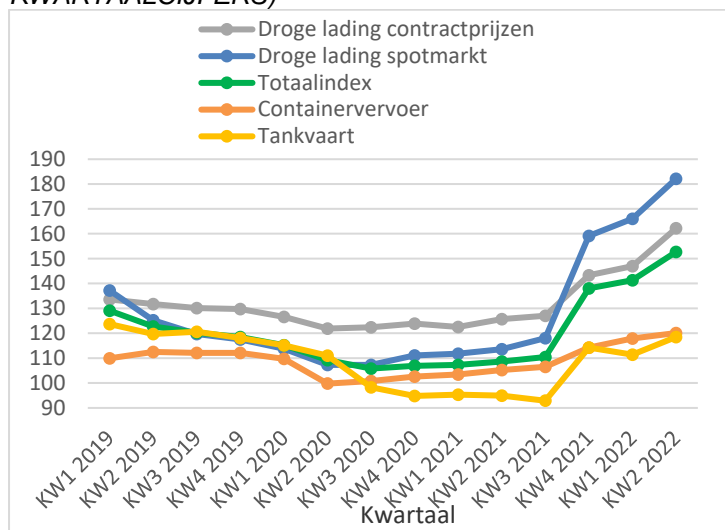
Bron: Berekening CCR op basis van PJK International

PJK vergaart vrachtprijzen (in euro per ton) voor de handel in vloeibare bulkgoederen tussen het ARA- en Rijngebied. De CCR rekent deze cijfers om naar een index met als basisjaar 2015. Niederrhein: Duisburg, Keulen. Oberrhein: Karlsruhe, Bazel. Main: Frankfurt/M.

Vrachtprijsindex van het Nederlandse Bureau voor de Statistiek (CBS)

Het CBS vergaart gegevens over vrachtprijzen bij een aantal Nederlandse binnenvaartondernemingen. Deze gegevens worden twee keer per kwartaal verzameld en omvatten brandstof- en laagwatertoeslagen. De resultaten bevestigen de prijsontwikkeling die in de PJK-index is waar te nemen.

AFBEELDING 10: EVOLUTIE VAN DE VRACHTPRIJZEN VOOR NEDERLANDSE BINNENVAARTONDERNEMINGEN PER MARKTSEGMENT (INDEX 2015 = 100, KWARTAALCIJFERS)



Ook de CBS-index vertoont een licht neerwaartse trend voor de vrachtprijzen van vloeibare goederen. Vanaf de tweede helft van 2021 begonnen alle vrachtprijzen te stijgen, als gevolg van de periode van laag water op de Rijn. Deze prijsstijging viel echter niet voor alle marktsegmenten hetzelfde uit.

Het sterkst was de prijsstijging voor het vervoer van droge bulkgoederen, wat het resultaat lijkt van een sterk gestegen vraag naar het vervoer van kolen.

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek (binnenvaartdiensten, prijsindex)

De toegenomen vraag naar scheepsruimte voor kolenvervoer in de drogelandingvaart was een belangrijke reden voor de duidelijke stijging van vrachtprijzen op de desbetreffende spotmarkt. Een andere oorzaak was de schaarste aan beschikbare scheepsruimte in drogelandingschepen, niet alleen door het lage water, maar ook doordat enkele honderden schepen van het Rijnstroomgebied naar het Donauebekken zijn vertrokken.

Het vertrek van schepen had te maken met de noodzakelijke afvoer van graan uit Oekraïne in het kader van de 'Solidarity Lanes'. Via dit initiatief kon de binnenvaart helpen om een gedeelte van het Oekraïense graan via de alternatieve logistieke route (via Oekraïense en Roemeense havens) uit Oekraïne weg te krijgen.

Wat de tankvaart betreft zijn er tussen de PJK-index en de CBS-index zowel gemeenschappelijke kenmerken als verschillen. Wat ze gemeen hebben is de neerwaartse trend in de jaren 2019, 2020 en de eerste helft van 2021. Ze verschillen omdat de PJK-index aanmerkelijk sterker heeft gereageerd op de periode van laag water in 2022. De belangrijkste reden daarvoor zou kunnen zijn dat de PJK-index het vervoer tussen het ARA- en Rijngebied weerspiegelt, terwijl de CBS-index verschillende vaargebieden (Rijn, Nederlandse vaarwegen, enz.) in beschouwing neemt. In delen van Nederland en België zijn de effecten van de lage waterstanden minder ernstig dan op de traditionele Rijn.

De containermarkt vertoonde, net als de tankvaart, een tamelijk zwakke ontwikkeling van de vrachtprijzen. De in hoofdstuk 1 genoemde factoren zijn hierbij van invloed, vooral de onderbrekingen in de wereldwijde toeleveringsketen in het mondiale containervervoer. Hierdoor lag het containervervoer op de Rijn in de eerste helft van 2022 10% lager ten opzichte van dezelfde periode het jaar ervoor. De onderliggende situatie werkte een stijging van de vrachtprijzen in het containervervoer in dat opzicht niet in de hand. Het lage water had weliswaar enige stimulerende werking op de prijzen, maar die viel duidelijk beperkter uit dan in de drogelandingvaart.

5. Ontwikkeling van de kosten

De prijzen voor ruwe olie, diesel, gasolie, stroom en aardgas bereikten in het eerste semester van 2022 het hoogste niveau sinds januari 2006. De luchtvaart, binnenvaart, het weg- en spoorwegvervoer berekenen in hun tarieven energietoeslagen. Daardoor kunnen de energiekosten deels worden doorberekend aan de klant. Aangezien alle vervoersmodi te kampen hadden met stijgende kosten en hogere prijzen, rijst de vraag of en in hoeverre de stijgende energiekosten, de oorlog in Oekraïne en de EU-sancties de onderlinge concurrentieverhoudingen beïnvloeden.

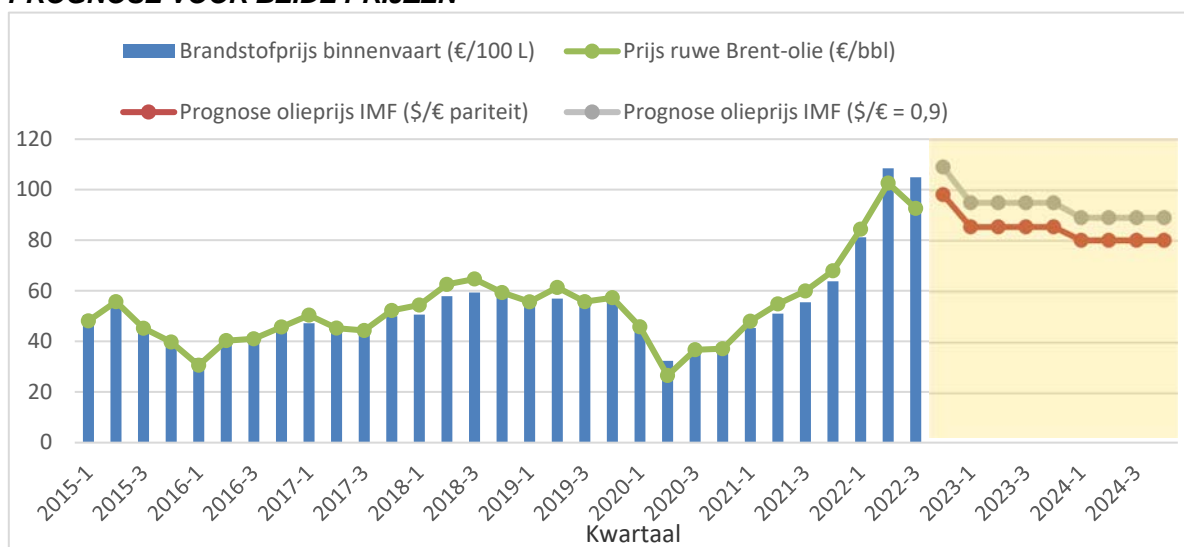
Ten aanzien van de sterk gestegen elektriciteitsprijzen is het spoorwegvervoer relatief gezien het sterkst getroffen door de gestegen energieprijzen, zodra de energiecontracten aflopen. In de binnenvaart zijn de prijzen voor gasolie minder snel gestegen, maar de kosten die zijn doorberekend aan de klant, zijn door periode van laag water in de zomer van 2022 aanzienlijk gestegen. Ook in het wegvervoer zijn de prijzen gestegen.¹

¹ Bron: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2022), Recente ontwikkelingen en de gevolgen voor het goederenvervoer van, naar en door Nederland, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, september 2022.

Als de brandstofkosten in de binnenvaart (gasolieprijzen) worden vergeleken met de olieprijs, dan is een nauw verband te zien, dat als uitgangspunt dient voor een prognose voor de brandstofprijzen (met gebruik van prognoses voor olieprijs).¹

De curves voor de olieprijs en de gasolieprijs lopen ongeveer gelijk op, waarbij echter moet worden opgemerkt dat de olieprijs in € per barrel (= 159 liter) is aangegeven, terwijl de brandstofprijs voor gasolie in € per 100 liter wordt aangeduid. De brandstofprijzen zijn absoluut gezien dus hoger dan de prijs van ruwe olie. Nadat de prijzen in het tweede kwartaal van 2020 door de COVID-19-pandemie op het laagste niveau sinds 2009 lagen, zijn ze in de loop van zowel 2021 als 2022 opgeklommen tot het hoogste niveau sinds begin 2006. Tussen half 2021 en half 2022 zijn de prijzen van zowel ruwe olie als de brandstofprijzen in de binnenvaart min of meer verdubbeld.

AFBEELDING 11: BRANDSTOFFPRIJZEN IN DE BINNENVAART, PRIJS VAN RUWE OLIE EN PROGNOSE VOOR BEIDE PRIJZEN *



Bronnen: ITB en SPF Economie (brandstofprijzen). US Energy Information Administration (olieprijzen). Federal Reserve Economic Data (historische wisselkoers US-dollars/euro)

* 1 Barrel (bbl) = 159 liter

De prognose voor de brandstofprijzen in 2023 en 2024 is gebaseerd op de prognose voor de olieprijs in combinatie met een veronderstelde wisselkoers tussen de euro en US-dollar. Hierbij worden voor de olieprijs de prognoses van het IMF gebruikt en voor de wisselkoers zijn twee scenario's uitgewerkt.

De olieprijsprognose van het IMF wijst op een lichte daling van de olieprijs in 2023 en 2024 (85,5 US-\$/barrel in 2023; 80,2 US-\$/barrel in 2024, ten opzichte van 98,2 US-\$/barrel in 2022).

Wat de wisselkoers betreft, moet worden opgemerkt dat de euro sinds begin 2021 ongeveer 23% van zijn waarde ten opzichte van de US-dollar is verloren. Eind oktober 2022 is de verhouding uitgekomen op een pariteit tussen beide valuta (\$/€ = 1,00), nadat begin 2021 de wisselkoers nog op \$/€ = 1,23 lag.

¹ Hierbij moet rekening gehouden worden met het feit dat de olieprijsgegevens oorspronkelijk in Amerikaanse dollars zijn aangegeven (bron: US Energy Information Administration en <https://www.eia.gov>) en met historische €/ \$-wisselkoersen in euro werden omgerekend om ze te kunnen vergelijken met de brandstofprijzen in de binnenvaart, die in euro worden aangeduid. De brandstofprijzen in de binnenvaart komen van het Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren (ITB) in België, dat de cijfers verkrijgt van het Belgische ministerie voor Economie.

Voor Europese consumenten en ondernemingen betekent deze devaluatie van de euro een verhoging van de invoerkosten voor ruwe olie en daarmee ook een (extra) verhoging van de brandstofprijzen (het fenomeen van geïmporteerde inflatie). Een deel van de stijgende inflatie in de eurozone is toe te schrijven aan dit effect van geïmporteerde inflatie, terwijl een ander deel te wijten is aan het schaarsere aanbod van ruwe olie op de wereldmarkt.

Voor de periode van de prognose wordt in één van beide scenario's uitgegaan van de huidige wisselkoers (pariteit, dus \$/€ = 1,00). In een tweede scenario wordt aangenomen dat de euro verder licht in waarde afneemt, tot een wisselkoers van \$/€ = 0,9. Daarom liggen in dit 'devaluatie-scenario' de brandstofkosten voor de Europese binnenvaart op een enigszins hoger niveau, zoals is terug te zien in de grafiek.

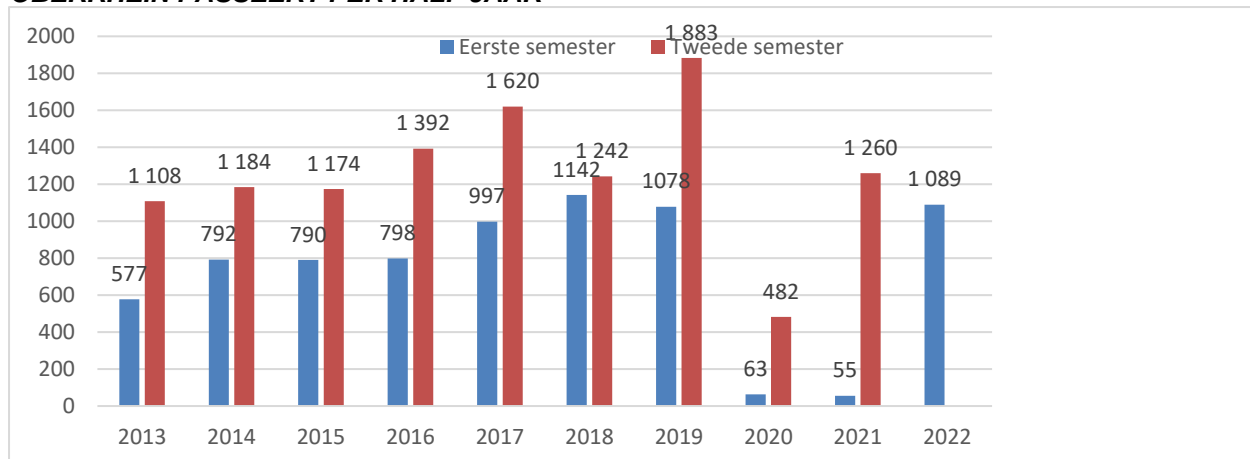
Op basis van deze overwegingen wordt met de huidige kennis verwacht dat de brandstofprijzen in de binnenvaart zich in 2023 en 2024 ergens tussen de 80 tot 100 euro per liter zullen gaan liggen. Bepalend voor de hoogte van de brandstofkosten in de periode van de prognose zullen de verdere geopolitieke ontwikkelingen zijn, vooral de oorlog in Oekraïne. Escalaties en de-escalaties van dit conflict kunnen een grote invloed hebben op de prijsontwikkeling van ruwe olie en brandstoffen. Zo kan in het geval van een de-escalatie de prijs van ruwe olie ook dalen. In dat geval zouden de brandstofkosten in de binnenvaart logischerwijze ook op een lager niveau uitkomen.

6. Passagiersvaart

Voor de ontwikkeling van de passagiersvaart is gekeken naar cijfers over hotelschepen die bij de sluis van Iffezheim geteld worden. De COVID-19-periode in 2020 en 2021 heeft duidelijke sporen nagelaten in de cijfers van de riviercruisevaart.

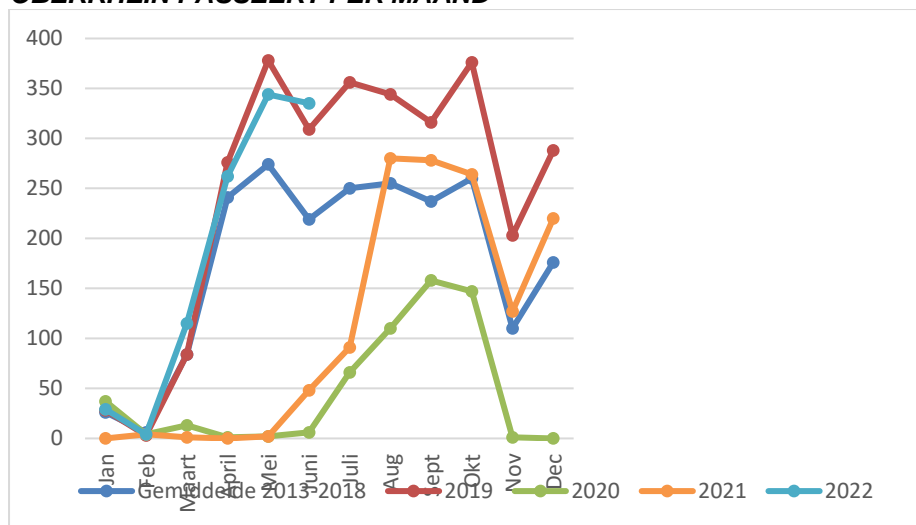
In de tweede helft van 2021 herstelde de riviercruisevaart zich echter enigszins. Dit herstel zette zich ook in de eerste helft van 2022 voort. Met een aantal van 1089 schepen die de sluis van Iffezheim passeerden, bereikte de riviercruisevaart op de Rijn in het eerste semester van 2022 alweer het niveau van voor de pandemie (eerste semester van 2019: 1078 scheepspassages).

AFBEELDING 12: AANTAL RIVIERCRUISESCHEPEN DAT DE SLUIS BIJ IFFEZHEIM OP DE OBERRHEIN PASSEERT PER HALF JAAR



Bron: Duitse waterwegen- en scheepvaartbeheerder

AFBEELDING 13: AANTAL RIVIERCRUISESCHEPEN DAT DE SLUIS BIJ IFFEZHEIM OP DE OBERRHEIN PASSEERT PER MAAND



Bron: Duitse waterwegen- en scheepvaartbeheerder

7. Samenvatting en vooruitblik

De trend van het vervoer van goederen door de binnenvaart is voor de Rijn en de Rijnsoeverstaten voor de eerste helft van het jaar licht neerwaarts. Dit is een gevolg van economische factoren, vooral de drastische afname aan aanbodzijde, veroorzaakt door de Russische aanval op Oekraïne.

De afzonderlijke marktsegmenten werden hierbij in verschillende mate geraakt. Het vervoer van droge bulkgoederen liep in de meeste gevallen terug (vooral het vervoer van ijzererts, zand, bouwmaterialen, secundaire grondstoffen en afval, waaronder metaalschroot). De belangrijkste uitzondering vormde het kolenvervoer, dat met circa 26% toenam. Het segment van vloeibare bulkgoederen kon door de enorm gestegen prijzen van ruwe olie de vervoersvraag van het jaar ervoor niet evenaren. De krimp bleef hier echter relatief beperkt. Het containervervoer leed ook in de eerste helft van 2022 onder onderbrekingen in de wereldwijde toeleveringsketen in het zeevervoer en had van alle marktsegmenten met de sterkste daling, van ongeveer 10%, te kampen.

De brandstofprijzen in de binnenvaart zijn tussen begin 2021 en halverwege 2022 min of meer verdubbeld. Een langdurige prijsstijging van ruwe olie, die begon na het einde van de eerste pandemiegolf in het najaar van 2020, is de belangrijkste oorzaak. De tweede oorzaak moet gezocht worden in de prijsstijgingen als gevolg van de oorlog in Oekraïne.

Uitgaand van de huidige stand van zaken wordt verwacht dat de brandstofprijzen in de binnenvaart in 2023 en 2024 tussen de 80 en 100 euro per liter zullen schommelen. Bepalend voor de hoogte van de brandstofkosten in de periode van de prognose zullen de verdere politieke ontwikkelingen zijn, vooral de oorlog in Oekraïne. Zowel escalaties als de-escalaties van het conflict kunnen een sterke invloed hebben op het prijsverloop van ruwe olie en brandstoffen.

De evolutie van de vrachtprijzen werd in de eerste zes maanden van 2022 nog beïnvloed door de periode van laag water van het jaar ervoor en toonde hogere vrachtprijzen voor alle marktsegmenten. In de tweede helft van 2022 liepen de vrachtprijzen tijdelijk sterk op, door nog een periode van laag water in de zomer van 2022. Over een langere periode gezien, kende het drogeladingsegment de afgelopen drie jaar een gunstiger verloop van de vrachtprijzen dan de segmenten van vloeibare bulkgoederen en containers.

De passagiersvaart – en in het bijzonder de riviercruisevaart – heeft zich volgens de cijfers voor de sluis bij Iffezheim in de tweede helft van 2021 en de eerste helft van 2022 weer duidelijk hersteld. De cijfers van het aantal schepen dat de sluis passeerde, lagen voor deze periodes weer geheel op het hoge niveau van 2019.

Hoewel de periode van laag water in de zomer van 2022, die in juli en augustus plaatsvond, niet tot de eerste helft van 2022 behoort, zijn toch enkele opmerkingen hierover op hun plaats. Dankzij een gedetailleerde database van de Duitse vaarweg- en scheepvaartbeheerder voor het verkeer bij de sluis van Iffezheim in de eerste acht maanden van 2022, kunnen de ontwikkelingen in deze periode geschetst worden.

Tot en met juni traden er geen bijzonderheden op voor wat betreft de belangrijkste operationele parameters. Zo lag de beladingsgraad van de schepen in de eerste helft van het jaar op een gemiddelde van 54%. In juli daalde de beladingsgraad naar 42%, terwijl tegelijkertijd het aantal transporten ongeveer verdubbelde (juni: 836, juli: 1658). Hieruit kan worden geconcludeerd dat de vervoersvraag erg groot was (kolenvervoer) en dat geprobeerd werd om aan deze grote vraag tegemoet te komen door meer schepen te laten varen. Dit lukte ook, want het totale vervoersvolume bij de sluis van Iffezheim nam tussen juni en juli 2022 toe van 1,1 miljoen ton tot 1,7 miljoen ton.

In augustus 2022 bleef het water echter zakken en zo ook meerdere parameters: de gemiddelde beladingsgraad liep terug naar 31% en ook het aantal transporten daalde van 1658 (juli) tot 615 (augustus). Daardoor nam ook het totale vervoersvolume sterk af, namelijk van 1,7 miljoen ton tot 0,4 miljoen ton. Op grond van deze cijfers kan de conclusie worden getrokken dat in augustus veel schepen de Oberrhein niet meer konden bereiken omdat het waterpeil eenvoudigweg te laag was. De geringe beladingsgraad kon derhalve niet meer worden gecompenseerd met een verhoging van het aantal transporten.

De resultaten van deze gedetailleerde analyse komen ook terug in de vooruitblik voor de tweede helft van het jaar. De periode van laag water bleef voornamelijk beperkt tot de maanden juli en augustus 2022. In september en oktober herstelden de waterstanden zich weer. Hoewel op hydrologisch gebied dus weer sprake is van normale omstandigheden, zien de economische randvoorwaarden er in de tweede helft van het jaar nog steeds ongunstig uit. De aanhoudend hoge energieprijzen, vooral van stroom en gas, leiden tot een slechtere concurrentiepositie van de Europese industrie. Hierdoor ontstaan productieverlagingen in belangrijke markten waarvan de binnenvaart afhankelijk is. Voor 2022 moet dan ook worden uitgegaan van een zwakkere vervoersvraag.

PROTOCOL 9

Goedkeuring van het nieuwe Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn ("RSP") (aangenomen door middel van een schriftelijke procedure op 8 november 2022)

1. De Verklaring van Mannheim van 17 oktober 2018 bekrachtigt de in de Verklaring van Bazel (16 mei 2006) vastgelegde doelstellingen van de CCR ten aanzien van de modernisering en harmonisering van het rechtskader voor de beroepskwalificaties in de Rijnvaart en Europese binnenvaart. De CCR wordt daarin opgedragen door moderne bemanningsvoorschriften de attractiviteit van de sector te bevorderen, zodat de Rijnvaart ook in de toekomst onder zo mogelijk eenvoudige, duidelijke en geharmoniseerde wettelijke randvoorwaarden kan functioneren.
2. De Richtlijn (EU) 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2017 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart en tot intrekking van de Richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG van de Raad (hierna: "de Richtlijn") volgt een op competenties gebaseerde benadering, in tegenstelling tot het huidige recht dat gebaseerd is op ervaringen. Een aanpassing van het rechtskader voor de Rijn aan de voorschriften van de Europese Richtlijn en met name aan de nieuwe, op competenties gebaseerde benadering zal niet alleen de mobiliteit van de bemanningsleden in de binnenvaart ten goede komen, maar ook de attractiviteit van de sector. Bovendien wordt hierdoor een uniform stelsel voor de gehele Rijn tot stand gebracht.
3. De CCR heeft in het verleden met zeven lidstaten van de Europese Unie administratieve overeenkomsten gesloten over de erkenning van schippersvaarbewijzen en vaartijden, om daarmee de basis te leggen voor een harmonisatie van de wettelijke voorschriften in Europa. De CCR heeft tot nu toe de erkenning van de Europese kwalificatiecertificaten toegekend nadat de gelijkwaardigheid van de voorschriften van het derde land dat om erkenning verzocht had, werd vastgesteld. Dit is van belang om de veiligheid in de Rijnvaart te kunnen waarborgen.
4. De CCR heeft bij Besluit 2015-I-3 samen met de EU het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart („CESNI“) ingesteld. De taken van dit comité bestaan onder andere uit de goedkeuring van standaarden voor de beroepskwalificaties en medische geschiktheid in de binnenvaart, waar de dienovereenkomstige regelgevingen op Europees en internationaal niveau – waaronder die van de EU en de CCR – naar verwijzen zodat zij toepassing vinden.

CESNI heeft tijdens de vergadering op 8 november 2018 in Praag voor de gehele Europese Unie en de Rijnvaart veertien standaarden aangenomen die gebundeld werden tot de Europese Standaard voor beroepskwalificaties in de binnenvaart (ES-QIN). De ES-QIN 2018/1 bevat:

- competentiestandaarden,
- standaarden voor praktijkexamens,
- standaarden voor de toelating van simulatoren,
- standaarden voor de medische geschiktheid.

Deze uniforme voorschriften dragen bij aan de veiligheid in de binnenvaart. Zij hebben tot doel vast te leggen welke eisen aan de bemanning gesteld moeten worden zodat de afgegeven kwalificatiecertificaten erkend kunnen worden. Op deze wijze geeft CESNI invulling aan de taak om voor de CCR en de EU een gemeenschappelijk kader tot stand te brengen.

Op 15 oktober 2019 werd een nieuwe versie (2019/1) van de ES-QIN uitgebracht, die in vergelijking met de ES-QIN 2018/1 in een aantal opzichten werd aangevuld. Er werden met name verschillende modellen opgenomen voor bemanningsdocumenten.

CESNI-standaarden zijn niet *op zich* bindend. De EU en de CCR, alsmede andere internationale organisaties of individuele landen kunnen de standaarden toepasselijk verklaren door deze in hun desbetreffende rechtskader op te nemen.

5. In het overleg tussen de CCR en de Europese Commissie ging het vooral om de geldigheid van de bemanningsdocumenten op de Rijn en dan voornamelijk om de formulering van artikel 3.02 van het RSP.
De deskundigen van de CCR geven de voorkeur aan een formulering waaruit blijkt dat zowel de op grond van het recht van de Unie als op grond van het RSP afgegeven documenten beide op de Rijn geldig zijn. Dit moet op deze manier geformuleerd worden, aangezien de richtlijn niet op zich rechtstreeks toepasselijk is op de Rijn tussen Bazel en de open zee. Deze formulering heeft vooral tot doel het uniforme rechtskader op de gehele Rijn te behouden, omdat dit een absolute voorwaarde is voor een vrije Rijnvaart onder gelijke voorwaarden. In artikel 3.02 is voorzien dat op de Rijn zowel Uniekwalificatiecertificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken geldig zijn die op grond van de Richtlijn werden afgegeven, als kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken die werden afgegeven op grond van het RSP.
6. In het nieuwe RSP wordt de geldigheid van de kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken van de Unie die krachtens de richtlijn worden afgegeven, op de gehele Rijn erkend.
7. Met dit besluit neemt de CCR een volledig herzien RSP aan, om de in de Verklaring van Mannheim vastgelegde doelstellingen te bereiken, namelijk, een harmonisatie en een hoge kwaliteit van de opleidingen en cursussen; de CCR verwijst hiervoor naar de ES-QIN 2019/1 en harmoniseert zij haar regelgeving met de Richtlijn (EU) 2017/2397. De nieuwe versie van het reglement is als bijlage bijgevoegd. Het RSP dat tot nu toe van kracht was op grond van bijlage 1 bij Besluit 2010-I-8 trad in werking op 1 juli 2011. Als het nieuwe RSP van kracht wordt, zal deze versie van het RSP buiten werking treden.
8. Navolgend worden de resultaten van de evaluatie beschreven overeenkomstig de richtsnoeren voor de reglementaire activiteiten van de CCR (Besluit 2008-I-3).

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

Deze wijzigingen hebben tot doel het RSP aan te passen, om een geharmoniseerd en modern reglementair kader voor de Rijn en andere Europese binnenwateren te kunnen waarborgen.

De bepalingen in het RSP met betrekking tot het scheepvaartpersoneel worden in overeenstemming gebracht met de Europese voorschriften. Naar voorbeeld van de Richtlijn wordt een op competenties gebaseerde benadering gevolgd en zijn de CESNI-standaarden voor beroepskwalificaties, praktijkexamens, toelating van simulatoren, medische geschiktheid en modellen voor de bemanningsdocumenten in het RSP opgenomen en daardoor op de Rijn toepasselijk verklaard.

In het navolgende worden de redenen beschreven voor deze wijzigingen die een herziening van het RSP rechtvaardigen om uniforme eisen voor de beroepskwalificaties vast te leggen.

In de Duitse versie wordt de naam van het reglement aangepast aan de benaming van de andere reglementen van de CCR en gewijzigd in "Rheinschiffpersonalverordnung".

Artikel 1.01

Toepassingsgebied

De bepaling is gebaseerd op 2.01 van de vorige versie, waarin voor alle voorschriften met betrekking tot de kwalificaties en de bemanning werd aangegeven wat het toepassingsgebied was. Nu er na de aanpassing van het RSP aan de bepalingen van de Richtlijn (EU) 2017/2397 geen aparte patenten meer zijn (schipperspatent en radarpatent), kon het voorschrift voor het toepassingsgebied aan het begin van het reglement worden geplaatst. Voor wat de bemanningsvoorschriften betreft is het toepassingsgebied identiek aan de bepalingen van de Richtlijn. Veerponten zijn echter uitgesloten, omdat die niet onder de bevoegdheid van de CCR vallen. Voor vrij varende veerponten wordt de Richtlijn in de lidstaten van de CCR die ook lid zijn van de Europese Unie geïmplementeerd, maar dus buiten het RSP om.

Artikel 1.01 RSP legt het toepassingsgebied vast voor de algemene bepalingen, de kwalificaties en de bemanning.

In bepaalde voorschriften kunnen uitzonderingen op dit toepassingsgebied worden voorzien.

Artikel 1.02

Begripsbepalingen

De bepaling komt in grote lijnen overeen met artikel 1.01 van de vorige versie. De begripsbepalingen werden aangevuld en aangepast aan de ES-TRIN, rekening houdend met de bepalingen van de Richtlijn en CESNI (definitie ES-QIN). Er is tevens meer rekening gehouden met de gelijkkluidende definities in het Rijnvaartpolitiereglement.

1. "vaartuig": In deze begripsbepaling is het begrip "veerpont" geschrapt, omdat veerponten niet vallen onder de bevoegdheid van de CCR. Ten aanzien van vrij varende veerponten wordt de Richtlijn in nationaal recht omgezet.
2. "binnenschip": Aanpassing van het geografische toepassingsgebied aan de formulering in de Richtlijn, waar "binnenwateren" staat. Uitzonderingen voor bepaalde binnenwateren die niet met andere binnenwateren verbonden zijn of voor een seizoensgebonden vaart zoals genoemd in de Richtlijn, zijn voor het met de Rijn verbonden Europese waterwegennet niet nodig.
- 3.-5. "zeeschip", "motorschip", "veerpont": Geen wijziging
- 6.-7. "overheidsvaartuig" en "brandweerboot": De richtlijn geldt niet voor personen die betrokken zijn bij het gebruik van schepen die gebruikt worden door autoriteiten en reddingsdiensten. De afmetingen van deze vaartuigen zijn van land tot land verschillend. De CCR wil het vastleggen van de lengte van de vaartuigen overlaten aan de lidstaten.
- 8.-10. "sleeperboot", "duwboot", "sleeper": Geen wijziging
11. "duwbak": Wijziging van de definitie om deze beter in overeenstemming te brengen met de ES-TRIN.
12. "passagiersschip": Geen wijziging
- 13.-14. "schip voor dagtochten" en "hotelschip": Wijziging van de definitie om deze beter in overeenstemming te brengen met de ES-TRIN.
15. "drijvend werktuig": Geen wijziging
16. "pleziervaartuig": Aanpassing op grond van de Richtlijn om duidelijk te maken dat het gaat om vaartuigen die voor sport- en recreatiedoeleinden bestemd zijn en aantoonbaar daarvoor gebruikt worden, met aan boord personen die voor sport- of recreatiedoeleinden met het vaartuig varen.
17. "samenstel": Geen wijziging
18. vorige versie van het RSP: De delegaties hebben besloten de begripsbepaling "*formatie*" te schrappen omdat deze niet gebruikt wordt.
18. "hecht samenstel": Komt overeen met het voormalige nummer 19.
- 19.-21. "duwstel", "gekoppeld samenstel" en "sleeper": De redactionele wijziging heeft alleen betrekking op de Franse versie.
22. "groot konvooi": Definitie uit de Richtlijn overgenomen, waarbij in de Duitse, Franse en Nederlandse versie bij "geduwde vaartuigen" een meervoud is gebruikt (vertaalfout in de Richtlijn, omdat in de Engelse versie "craft" staat (meervoud "craft") en na correspondentie met DG MOVE over dit punt overeenstemming bereikt is.
- 23.-24. "lengte" en "breedte": Is verplaatst naar de technische scheepsbegrippen.

25. Definitie van “diepgang” overgenomen uit de richtlijn om de formulering in het RSP duidelijker te maken.
26. Uit artikel 3, dertiende lid, van de Richtlijn is de definitie “schipper” overgenomen, maar met een kleine aanpassing omdat niet verwezen wordt naar de lidstaten.
- 27.-28. “bemanning” en “dekbemanning”: Geen wijziging.
29. Uit artikel 3, negende lid, van de Richtlijn is de definitie “dekbemanningsleden” overgenomen, maar met een kleine aanpassing, omdat er niet verwezen wordt naar „binnenwateren van de Unie“.
30. “minimumbemanning”: Geen wijziging, behalve een nieuwe verwijzing naar het correcte hoofdstuk (hoofdstuk 19 in plaats van hoofdstuk 3).
31. “boordpersoneel”: Geen wijziging.
32. “veiligheidspersoneel”: De voormalige artikelen 4a en 5 van hoofdstuk 4 over het veiligheidspersoneel werden gewijzigd. Er werd een begripsbepaling opgenomen om duidelijk te maken dat ook de eerstehulpverlener en de persluchtmaskerdrager deel uitmaken van het veiligheidspersoneel op de Rijn.
33. Overname van de begripsbepaling “deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas” uit artikel 3, twaalfde lid, van de Richtlijn.
34. Overname van de begripsbepaling “deskundige voor de passagiersvaart” uit artikel 3, elfde lid, van de Richtlijn.
35. “passagier”: Geen wijziging.
36. “vaartijd”: Aanpassing van de begripsbepaling aan de definitie die in de Richtlijn staat.
37. “radarvaart”: Taalkundige vereenvoudiging.
38. Overname van de begripsbepaling “specifiek risico” uit artikel 3, veertiende lid, van de Richtlijn.
39. “kwalificatiecertificaat”: Invoering van het begrip “kwalificatiecertificaat”, waarbij het gaat om het bewijs van de kwalificatie dat overeenkomstig het RSP wordt afgegeven. . Nummer 34 van de vorige versie (“schipperspatent”) komt te vervallen.
40. Overname van de begripsbepaling “kwalificatiecertificaat van de Unie” uit artikel 3, zevende lid, van de Richtlijn, maar licht aangepast.
41. “marifoonbedieningscertificaat”: overname van de begripsbepaling uit artikel 3, tiende lid, van de Richtlijn, maar licht aangepast, omdat er niet verwezen wordt naar “een lidstaat”.
42. “Rijnpatent”: De verwijzing naar het desbetreffende hoofdstuk wordt geactualiseerd.
43. Overname van de begripsbepaling “dienstboekje” uit artikel 3, negentiende lid, van de Richtlijn.
44. Overname van de begripsbepaling “vaartijdenboek” uit artikel 3, twintigste lid, van de Richtlijn.
45. Overname van de begripsbepaling “actief dienstboekje” of “actief vaartijdenboek” uit artikel 3, lid 21, van de Richtlijn.
46. Overname van de begripsbepaling “competentie” uit artikel 3, vijftiende lid, van de Richtlijn.
47. Overname van de begripsbepaling “managementniveau” uit artikel 3, zestiende lid, van de Richtlijn.
48. Overname van de begripsbepaling “operationeel niveau” uit artikel 3, zeventiende lid, van de Richtlijn.
49. “binnenwater”: Opname van deze begripsbepaling overeenkomstig de richtlijn (artikel 3 (1)).
50. “ADN”: Precisering om de tekst in overeenstemming te brengen met de laatste, geldende versie.
51. “Binnenschipcertificaat”: Precisering in overeenstemming met de Richtlijn (EU) 2016/1629 en het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) in het kader van de wederzijdse erkenning van binnenschipcertificaten.
52. “Commissie van Deskundigen”: Geen wijziging.
53. – 54. “bevoegde autoriteit” en “autoriteit van afgifte”: Opname van een begripsbepaling van begrippen die in het RSP gebruikt worden.
55. “vloeibaar aardgas (LNG)”: Geen wijziging.
56. “ES-TRIN”: Geen wijziging, alleen actualisering van de verwijzing.
57. Vermelding van de ES-QIN, waar het reglement naar verwijst.
58. “STCW-Overeenkomst”: Opname van de verwijzing in overeenstemming met de richtlijn (artikel 3 (8)).

Artikel 1.03

Voorschriften van tijdelijke aard

Herziening van artikel 1.02, vorige versie.

In het nieuwe eerste lid is voorzien dat voor proefprojecten of nieuwe technieken in alle CCR-reglementen gebruik kan worden gemaakt van voorschriften van tijdelijke aard.

Het nieuwe tweede lid bevat de beperking dat de afwijkende voorschriften verenigbaar moeten zijn met de bepalingen van de Richtlijn en de bijbehorende rechtshandelingen van de Unie.

Artikel 1.04

Dienstinstructies

Geen wijziging, de tekst komt overeen met artikel 1.03 van de vorige versie.

Artikel 1.05

Monitoring

Het nieuwe voorschrift komt overeen met het beginsel dat is vastgelegd in artikel 27 van de Richtlijn. Er wordt met name een systeem voorzien voor het waarborgen van de kwaliteit, zodat zeker is dat de doelstellingen van het reglement worden bereikt.

Artikel 1.06

Evaluatie

Het nieuwe voorschrift komt overeen met het beginsel dat is vastgelegd in artikel 28 van de Richtlijn. Door een evaluatie te voorzien wordt ervoor gezorgd dat de bepalingen in de toekomst indien nodig gemoderniseerd kunnen worden. Een eerste evaluatie zal plaatsvinden voor 17 januari 2037, en daarna op zijn minst om de tien jaar.

Artikel 2.01

Opname in een digitaal register

1. Dit nieuwe voorschrift verwijst naar artikel 25 van de Richtlijn. Op grond van dit artikel in de Richtlijn zijn de lidstaten verplicht een register bij te houden voor de registratie van gegevens met betrekking tot kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken om bij te dragen aan een efficiënte administratie voor de afgifte, verlenging, schorsing en intrekking van kwalificatiecertificaten. Op grond van het eerste lid moeten in dit register ook de documenten worden opgenomen die zijn afgegeven overeenkomstig artikel 10, tweede lid, van de Richtlijn. Om te zorgen voor de registratie van alle gegevens, houden alle CCR-lidstaten een dergelijk register bij.

2. De lidstaten melden deze gegevens, met inbegrip van de gegevens over de kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken om de uitwisseling van informatie tussen de CCR-lidstaten en de Europese Commissie met het oog op de evaluatie van de Richtlijn, statistieken en vooral ook het behoud van de veiligheid en het goede verloop van de scheepvaart te vereenvoudigen. Al deze gegevens worden opgenomen in de door de Europese Commissie beheerde databank. Alle lidstaten krijgen toegang tot deze Europese databank over de kwalificaties in de binnenvaart, op voorwaarde dat zij zich houden aan de voorschriften op het gebied van de gegevensbescherming en het beginsel van de wederkerigheid.

Artikel 3.01

Beschrijving van de kwalificaties

1. Het onderscheid tussen leden van de dekbemanning en het machinekamerpersoneel blijft behouden. Dit komt overeen met artikel 3, negende lid, van de Richtlijn. Op grond van de definities van de bemanningsleden in artikel 1.02, nummer 26, kan de eerste zin komen te vervallen. Om het voorschrift te moderniseren, valt de toevoeging tussen haakjes "scheepsjongen" (*FR: mousse; DE: Schiffsjunge*) weg. De scheepsjongen was een overblijfsel uit oudere versies van het RSP.

2. Dit is een nieuw voorschrift waarin alle kwalificaties worden genoemd. De deskundige voor de passagiersvaart en de deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG) stonden al in de vorige versie van het RSP. Dit komt overeen met de kwalificaties die genoemd worden in artikel 3, elfde en twaalfde lid van de Richtlijn. De eerstehulpverlener, de persluchtmaskerdrager en het veiligheidspersoneel aan boord van schepen die gevaarlijke goederen vervoeren, zijn kwalificaties die niet in de Richtlijn worden genoemd. Zij worden echter zonder wijziging in het RSP behouden.

Artikel 3.02

Geldigheid van bemanningsdocumenten

1. Met deze regeling wordt artikel 3.05, oude versie, in overeenstemming gebracht met de eisen van de Richtlijn.

Op de eerste plaats wordt duidelijk aangegeven dat op de Rijn zowel documenten geldig zijn die overeenkomstig de eisen van de Richtlijn zijn afgegeven, als documenten die voldoen aan de eisen van het reglement. In het reglement wordt hierdoor de gelijkwaardigheid van de documenten voorzien, zoals ook tot uitdrukking wordt gebracht in artikel 10, tweede lid, van de Richtlijn en bovendien nog versterkt wordt door het feit dat de eisen die hiervoor gelden, volledig identiek zijn. Voor zover van toepassing wordt voorzien dat een kwalificatiecertificaat op grond van het reglement, respectievelijk een Uniekwalificatiecertificaat hiervoor het bewijs vormen.

In de tweede zin van onderdeel a wordt vastgelegd dat de schipper zijn kwalificatie door een kwalificatiecertificaat op grond van het reglement of door middel van een Uniekwalificatiecertificaat kan aantonen, en anderzijds wordt toegevoegd dat overeenkomstig artikel 12, vierde lid, van de Richtlijn op het kwalificatiecertificaat schipper specifieke vergunningen opgenomen kunnen worden.

Voor de dienstboekjes van de overige bemanningsleden wordt in onderdeel b uitgelegd dat het kwalificatiecertificaat en het dienstboekje voor de overige bemanningsleden in één enkel document zijn samengevoegd. Dit is ook zo voorzien in artikel 4, tweede lid, van de Richtlijn.

Onderdeel c voegt toe dat er een specifieke vergunning bestaat voor de specifieke activiteiten van deskundige voor de passagiersvaart en deskundige voor vloeibaar aardgas (artikel 5, eerste lid, van de Richtlijn), voor eerstehulpverlener, persluchtmaskerdrager en het veiligheidspersoneel op schepen die gevaarlijke goederen vervoeren. Deze kwalificatiecertificaten die in de vorige versie van het RSP stonden, blijven staan in de nieuwe versie van het RSP. Voor deze kwalificatiecertificaten gelden dezelfde regelingen ten aanzien van de afgifte en intrekking als voor de kwalificatiecertificaten die door de Richtlijn geregeld zijn.

Bovendien legt dit voorschrift vast dat voor zeeschepen die op de Rijn varen de kwalificaties voor de zee- en binnenvaart in principe gelijkwaardig zijn, met uitzondering van die van de schipper. Deze regeling komt overeen met artikel 4, derde lid, en artikel 5, tweede lid, van de Richtlijn. In de vorige versie van het RSP was er al een dienovereenkomstige uitzondering voor de schipper van zeeschepen in artikel 3.20, tweede lid. Deze uitzondering wordt nu ook voor het veiligheidspersoneel opgenomen.

2. De mogelijkheid dat de houder van een 'kwalificatiecertificaat schipper' aan boord als lid van de dekbemanning in een andere functie kan worden ingezet – met uitzondering van die van lichtmatroos – blijft bestaan. Er wordt ook een dienovereenkomstig voorschrift opgenomen voor de houder van een kwalificatiecertificaat stuurman, die ook als deksman, matroos of volmatroos kan worden ingezet. De houder van een kwalificatiecertificaat volmatroos kan ook als deksman of matroos worden ingezet, en de houder van een kwalificatiecertificaat matroos kan ook als deksman worden ingezet. De uitzondering wordt gemaakt om het bijzondere belang van de opleiding te onderstrepen, aangezien er geen mogelijkheid voorzien is om de lichtmatroos te vervangen. Bovendien is het ook nu niet mogelijk dat de schipper de houder van een kwalificatiecertificaat machinist vervangt, aangezien de competenties van een schipper niet per se overeenkomen met de eisen die gesteld worden in artikel 10.02.

3. Dit lid is voorzien als aanvulling op het eerste lid en dekt kwalificaties die niet onder het materiële toepassingsgebied van de Richtlijn (EU) 2017/2397 vallen. Bovendien biedt dit dan de mogelijkheid de voorschriften tegen de achtergrond van de automatisering en het gebruik van alternatieve brandstoffen (bijvoorbeeld methanol of waterstof) op een gegeven moment aan te passen.

Artikel 3.03

Duplicaat

Dit voorschrift past artikel 7.14, vijfde lid, van de vorige versie, taalkundig aan met betrekking tot de documenten “kwalificatiecertificaat”, “dienstboekje” en “vaartijdenboek”. Er wordt een fase toegevoegd bij de afgifte van een eerste kwalificatiecertificaat om een dubbel gebruik van het certificaat te voorkomen: de autoriteit van afgifte moet het certificaat inschrijven in het nationale register en geeft op verzoek een nieuw kwalificatiecertificaat, dienstboekje of vaartijdenboek af. Dit is een maatregel die, afgezien van het geval dat verlies op een geloofwaardige wijze wordt aangetoond, ertoe moet bijdragen dat fraude en andere strafbare handelingen worden voorkomen. De autoriteit van afgifte moet ten aanzien van de Europese databank ECDB artikel 2.01 in acht nemen, dat betrekking heeft op de toepassing van de voorschriften die gelden voor de ECDB.

Artikel 3.04

Kosten

De hoogte van de kosten voor een examen of voor de toekenning van een kwalificatiecertificaat, van een dienstboekje of vaartijdenboek of de afgifte van een duplicaat wordt nog steeds nationaal bepaald overeenkomstig de wettelijke voorschriften van de lidstaten.

Artikel 4.01

Geschiktheid van bemanningsleden

Dit voorschrift is gebaseerd op artikel 3.03 van de vorige versie van het RSP en houdt rekening met artikel 23 van de Richtlijn. Er wordt tevens verwezen naar de standaarden met betrekking tot de medische geschiktheid in de ES-QIN (Deel IV).

1. Deze regeling komt overeen met artikel 23, zesde lid, van de Richtlijn, waarin uitdrukkelijk naar de CESNI-standaarden voor de medische geschiktheid verwezen wordt.

2. Dit voorschrift komt in grote lijnen overeen met artikel 3.03, eerste lid, onderdeel a en b. Een bijlage bij het RSP bevat bovendien een model voor een medische verklaring. In het kader van CESNI is er gewerkt aan een niet bindende standaard voor een internationale, geharmoniseerde medische verklaring (Besluit 2022-I-2). Dat er een aparte, door de CCR als gelijkwaardig erkende medische verklaring is, komt te vervallen. Door het opnemen van een in CESNI aangenomen model is er een basis voor een internationaal, goed begrijpelijk en uniform gestructureerde verklaring van geschiktheid. De eis dat een medische verklaring niet ouder dan drie maanden mag zijn, is ongewijzigd gebleven en komt overeen met artikel 23, tweede lid, tweede zin, van de Richtlijn. De verklaring van geschiktheid moet door een erkende arts worden afgegeven.

3. De regeling komt overeen met het beginsel van artikel 23, vijfde lid, van de Richtlijn. Verder wordt in het voorschrift duidelijk gemaakt dat het hetzij gaat om een definitieve of een tijdelijke beperkte medische geschiktheid, hetgeen ook in de ES-QIN zo is vastgelegd.

Artikel 4.02

Regelmatige controle van de medische geschiktheid

Deze regeling vervangt de regeling in artikel 3.04 van de vorige versie.

1. Dit voorschrift is afgestemd op artikel 23, derde lid, van de Richtlijn. In tegenstelling tot de vorige regeling is na de controle van de geschiktheid bij de verkrijging van de eerste kwalificatie (eerste onderzoek) niet alleen voor de schipper, maar ook voor de overige bemanningsleden een regelmatige controle van de geschiktheid voorgeschreven, dus ook voor het einde van het 65^{ste} levensjaar. Ten aanzien van het tijdstip en de regelmaat van de onderzoeken wordt geen onderscheid meer gemaakt in de eisen voor het aantonen van de geschiktheid voor de verschillende kwalificaties. De leeftijdsgrenzen voor de geldigheid van de verklaring waarmee de geschiktheid wordt aangetoond, worden aangepast aan die van de Richtlijn en worden dus van 50 tot 60 jaar verhoogd, respectievelijk van 65 tot 70, waarbij in dit laatstgenoemde geval de controleperiode die eerst een jaar was, wordt verhoogd tot twee jaar.

2. Dit voorschrift bevat een aanvulling overeenkomstig artikel 23, vierde lid, van de Richtlijn. De geschiktheid moet worden aangetoond als er objectieve aanwijzingen zijn dat een persoon niet meer voldoet aan de eisen van de medische geschiktheid. Afgezien van dit voorschrift is in de regeling opgenomen dat de ongeschiktheid of de tijdelijke beperking van de medische geschiktheid kan komen te vervallen als daarvoor het dienovereenkomstige bewijs geleverd wordt.

3. De Richtlijn bevat geen regelingen ten aanzien van de erkenning van verklaringen waarmee de medische geschiktheid kan worden aangetoond. Dat de medische verklaring bij de autoriteit van afgifte getoond moet worden, is overgenomen in het derde lid, eerste zin.

Overeenkomstig de regelingen die tot nu toe voorzien waren in het RSP (artikel 7.17, tweede en derde lid, vorige versie) blijft het nog steeds mogelijk op grond van de tweede zin dat de medische verklaring ook wordt getoond aan een andere bevoegde autoriteit van een Rijnsoeverstaat of België. In het geval van een verlenging van het kwalificatiecertificaat overeenkomstig de tweede zin wordt de verklaring doorgestuurd naar de autoriteit van afgifte en kan de bevoegde autoriteit een voorlopig Rijn- of sportpatent afgeven.

Artikel 4.03

Medische geschiktheid van machinisten

Hier is een nieuw voorschrift opgenomen dat afwijkt van artikel 3.03, oude versie. Bij dit voorschrift gaat het erom dat de mobiliteit van machinisten wordt verhoogd, omdat nu medische criteria zijn voorzien voor het gezichtsvermogen van machinisten. Op grond van de ES-QIN is het mogelijk dat bemanningsleden met bepaalde gezondheidsbeperkingen (bijvoorbeeld die kleurenblind zijn) met het oog op de veiligheid en het goede verloop van het verkeer worden afgewezen voor nautische taken, maar dan wel nog als bemanningslid voor andere taken kunnen worden toegelaten.

Op grond van artikel 3, negende lid, van de Richtlijn vallen machinisten niet onder het toepassingsgebied van de Richtlijn.

Het RSP deelt in de definities het machinekamerpersoneel in bij de "bemanning" (artikel 1.02, nummer 26). Ten aanzien van de algemene geschiktheid is de ES-QIN (Deel IV) van toepassing, aangezien de arbeidsomstandigheden en arbeidsbelasting van machinisten in het algemeen vergelijkbaar is met die van de overige bemanningsleden. De eisen die gesteld worden aan het gezichtsvermogen van machinisten, die vanaf nu in het RSP geregeld zijn, zijn echter minder streng dan voor de leden van de dekbemanning, die ook taken vervullen die samenhangen met het voeren van het schip. Er is dus rekening gehouden met de specifieke kenmerken van het werk van de machinist.

Artikel 5.01

Dienstboekje

Het RSP maakt een onderscheid tussen de twee dienstboekjes en verwijst daarvoor naar de twee modellen die CESNI daarvoor heeft vastgelegd.

1. Dit voorschrift brengt artikel 3.06 van de vorige versie in overeenstemming met de eisen van de Richtlijn.

Om voor een bepaalde kwalificatie aan te tonen dat men gekwalificeerd is, wordt nu overeenkomstig artikel 3.02, eerste lid, onderdeel b voor alle bemanningsleden (met uitzondering van de schipper) een gecombineerd document ingevoerd dat tegelijkertijd dienstboekje en kwalificatiecertificaat is. Dit komt overeen met het beginsel zoals vastgelegd in artikel 4, eerste lid, van de Richtlijn. Het kwalificatiecertificaat in het dienstboekje wordt zowel voor leden van de dekbemanning als voor het machinekamerpersoneel afgegeven. Daarom is het kwalificatiecertificaat in het document opgenomen waarmee de vaartijd wordt aangetoond. Krijgt iemand door meer vaartijd een hogere kwalificatie, wordt deze ook weer in hetzelfde dienstboekje ingeschreven.

Houders van een kwalificatiecertificaat schipper hebben op grond van artikel 3.02, eerste lid, onderdeel a een apart dienstboekje, dat overeenkomt met de eisen zoals genoemd in artikel 4, tweede lid, van de Richtlijn.

Voor houders van een kwalificatiecertificaat voor een specifieke activiteit die geen lid van de bemanning zijn, geldt overeenkomstig artikel 5 van de Richtlijn dat er een apart kwalificatiecertificaat wordt afgegeven dat niet samenhangt met de vaartijden die met het dienstboekje worden aangetoond. Als het gaat om de verlenging van een kwalificatiecertificaat LNG-deskundigen overeenkomstig Bijlage I 4.2 van de Richtlijn voor het aantonen van vaartijd aan boord van schepen die vloeibaar aardgas als brandstof gebruiken, kan het kwalificatiecertificaat zoals bedoeld in artikel 3.02, eerste lid, onderdeel a worden gebruikt. Als het kwalificatiecertificaat verkregen moet worden door nogmaals een examen voor de kwalificatie af te leggen, hetgeen zich voor kan doen bij LNG-deskundigen die geen schipper zijn, is het niet nodig dat de vaartijd wordt aangetoond.

Overeenkomstig artikel 22, eerste lid, van de Richtlijn moeten de gegevens met betrekking tot de afgelegde reizen en vaartijden in het dienstboekje worden ingeschreven.

2. Het tweede lid van het voorschrift verwijst naar het CESNI-model voor het dienstboekje dat gecombineerd is met de kwalificatiecertificaten voor bemanningsleden die geen schipper zijn (ES-QIN, Deel V, hoofdstuk 2) en naar het CESNI-model voor het dienstboekje voor schippers (ES-QIN, Deel V, hoofdstuk 4). Dit komt overeen met artikel 4, tweede lid, van de Richtlijn.

3. De formulering van het derde lid van het voorschrift is gebaseerd op artikel 3.06, derde lid, van de vorige versie en voldoet ook aan de eisen van artikel 22, tweede lid, eerste zin, van de Richtlijn.

4. Het vierde lid van het voorschrift brengt artikel 3.06, eerste lid, tweede zin, in overeenstemming met artikel 22, zesde lid, van de Richtlijn, door de eis toe te voegen dat het dienstboekje actief moet worden gemaakt, voordat de gegevens worden ingeschreven.

5. Het vijfde lid behoudt artikel 3.06, vierde lid, onderdeel a van de vorige versie. Onderdeel b komt te vervallen, omdat in het derde lid al een termijn van 15 maanden voor de afstempeling is voorgeschreven.

6. Het zesde lid van het voorschrift komt overeen met artikel 3.06, zesde lid, van de vorige versie, met een wijziging die voortvloeit uit de richtlijn. Het is niet meer voorzien dat voor de stuurman die geen kwalificatiecertificaat schipper wil krijgen, de afstempeling van de vaartijden niet nodig is.

Het voorschrift met betrekking tot de “erkenning van vaartijden” komt te vervallen, zie de begripsbepalingen in artikel 1.02, nummer 36.

Voorschriften op het gebied van het arbeidsrecht met inbegrip van de regelingen van de Europese Unie en cao's worden hierdoor niet geraakt.

Artikel 5.02

Bewijs van vaartijd en reizen op bepaalde riviergedeelten

1. Dit voorschrift brengt artikel 3.09 van de oude versie in overeenstemming met de nieuwe eisen.

Ter bevordering van de mobiliteit van de werknemers en de veiligheid van het scheepvaartverkeer worden op grond van het eerste lid van dit voorschrift de dienstboekjes van de CCR- en EU-lidstaten afgegeven conform de uniforme bepalingen daarvoor van het CESNI-model. Dit leidt tevens tot een vereenvoudiging in het aantonen van de vaartijden en de afgelegde reizen over bepaalde gedeelten van de rivier. Een onderscheid tussen vaartijd op de Rijn en andere binnenwateren van de Europese Unie in de modellen is komen te vervallen. De dienovereenkomstige erkenning van dienstboekjes die voor 18 januari 2022 werden afgegeven, is voor houders van Uniekwalificatiecertificaten op de Rijn niet meer nodig en de desbetreffende bijlage kan vervallen.

2. Het tweede lid van dit voorschrift brengt artikel 3.09, tweede lid, van de oude versie in overeenstemming met de Richtlijn en staat nu toe dat in bepaalde, strikt afgebakende uitzonderingen andere documenten gebruikt kunnen worden in plaats van een dienstboekje. Het gaat om een uitzondering voor het aantonen van vaartijd op nationale binnenwateren in de Unie die niet met andere landen verbonden zijn en waarvoor geen kwalificatiecertificaat overeenkomstig de Richtlijn in de vorm van een met het dienstboekje gecombineerd document kan worden afgegeven (bijvoorbeeld voor meren die geen verbinding met andere wateren hebben). Deze regeling komt overeen met artikel 7, eerste lid, van de Richtlijn.

De derde zin van het voorschrift met betrekking tot het aantonen van reizen en vaartijden in het kader van het overheidspatent blijft ongewijzigd.

3. Het derde lid van het voorschrift is in de praktijk alleen van belang voor schippers die naast hun kwalificatiecertificaat schipper ook een kwalificatiecertificaat als machinist willen verkrijgen.

4. Het vierde lid van het voorschrift komt overeen met artikel 3.09, vierde lid, oude versie en is niet gewijzigd.

5. Het vijfde lid van het voorschrift komt overeen met artikel 3.09, vijfde lid, oude versie en is niet gewijzigd.

6. Het zesde lid van het voorschrift bevat een kleine aanpassing in de verwijzing, omdat nu alleen nog maar officiële documenten voorgelegd moeten worden zoals bepaald in het tweede lid, namelijk in een van de officiële talen van de CCR. Andere, nationale certificaten die op grond van de Richtlijn worden afgegeven zijn tevens leesbaar, omdat zij overeen moeten stemmen met het model dat de CCR en de Unie daarvoor voorschrijven. Dit voorschrift komt verder overeen met artikel 3.09, zesde lid, van de oude versie.

Artikel 6.01

Goedkeuring van een opleidingsprogramma

Overeenkomstig artikel 17, tweede lid, van de Richtlijn moeten de lidstaten ervoor zorgen dat de kwalificatie wordt aangetoond door een onder de verantwoordelijkheid van een bestuurlijke autoriteit afgenomen examen of door een examen dat plaatsvond als onderdeel van een goedgekeurd opleidingsprogramma. Het RSP voorziet voor alle onder de Richtlijn vallende kwalificaties een keuzemogelijkheid voor de manier waarop de competentie wordt aangetoond.

Als deel van het in de Richtlijn voorgeschreven kwaliteitsmanagementsysteem moeten de opleidingsinstituten aantonen dat de personen die de deskundigen voor de passagiersvaart en LNG-deskundigen opleiden, daarvoor gekwalificeerd zijn, net als in het ADN. Zij moeten de autoriteit die bevoegd is voor de goedkeuring van de opleidingsprogramma's daarvoor de vereiste informatie verstrekken.

Het RSP bevat bepalingen voor het verkrijgen van kwalificatiecertificaten door middel van een onder de verantwoordelijkheid van een bestuurlijke autoriteit afgenomen examen en in het kader van goedgekeurde opleidingsprogramma's. Beide laten certificaten toe die na afronding van een opleidingsprogramma werden afgegeven.

1. Dit voorschrift is nieuw en wordt ingevoerd op grond van artikel 19 van de Richtlijn. De eerste zin komt overeen met het beginsel van artikel 19, tweede lid, van de Richtlijn, dat bepaalde, uniforme minimumeisen stelt aan de inhoud en organisatie van opleidingsprogramma's om goedgekeurd te worden. Deze uniforme minimumeisen hebben tot doel onnodige hindernissen te elimineren om in de binnenvaart te gaan werken (zoals extra examens voor kandidaten die de vereiste competenties al verworven hebben in het kader van hun opleiding).

De tweede zin van deze regeling gaat verder dan wat in de Richtlijn voorzien is. Hier gaat het erom in een dienstinstructie uniform vast te leggen welke documenten geleverd moeten worden voor de goedkeuring van een opleidingsprogramma, om de nauwe en vertrouwensvolle samenwerking tussen de lidstaten van de CCR bij de goedkeuring van opleidingsprogramma's te kunnen behouden. Welke aspecten aan bod moeten komen in het theoretisch examen, opdat opleidingsprogramma's voor LNG-deskundige zoals bepaald in artikel 15.05, goedgekeurd kunnen worden, staat in de dienstinstructie. De details voor het dienovereenkomstige praktijkexamen zijn al in een CESNI-standaard vastgelegd.

2. Dit voorschrift komt overeen met artikel 19, derde lid, van de Richtlijn, zodat de certificaten die in het kader van goedgekeurde opleidingsprogramma's door andere staten overeenkomstig de Richtlijn worden afgegeven, in de CCR-lidstaten voor de afgifte van kwalificatiecertificaten erkend worden.

3. Het voorschrift dat hier wordt ingevoerd, is gebaseerd op artikel 19, vijfde lid, eerste en tweede zin van de Richtlijn. Voor de opleidingsprogramma's die zijn toegelaten volgens het RSP houdt de CCR de informatie bij die verstrekt wordt door de bevoegde autoriteiten ten aanzien van de intrekking of opschorting van de goedkeuring. De CCR heeft tevens tot taak een lijst bij te houden van goedgekeurde opleidingsprogramma's. Deze lijst is beschikbaar op de website van de CCR.

4. In artikel 19, eerste lid, tweede alinea van de Richtlijn is voorzien dat de staten de beoordeling en waarborging van de kwaliteit van de opleidingsprogramma's zeker stellen. Zowel het RSP als de Richtlijn leggen niet vast hoe lang de goedkeuring van kracht blijft. Er is een controle van de eisen die gesteld worden na tien jaar voorzien, maar afgezien daarvan blijft het te allen tijde mogelijk – als daar aanleiding tot bestaat of bij wijze van steekproef – te controleren of nog voldaan wordt aan de voorwaarden voor de goedkeuring.

5. De eerste zin komt overeen met artikel 19, vierde lid, van de Richtlijn. De tweede zin komt overeen met artikel 19, derde lid, van de Richtlijn, maar is als ontkennende zin geformuleerd. Dat een opleidingsprogramma goedgekeurd is, is van doorslaggevend belang voor de geldigheid van het diploma na het afleggen van het examen. Als het opleidingsprogramma geen goedkeuring meer heeft, kan bij de afgifte van een kwalificatiecertificaat geen rekening worden gehouden met examens die na de intrekking of opschorting van de goedkeuring van het opleidingsprogramma werden afgelegd.

Artikel 7.01

Toelating tot het administratief examen

1. Het voorschrift in artikel 7.11, eerste lid, eerste zin, oude versie wordt aangepast en wel zo dat de bepaling niet meer van toepassing is op het examen ter verkrijging van een patent, maar wel op elk administratief examen ter verkrijging van een kwalificatiecertificaat. Het RSP neemt de algemene regel over dat voor de verkrijging van elke kwalificatie een examen wordt afgelegd dat gebaseerd is op de competenties. Dit geldt dan dus niet meer alleen voor de verkrijging van het kwalificatiecertificaat schipper.
2. Aangezien tijdens een examen eerst de kwalificatie van een kandidaat wordt onderzocht en niet zijn medische geschiktheid – die zich op elk moment kan veranderen – is in dit voorschrift net als in artikel 7.11, eerste lid, tweede en vierde zin van de vorige versie bepaald dat ook bij een beperkte medische geschiktheid een administratief examen mag worden afgelegd.

Artikel 7.02

Inhoud van het administratief examen

1. Hier wordt het voorschrift van artikel 7.12, oude versie, aangepast aan de regeling die geldt voor administratieve examens voor alle kwalificaties.
Er zijn verschillende redactionele aanpassingen, die met de terminologie van de Richtlijn (zie artikel 18, eerste lid) overeenstemmen.
Artikel 7.12, tweede lid, oude versie, wordt in deze nieuwe regeling gepreciseerd en de details worden niet meer alleen in dienstinstructies geregeld. Alle administratieve examens bestaan op zijn minst uit een theoretisch gedeelte en in sommige gevallen uit een theoretisch gedeelte en een praktisch gedeelte. Dit komt overeen met de eisen van artikel 17, derde lid, van de Richtlijn.
2. Er zijn geen wijzigingen in vergelijking met artikel 7.12, derde lid, van de vorige versie.

Artikel 7.03

Examencommissie voor het administratief examen

1. In het eerste lid is een redactionele wijziging aangebracht in artikel 7.08, eerste lid, vorige versie. Zie daartoe eveneens de begripsbepaling in artikel 1.02, nummer 54 „bevoegde autoriteit“.
2. Artikel 18, eerste lid, tweede zin, van de Richtlijn bepaalt dat het examen moet worden afgenomen door gekwalificeerde examinatoren. Artikel 7.08, tweede lid, vorige versie wordt in het licht van deze eis aangepast.
3. Dit is een nieuw voorschrift dat overeenkomt met het beginsel in artikel 18, vijfde lid, van de Richtlijn.

Artikel 8.01

Opschorting van de geldigheid van het kwalificatiecertificaat

1. Dit voorschrift past artikel 7.20, eerste lid, van de vorige versie aan. Het voorschrift voor het opschorten van de geldigheid geldt voortaan voor alle kwalificatiecertificaten voor de verschillende kwalificaties en niet meer alleen voor de Rijnpatenten. Dit voorschrift komt overeen met artikel 14, tweede lid, van de Richtlijn en zorgt ervoor dat de eisen in het RSP identiek zijn aan die in de Richtlijn.
2. Het tweede lid van dit voorschrift komt overeen met het principe van de controle op de medische geschiktheid zoals voorzien in artikel 23, vierde lid, van de Richtlijn. Het vervangt artikel 7.20, tweede lid, van de vorige versie. Verder wordt nog voorzien dat de houder van het kwalificatiecertificaat alleen maar voor de kosten van de controle moet opkomen als de objectieve aanknopingspunten bevestigd worden.

3. Het derde lid van het voorschrift is stringenter dan de regeling in artikel 14, tweede lid, van de Richtlijn. De bevoegde autoriteiten kunnen niet alleen maar de geldigheid van de kwalificatiecertificaten opschorten, maar ook aanvullende eisen opleggen, wat tot nu toe altijd mogelijk was op grond van het RSP en in overeenstemming is met het nationale administratieve recht in de lidstaten, zowel van de CCR- als die van de EU- lidstaten.

4. Het vierde lid, eerste zin, van dit voorschrift komt overeen met de eisen van artikel 14, tweede lid, van de Richtlijn. In de databank worden de gegevens met betrekking tot de opschorting van het kwalificatiecertificaat opgeslagen; dit vereenvoudigt het efficiënte beheer van kwalificatiecertificaten.

De tweede zin komt overeen met artikel 7.20, tweede lid, onderdeel b, van de vorige versie. De derde zin komt overeen met artikel 7.20, eerste lid, onderdeel a, derde zin, van de vorige versie.

5. Het vijfde lid van dit voorschrift komt overeen met artikel 7.20, derde lid, van de vorige versie. In dit voorschrift worden twee aanpassingen opgenomen: enerzijds wordt ingegaan op de specifieke situatie dat het kwalificatiecertificaat de bevoegde autoriteit uitsluitend in fysiek formaat kan worden voorgelegd en anderzijds wordt dit gedaan indien de bevoegde autoriteit dit nodig acht (dus op verzoek).

Artikel 8.02

Intrekking van het kwalificatiecertificaat

1. Het voorschrift komt overeen met artikel 14, eerste lid van de Richtlijn. De voorwaarden voor de intrekking van een kwalificatiecertificaat worden in twee opzichten gemoderniseerd (artikel 7.22, eerste lid, vorige versie); er is een redactionele aanpassing omdat de nieuwe benaming “kwalificatiecertificaat schipper” moet worden gebruikt, hetgeen zowel het Rijnpatent, sportpatent en overheidspatent omvat en verder wordt er nu ook verwezen naar de dienovereenkomstige regelingen voor de kwalificatiecertificaten schipper in hoofdstuk 12, waarin bepaald is dat schippers geschikt moeten zijn om aan boord een leidende functie te vervullen. Artikel 14, eerste lid, van de Richtlijn legt vast dat een kwalificatiecertificaat of een specifieke vergunning ingetrokken kunnen worden: de voorwaarden voor de intrekking zijn in de Richtlijn alleen in grote lijnen aangegeven. Daar wordt hier nadere invulling aan gegeven. De formulering verduidelijkt bovendien dat de intrekking een maatregel is met verstreckende gevolgen en dus ernstiger is dan de tijdelijke opschorting van de geldigheid. Dat is een maatregel die bij andere overtredingen als minder zware maatregel in aanmerking komt.

2. Het tweede lid van dit voorschrift legt vast dat het kwalificatiecertificaat voor bepaalde activiteiten kan worden ingetrokken. De regeling is gebaseerd op de voorschriften waarin de eisen staan voor het uitoefenen van deze specifieke taken. Ook als men niet langer medisch geschikt is, kan dit leiden tot de intrekking van een kwalificatiecertificaat.

3. Het derde lid van het voorschrift komt overeen met artikel 3.07, derde lid, van de vorige versie. Aangezien het door CESNI vastgelegde model gewijzigd is en er geen dekblad meer is, wordt de nummering aangepast.

4. Het vierde lid van het voorschrift moderniseert artikel 7.22, tweede lid van de vorige versie.

Er is een redactionele aanpassing met betrekking tot het Rijnpatent, dat nu vervangen wordt door het kwalificatiecertificaat. Verder wordt nu uitgelegd dat het hier gaat om een medische eis of beperking. Tot slot wordt de vroegere verwijzing naar het oude artikel 7.14, tweede lid, vervangen door een verwijzing naar artikel 4.01, vierde lid.

5. Het vijfde lid van het voorschrift moderniseert artikel 7.22, derde lid, van de vorige versie, omdat voortaan ook een kwalificatiecertificaat in elektronisch formaat mogelijk zal zijn.

6. Het zesde lid van het voorschrift bevat een redactionele wijziging ten opzichte van artikel 7.22, vierde lid, van de vorige versie.

7. Artikel 7.22, vijfde lid, van de vorige versie komt te vervallen, aangezien het een specifieke regeling bevatte die uitsluitend gold voor het kwalificatiecertificaat schipper.

Het zevende lid van het voorschrift brengt artikel 7.22, zesde lid, in overeenstemming met de Richtlijn. Een registratie in de databank is voorgeschreven (artikel 14, derde lid, van de Richtlijn). Dit voorschrift verduidelijkt de samenwerking tussen de CCR, de bevoegde autoriteiten en de autoriteit van afgifte.

Artikel 8.03

Invoering van het als fysiek document afgegeven kwalificatiecertificaat

1. De maatregel voor de invoering van het kwalificatiecertificaat is niet voorzien in de Richtlijn. De bestaande regeling, waarbij de lidstaten nauw samenwerken zoals voorzien in artikel 7.24, oude versie, heeft zijn nut bewezen en wordt nu aangepast door de nieuwe terminologie te gebruiken.

In vergelijking met artikel 7.24, eerste lid, van de oude versie wordt nu verwezen naar artikel 8.02 en 8.01 en is ook de formulering aangepast.

2. Artikel 7.24, tweede lid, vorige versie: redactionele aanpassing.

3. Artikel 7.24, derde lid, vorige versie: nieuwe verwijzing naar artikel 8.01, eerste lid, en redactionele vereenvoudiging.

4. Artikel 7.24, vierde lid, vorige versie: redactionele aanpassing.

Artikel 9.01

Kwalificaties op instroom- en operationeel niveau

1. Dit voorschrift is nieuw en wordt opgenomen om het toepassingsgebied van deze regeling vast te leggen. Net als in de Richtlijn wordt in het RSP een onderscheid gemaakt tussen instroomniveau, operationeel en managementniveau.

De eerste zin bevat voor de verschillende niveaus dezelfde regeling als in Bijlage I 1 van de Richtlijn. In de Duitse versie is er een kleine taalkundige wijziging in vergelijking met Bijlage I van de Richtlijn; "Einstiegsebene" is vervangen door "Einstiegsniveau" als tegenhanger voor "Betriebsebene".

De kwalificaties van matroos, volmatroos en stuurman voor operationeel niveau komen overeen met artikel 3, zeventiende lid en Bijlage I.2 van de Richtlijn.

2. De CCR maakt gebruik van de speelruimte die de Richtlijn biedt, omdat artikel 2, eerste lid, uitsluitend geldt voor "leden van de dekbemannings" en de machinist in artikel 3, negende lid, daarvan uitgesloten wordt, zodat de CCR hier de machinist zoals tot nu toe het geval was, toewijst aan het operationeel niveau.

Artikel 10.01

Minimumeisen met betrekking tot leeftijd, naleving van de administratieve voorschriften, competentie en vaartijd

De nieuwe titel van het voorschrift komt overeen met de titel van Bijlage I van Richtlijn.

De bepaling is gebaseerd op artikel 3.02, eerste zin, van de vorige versie, waarin de voorwaarden voor de kwalificatie staan.

Na aanpassing van het RSP aan de voorschriften van de Richtlijn wordt een onderscheid gemaakt tussen instroom-, operationeel en managementniveau.

Deksman en lichtmatroos horen bij het instroomniveau, matroos, volmatroos en stuurman bij managementniveau.

De eisen aan het machinekamerpersoneel (machinist) zijn apart geregeld in artikel 10.02.

1. Dit voorschrift komt overeen met Bijlage I 1.1 van de Richtlijn en stemt het vorige artikel 3.02, eerste zin, nummer 1 af op de eisen van de Richtlijn.

2. Dit voorschrift komt overeen met Bijlage I 1.2 van de Richtlijn en stemt het voormalige artikel 3.02, eerste zin, nummer 2 af op de eisen van de Richtlijn.

Er is een taalkundig verschil met de Richtlijn: anders dan in de tekst van de Richtlijn, waar in de Duitse versie "Auszubildenden" (leerling in opleiding) staat, wordt net als in de Franse en Nederlandse versie van de Richtlijn het begrip „Leichtmatrose“ („matelot léger“/„lichtmatroos“) behouden, waar iemand mee bedoeld wordt die in de binnenvaart in opleiding is.

Verder wordt er nog naar hoofdstuk 6 verwezen, dat de eisen bevat voor de goedkeuring van een opleidingsprogramma.

3. Dit voorschrift komt overeen met Bijlage I 2.1 van de Richtlijn en stemt het voormalige artikel 3.02, eerste zin, nummer 3 af op de eisen van de Richtlijn.

Het is niet meer mogelijk om alleen door vaartijd de kwalificatie matroos te verkrijgen. De kwalificatie moet worden aangetoond door een examen waarin de competentie op operationeel niveau moet worden bewezen. Bovendien wordt de mogelijkheid om als matroos te werken voor zij-instromers vergemakkelijkt en wordt de minimumleeftijd voor het tweede alternatief van 19 naar 18 jaar verlaagd.

Verder wordt er nog naar hoofdstuk 6 van het RSP verwezen, dat de eisen bevat voor de goedkeuring van een opleidingsprogramma.

4. Dit voorschrift komt overeen met Bijlage I 2.2 van de Richtlijn en past het vroegere artikel 3.02, eerste zin, nummer 4, aan, zodat het overeenkomt met de eisen van de Richtlijn.

De kwalificatie volmatroos kan overeenkomstig onderdeel a worden bereikt door vaartijd, op voorwaarde dat de kandidaat bovendien het examen als matroos (operationeel niveau) met succes heeft afgelegd. De kwalificatie moet worden aangetoond door een examen waarin de competentie op operationeel niveau moet worden bewezen, samen met aanvullende vaartijd.

Verder wordt er nog naar hoofdstuk 6 van het RSP verwezen, dat de eisen bevat voor de goedkeuring van een opleidingsprogramma.

5. Dit voorschrift komt overeen met Bijlage I 2.3 van de Richtlijn en past het vroegere artikel 3.02, eerste zin, nummer 5, aan, zodat het overeenkomt met de eisen van de Richtlijn.

De kwalificatie stuurman kan overeenkomstig onderdeel a worden bereikt door vaartijd, op voorwaarde dat de kandidaat bovendien het examen als matroos (operationeel niveau) met succes heeft afgelegd en houder is van een geldig marifoonbedieningscertificaat. De eis dat de stuurman over een marifoonbedieningscertificaat moet beschikken, is nieuw.

In artikel 10.01, nummer 5, letter c) wordt het begrip „kapitein“ („capitaine“/„Kapitän“) gebruikt, wat de aanduiding is voor degene die het schip leidt in de zeevaart, dus op een zeeschip. Een overstap naar de binnenvaart wordt voor deze beroepsgroep aantrekkelijker gemaakt, omdat bij een overstap van de zee- naar de binnenvaart men niet eerst op het niveau van matroos moet gaan werken.

Artikel 10.02

Minimumeisen met betrekking tot leeftijd, naleving van de administratieve voorschriften, competentie en vaartijd van de machinist

De Richtlijn bevat geen minimumeisen voor de machinist. De machinist is in het RSP echter voor bepaalde passagiersschepen en samenstellen van vaartuigen als bemanningslid voorzien.

Het nieuwe artikel 10.02 moderniseert de inhoud van het vroegere artikel 3.02, eerste zin, nummer 7.

De minimumleeftijd voor machinisten is niet gewijzigd.

De eerste variant werd uitgebreid met de mechatronica-branchen om rekening te houden met het feit dat ook in de binnenvaart de technische installaties steeds meer uit elektronische bestanddelen bestaan. Een mechatronicus heeft kennis op verschillende gebieden, zoals mechanica, elektrotechniek en informatietechnologie.

In de tweede variant is de vaartijd in dagen aangegeven, overeenkomstig het nieuwe artikel 1.01, nummer 32.

Artikel 10.03

Geldigheid en afgifte van kwalificatiecertificaten op instroom-en operationeel niveau

Dit voorschrift komt overeen met artikel 11, vierde lid, van de Richtlijn. Er wordt verwezen naar artikel 4.02, nummer 1, dat op zijn beurt verwijst naar artikel 4.01, nummer 1, en dus naar de voorwaarden van de ES-QIN voor de medische geschiktheid (Deel IV).

Het voorschrift bevat overeenkomstig artikel 11, derde lid, van de Richtlijn een rechtstreekse verwijzing naar het model in de ES-QIN voor de kwalificatiecertificaten voor het instroom- en operationeel niveau, dat voor leden van de dekbemanningsdienst een dienstboekje voorziet dat met het bewijs van de kwalificatie gecombineerd is. Het model is dan ook zo vormgegeven dat de kwalificatie machinist in het dienstboekje kan worden ingeschreven.

Artikel 11.01

Patentplicht

1. De titel van het voorschrift werd aangepast, omdat er in navolging van de Richtlijn geen onderscheid meer wordt gemaakt tussen een Rijnpatent of radarpatent.

De begripsbepaling van "Rijnpatent" valt weg. Verder wordt het voorschrift in artikel 6.02, eerste lid, oude versie, aangepast aan de eis dat op de Rijn voor het besturen van een vaartuig hetzij een Uniekwalificatiecertificaat schipper overeenkomstig de richtlijn nodig is, of een kwalificatiecertificaat schipper overeenkomstig dit reglement.

2. Artikel 11.02, tweede lid, actualiseert artikel 6.02, derde lid, uit de vorige versie. Het is mogelijk op riviergedeelten die geen riviergedeelten zijn met een bijzonder risico, een vaartuig te voeren met een patent dat gelijkwaardig is aan het sport- of overheidspatent.

Personen die schipper zijn van pleziervaartuigen (artikel 12.02), van vaartuigen van de strijdkrachten, van vaartuigen van vaarwegbeheerders en brandweerdiensten (artikel 12.03) vallen niet onder het toepassingsgebied van de Richtlijn (artikel 2, tweede lid, letter a) en c)).

De lidstaten van de CCR kunnen in plaats van een Rijn- of sportpatent of een overheidspatent voor de Rijn nationale vaarbewijzen voor schippers erkennen.

3. Dit voorschrift komt overeen met artikel 6.02, vierde lid, van de vorige versie. Er zijn twee wijzigingen. Op de eerste plaats wordt de maximale lengte van de desbetreffende vaartuigen van 15 tot 20 m verhoogd, omdat de Richtlijn krachtens artikel 2, eerste lid, letter a) geldt voor vaartuigen met een lengte van 20 m en meer, en hierdoor dus voor deze vaartuigen met een lengte van minder dan 20 m een uniforme regeling tot stand wordt gebracht. Op de tweede plaats wordt de tekst hier taalkundig aangepast aan de Richtlijn ("binnenwateren" (begripsbepaling in artikel 1.02, nummer 49)).

4. Dit voorschrift vervangt artikel 6.02, vijfde lid, van de vorige versie. De grenswaarden die op grond van nationale regelgeving gelden voor het varen zonder patent, worden van 15 m gewijzigd in een lengte van 20 m en verhoogd van 3,68 kW motorvermogen tot 11,03 kW (15 PK).

In onderdeel d wordt voor alle duidelijkheid een uitzondering opgenomen die geldt voor de patentplicht voor vaartuigen van de strijdkrachten. Dat in de praktijk zo te werk wordt gegaan, is al in de jaren zestig door de lidstaten in overleg gezamenlijk vastgelegd.

Artikel 11.02

Soorten patent

Door de actualisering van de artikelen 6.02 tot en met 6.04 van de vorige versie van het RSP wordt het onderscheid tussen het kleine patent en het grote patent, voor de verschillende vaartuiglengten, -typen, respectievelijk het aantal aan boord toegelaten passagiers, afgeschaft. Uit navraag bij de bevoegde autoriteiten is gebleken dat er sowieso nauwelijks nog kleine patenten worden afgegeven. Voor commercieel gebruikte vaartuigen is er overeenkomstig de regelingen in de Richtlijn voortaan nog maar één enkel uniform Rijnpatent voor het voeren van alle vaartuigen.

Sportpatent en overheidspatent blijven behouden, de Richtlijn is wat dit betreft niet van toepassing. Het sportpatent geldt echter alleen nog maar voor pleziervaartuigen tussen de 20 m (in plaats van 15 m) en 25 m lengte, of met een motorvermogen van meer dan 11,03 kW. Voor de overheidschepen en brandweerboten is de grenswaarde voor de lengte komen te vervallen.

Artikel 6.03, vorige versie, met betrekking tot de verplichting om over een radarpatent te beschikken, komt te vervallen, omdat er geen apart radarpatent meer bestaat. Het varen met behulp van radar wordt een specifieke vergunning van de schipper zoals bedoeld in artikel 13.02, vergelijkbaar met artikel 6, letter c) van de Richtlijn.

Tweede zin: geen wijziging, behalve nu een verwijzing naar artikel 11.02, elfde lid.

Artikel 12.01

Rijnpatent

1. Dit voorschrift wijzigt artikel 7.01 RSP vorige versie door de bepalingen in overeenstemming te brengen met de minimumeisen voor de afgifte van een kwalificatiecertificaat schipper overeenkomstig Bijlage I 3.1 van de Richtlijn.

Het voorschrift neemt de vier alternatieven over uit Bijlage I 3.1 van de Richtlijn. Er zijn lichte aanpassingen nodig om een en ander af te stemmen op de context van het RSP.

De verwijzing naar een goedgekeurd opleidingsprogramma op managementniveau is gebaseerd op hoofdstuk 6 van het RSP.

In onderdeel b wordt nader uitgelegd dat het bevoegdheidsbewijs voor stuurman overeenkomstig het RSP en de Richtlijn gelijkwaardig zijn; dit komt overeen met Bijlage I 3.1 onderdeel b), tweede gedachtestreepje.

Onderdeel d leidt tot een betere erkenning van de beroepservaring voor zij-instromers uit de zeevaart, die in de Rijnvaart tot nu toe altijd als matroos moesten beginnen.

2. Artikel 7.01, derde lid, vorige versie wordt gewijzigd. Er wordt verwezen naar artikel 4.01, dat op zijn beurt verwijst naar de voorwaarden in de ES-QIN voor de medische geschiktheid (Deel IV).

Voor de vakkennis en vaardigheden wordt verwezen naar de ES-QIN, Deel I, hoofdstuk 2.

3. De Richtlijn wijst in artikel 17, vierde lid, op de standaarden voor de praktijkexamens. Voor theoretische examens is niets voorzien. Om een regeling te treffen in overeenstemming met de Richtlijn, verwijst de nieuwe versie naar Deel II, hoofdstuk 4 van de ES-QIN voor het praktijkexamen. Aangezien niet alleen de daar genoemde praktische examenonderdelen geëxamineerd moeten worden, maar ook in een theoretisch examen de kennis moet worden vastgesteld, wordt verwezen naar de competentiestandaarden in de ES-QIN, Deel I, hoofdstuk 2. In tegenstelling tot het praktijkexamen bevat de ES-QIN nog geen uniforme standaard voor theoretische examens.

4. Dit voorschrift bepaalt meer in detail hoe een praktijkexamen kan worden afgenomen. In overeenstemming met artikel 17, derde lid, tweede zin, van de Richtlijn is in deze bepaling geregeld dat voor het praktijkexamen van de schipper zowel een vaartuig als een simulator kan worden gebruikt.

Artikel 12.02

Sportpatent

1. Dit voorschrift komt verregaand overeen met artikel 7.03 van de vorige versie, met een paar nieuwe punten.

Op grond van artikel 2, tweede lid, letter a) vallen "personen die varen om sportieve of recreatieve redenen" niet onder het toepassingsgebied van de Richtlijn. Een redactionele wijziging maakt duidelijk dat de leeftijd op de dag dat het sportpatent wordt afgegeven, hier een voorwaarde is.

2. Het voorschrift wordt gemoderniseerd. Er is een verwijzing opgenomen naar artikel 4.01 en dus naar de voorwaarden van de ES-QIN voor de medische geschiktheid (Deel IV).

In onderdeel b wordt het begrip van de strafbare feiten ruimer gedefinieerd; het gaat niet meer alleen om strafbare feiten in de scheepvaart, maar ook strafbare feiten op een ander gebied kunnen de geschiktheid van de kandidaat beïnvloeden.

Onderdeel c: geen wijziging, met uitzondering van de schrapping van de laatste zin, die verplaatst is naar artikel 12.02, derde lid. Ook het examenprogramma voor het sportpatent in de bijlage bij het reglement blijft ongewijzigd.

3. Dit voorschrift maakt duidelijk dat er een theoretisch en praktijkexamen is. Nieuw is dat het praktijkexamen voor het sportpatent niet alleen op een pleziervaartuig (zie artikel 1.02, zestiende lid), maar ook aan een simulator kan worden afgelegd. Dit hoeft echter geen simulator te zijn die voldoet aan de eisen van de ES-QIN voor simulatoren. Dergelijke simulatoren kunnen natuurlijk echter ook voor een sportpatent worden gebruikt. Voor de examens om schipper te worden of voor de specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar moet echter wel van een dergelijk type simulator gebruik worden gemaakt.

Artikel 12.03

Overheidspatent

1. Dit voorschrift is grotendeels gebaseerd op artikel 7.04 van de vorige versie, maar er zijn een aantal nieuwe aspecten.

Artikel 2, tweede lid, letter c van de Richtlijn bepaalt dat “personen die betrokken zijn bij het bedienen van vaartuigen die door de strijdkrachten, diensten voor de handhaving van de openbare orde, civiele bescherming, vaarwegbeheerders, brandweerdiensten en andere hulpdiensten worden gebruikt” niet onder het toepassingsgebied van de Richtlijn vallen.

In het voorschrift wordt de minimumleeftijd van 21 naar 18 jaar verlaagd.

In onderdeel b wordt door middel van een andere formulering duidelijk gemaakt dat er een onderscheid is tussen autoriteiten en erkende noodhulpdiensten.

Ook hier is weer een verwijzing opgenomen naar artikel 4.01 en dus de voorwaarden van de ES-QIN voor de medische geschiktheid (Deel IV).

Onderdeel d: schrapping van het tweede deel van de zin waarin tot nu toe bepaald was dat de bekwaamheid werd aangetoond als de kandidaat het daartoe ingestelde examen met goed gevolg had afgelegd.

Onderdeel e: ongewijzigd.

2. Het voorschrift komt overeen met artikel 7.04, tweede lid, vorige versie; de verwijzingen naar de kennis van riviergedeelten vallen weg.

3. Het voorschrift is analoog aan artikel 12.02, derde lid, geformuleerd. Er zijn een praktijkexamen en theoretisch examen voorzien en ook het gebruik van simulatoren is mogelijk. Het overheidsvaartuig is gedefinieerd in artikel 1.02, zesde lid.

Artikel 12.04

Aanvraag om toegelaten te worden tot een administratief examen

1. Dit voorschrift combineert delen van artikel 7.09 en 7.11 vorige versie met een aantal nieuwe aspecten.

Artikel 7.09, eerste lid, vorige versie, wordt aangepast. De mogelijkheid een Rijnpatent voor een bepaald riviergedeelte uit te breiden, wordt op een andere plaats geregeld (artikel 13.03).

2. Dit voorschrift hangt samen met artikel 7.09, tweede lid. Dit artikel stelt de bevoegde autoriteit in staat de identiteit en geschiktheid van een aanvrager te onderzoeken. Een kopie van het marifoonbedieningscertificaat is voor alle patenten nodig.

3. In dit voorschrift wordt voorzien dat de identiteit ook kan worden aangetoond door het overleggen van een identiteitsbewijs of een paspoort.

Artikel 12.05

Vrijstellingen en verlichting van de exameneisen

1. Bij dit voorschrift gaat het om een licht gewijzigde variant van artikel 7.13 in de oude versie. In de eerste zin wordt duidelijker aangegeven dat het gaat om een vrijstelling van het theoretische gedeelte van het examen voor schipper voor wat betreft de al verworven competenties. De tweede en derde zin leggen de modaliteiten voor deze vrijstelling vast.

2. Geen wijziging, behalve een nieuwe verwijzing naar artikel 11.01, derde lid (in plaats van artikel 6.02, vierde lid).

3. Verplaatsing van artikel 7.13, vierde lid. De verwijzing naar het riviergedeelte wordt geschrapt.

Artikel 12.06

Examen in het kader van een goedgekeurd opleidingsprogramma

1. Dit is een nieuw voorschrift om overeenkomstig artikel 17, tweede lid, letter b van de Richtlijn te voorzien dat de kwalificatie in het kader van een goedgekeurd opleidingsprogramma kan worden vastgesteld, zonder dat er dan nog een extra examen afgelegd moet worden. Met een diploma van een met goed gevolg afgelegd opleidingsprogramma kan de kandidaat aantonen dat hij voldoet aan de eisen van artikel 12.01, eerste lid, onderdeel a of d (Bijlage I 3.1 a) of d) van de Richtlijn).
2. Dit voorschrift zorgt ervoor dat gecontroleerd wordt dat de kandidaat voor een kwalificatiecertificaat schipper voldoet aan de eisen qua leeftijd, naleving van de administratieve voorschriften, competenties en vaartijd.
3. Als de competenties zijn aangetoond, geeft de bevoegde autoriteit een voorlopig Rijnpatent af.

Artikel 12.07

Geldigheid en afgifte van kwalificatiecertificaten schipper

1. Dit artikel is nieuw, omdat in artikel 11 van de Richtlijn voor de eerste keer de geldigheid geregeld is. De eerste zin komt overeen met artikel 11, vijfde lid, van de Richtlijn. Het RSP verwijst net als de Richtlijn naar het model in de ES-QIN (Deel V, hoofdstuk 1).
2. De Richtlijn bevat geen voorschriften voor het sportpatent. De delegaties hebben besloten de geldigheid van het sportpatent te beperken tot het einde van het zestigste levensjaar van de houder. Daarna kan het om de vijf jaar worden verlengd tot een leeftijd van zeventig, daarna om de twee jaar. De lijst van de door de Rijnsoeverstaten en België afgegeven sportpatenten zal, samen met een model daarvoor, op de website van de CCR worden geplaatst en zal openbaar toegankelijk zijn.
3. De Richtlijn bevat geen voorschriften voor het overheidspatent. De delegaties hebben besloten de geldigheid van het overheidspatent niet in de tijd te beperken, maar dan ook de voorwaarde in het RSP op te nemen dat het overheidspatent teruggegeven moet worden, nadat de houder de dienst heeft beëindigd. Ook hiervoor zal de lijst van de door de Rijnsoeverstaten en België afgegeven overheidspatenten op de website van de CCR worden geplaatst en zal openbaar toegankelijk zijn.

Artikel 12.08

Voorlopig Rijnpatent

Dit voorschrift neemt de tekst over van artikel 7.12, derde en vierde lid, oude versie, waarbij de tekst echter wordt aangepast aan die van de Richtlijn. Het voorschrift geldt wanneer de kandidaat voor het Rijnpatent een fysiek document wenst. In het geval van een Rijnpatent in elektronisch formaat is een voorlopig Rijnpatent niet nodig, omdat het definitieve (elektronische) Rijnpatent meteen door de bevoegde autoriteit kan worden opgesteld en de kandidaat ter beschikking kan worden gesteld.

Er zijn twee mogelijke situaties: de eerste is als de kandidaat kiest voor een fysiek document bij de eerste keer dat zijn patent wordt afgegeven en de tweede is als het patent verlengd wordt en de patenthouder opnieuw voor een fysiek document kiest.

Artikel 13.01

Specifieke vergunningen

Dit voorschrift wordt nieuw opgenomen om overeenkomstig artikel 6 van de Richtlijn een onderscheid te maken tussen de algemene, nautische beroepskwalificatie op managementniveau – die wordt aangetoond door het kwalificatiecertificaat schipper – en specifieke vergunningen, die aangetoond worden door de dienovereenkomstige aantekeningen op het kwalificatiecertificaat schipper.

1. Dit voorschrift komt overeen met artikel 6 van de Richtlijn. In dit voorschrift worden dezelfde specifieke vergunningen ingevoerd die op de binnenwatertrajecten van de Europese Unie gelden.

Aangezien op grond van de bemanningsvoorschriften van hoofdstuk 19 meer dan een schipper aan boord voorgeschreven kan zijn, wordt nu tegen de achtergrond van het Rijnvaartpolitiereglement verduidelijkt dat alleen de verantwoordelijke schipper houder moet zijn van de dienovereenkomstige vergunning.

2. In de vorige versie van het RSP was geregeld dat de schipper op grond van artikel 7.15 een apart bewijs van kennis van riviergedeelten kreeg, los van zijn patent. Afgezien van het patent bestond er ook nog het Radarpatent overeenkomstig artikel 8.01 van het RSP, oude versie. Voortaan worden alle specifieke vergunningen overeenkomstig artikel 12, vierde lid, van de Richtlijn vermeld op het kwalificatiecertificaat schipper. Er is alleen een uitzondering voor de specifieke vergunning “varen met vaartuigen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken”, aangezien in dit geval afgezien van de specifieke vergunning ook een specifieke handeling overeenkomstig artikel 5 van de Richtlijn, namelijk ondersteuning bieden bij het bunkeren, erbij hoort. Beide activiteiten vereisen een LNG-deskundige, die zijn kwalificatie door een kwalificatiecertificaat voor deskundige voor vloeibaar aardgas moet kunnen aantonen (artikel 11, vijfde lid en Bijlage I, 3.2.3 van de Richtlijn). Dit laatstgenoemde kwalificatiecertificaat is bovendien maximaal vijf jaar geldig.

3. Deze regeling komt overeen met artikel 17, tweede lid, in samenhang met artikel 18 en 19 van de Richtlijn.

4. Dit voorschrift komt overeen met artikel 12, eerste lid, van de Richtlijn, dat voorschrijft dat de aanvrager zijn identiteit, zijn kwalificatie als schipper en de aanvullende eisen overeenkomstig Bijlage I van de Richtlijn moet aantonen om een specifieke vergunning te kunnen verkrijgen. Door de expliciete verwijzing naar de overhandiging van het dienstboekje kunnen de vereiste vaartijden – en in het geval van de deskundige voor ADN de dienstitijden – aan boord van een bepaald schip worden aangetoond.

5. De eerste zin komt overeen met artikel 12, vierde lid, tweede zin, van de Richtlijn. De geldigheid van de specifieke vergunningen is gekoppeld aan de geldigheid van het kwalificatiecertificaat schipper. De tweede zin komt overeen met artikel 12, vierde lid, eerste zin en verwijst bovendien naar de plaats waar de vergunning moet worden ingeschreven, zoals aangegeven op het model voor het kwalificatiecertificaat schipper, dat staat in deel V van de ES-QIN.

Artikel 13.02

Specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar

1. In dit artikel worden specifieke regelingen ingevoerd in overeenstemming met de Richtlijn die samenhangen met de specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar. In artikel 1.01, onderdeel q van het Rijnvaartpolitiereglement wordt de radarvaart gedefinieerd als “een schip dat gebruik maakt van radar voor het varen bij slecht zicht”. De hier opgenomen verwijzing zorgt ervoor dat er in artikel 1.02 van het RSP niet nog een extra definitie opgenomen moet worden. Net als in artikel 6, letter c van de Richtlijn wordt voorzien dat een schipper die met behulp van radar vaart, naast zijn kwalificatiecertificaat schipper over een specifieke vergunning daarvoor moet beschikken.

2. De verwijzing naar de kwalificatiestandaard voor radar (ES-QIN Deel 1, Hoofdstuk 4) preciseert welke basisvereisten aan de kwalificatie worden gesteld overeenkomstig Bijlage II 3.2 van de Richtlijn. Overeenkomstig artikel 17, derde lid, eerste zin, letter b van de Richtlijn is een praktijkexamen voorgeschreven. Voor dit praktijkexamen wordt overeenkomstig artikel 17, vierde lid, van de Richtlijn verwezen naar de ES-QIN (Deel II, Hoofdstuk 1). Het programma van het theoretische examen geeft aan over welke kennis de schipper overeenkomstig de ES-QIN (Deel I, hoofdstuk 4) moet beschikken. CESNI werkt aan een gemeenschappelijk programma voor het theoretische examen dat toepassing zou kunnen vinden voor de Rijn en de andere waterwegen van de Unie.

3. Dit voorschrift komt overeen met artikel 17, derde lid, tweede zin van de Richtlijn. Voor de toelating en de technische en functionele eisen die aan vaarsimulators worden gesteld, wordt verwezen naar de ES-QIN. In artikel 21, tweede lid van de Richtlijn is al een verwijzing naar standaarden voorzien.

4. Dit voorschrift komt overeen met artikel 12, eerste en derde lid, van de Richtlijn. Om de specifieke vergunning af te kunnen geven, moet de bevoegde autoriteit de genoemde bewijsstukken controleren.

5. Hier wordt op voorstel van de Duitse delegatie een voorschrift opgenomen waarin bepaald wordt dat de houder van een nationaal kwalificatiecertificaat zoals bedoeld in artikel 11.01, derde lid, deze specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar kan verkrijgen.

Artikel 13.03

Specifieke vergunning voor het bevaren van waterwegen die als binnenwatertrajecten met specifieke risico's geclassificeerd zijn

1. Dit artikel is aangepast om het bewijs van kennis van riviergedeelten zoals bepaald in artikel 7.05 van de vorige versie van het RSP in overeenstemming te brengen met artikel 6, letter b met betrekking tot de specifieke vergunning. Er is geen afzonderlijk bewijs meer voor kennis van riviergedeelte, maar een specifieke vergunning, die op het kwalificatiecertificaat wordt ingeschreven.

Voor de kennisgeving van binnenwatertrajecten is de specifieke procedure gevolgd overeenkomstig artikel 9 van de Richtlijn.

2. Hier worden de voorwaarden genoemd op grond waarvan, in overeenstemming met artikel 9, eerste lid, eerste zin, van de Richtlijn, een bepaald gedeelte van de waterweg geclassificeerd kan worden als een binnenwatertraject met specifieke risico's.

3. In dit voorschrift wordt een verwijzing opgenomen naar bijlage 5, waar de binnenwatertrajecten met specifieke risico's van de Rijn staan.

4. Dit voorschrift wordt opgenomen om eisen te stellen die identiek zijn met die in artikel 12, tweede lid, van de Richtlijn.

5. Dit voorschrift komt overeen met artikel 12, tweede en derde lid, van de Richtlijn. Zodat de specifieke vergunning kan worden afgegeven, moet de bevoegde autoriteit de genoemde documenten controleren.

6. Zoals tot nu toe wordt de kennis van riviergedeelten gecontroleerd aan de hand van een examen overeenkomstig bijlage 5. Voorwaarde om tot het examen toegelaten te worden is dat de kandidaat een aantal keren het desbetreffende riviergedeelte bevaren heeft, zoals bepaald in bijlage 5. De eisen die gesteld worden aan de verkrijging van een specifieke vergunning zijn in het kader van deze herziening gemoderniseerd en maken het mogelijk om hiervoor gebruik te maken van moderne examenvormen.

7. Hier wordt op voorstel van de Duitse delegatie een voorschrift opgenomen waarin bepaald wordt dat de houder van een nationaal kwalificatiecertificaat zoals bedoeld in artikel 11.01, derde lid, deze specifieke vergunning voor het bevaren van binnenwateren met specifieke risico's kan verkrijgen. Deze regeling geldt niet voor schippers van vaartuigen met een lengte van minder dan 20 m, tenzij het gaat om een passagiersschip, duw- of sleepboot.

Artikel 13.04

Specifieke vergunning voor het varen op binnenwateren van maritieme aard

1. In dit artikel worden overeenkomstig de Richtlijn specifieke regelingen ingevoerd die samenhangen met de specifieke vergunning voor het varen op binnenwateren van maritieme aard. Overeenkomstig artikel 6, letter a van de Richtlijn wordt voorzien dat de schipper die binnenwateren van maritieme aard wil bevaren, naast zijn kwalificatiecertificaat schipper over een specifieke vergunning moet beschikken.
2. Voor het theoretische examen wordt hier verwezen naar de kwalificatiestandaarden in de ES-QIN (Deel I, Hoofdstuk 3). Voor de verkrijging van een specifieke vergunning voor het varen op binnenwateren van maritieme aard is noch in de Richtlijn, noch in het RSP een praktijkexamen voorgeschreven.
3. Dit voorschrift komt overeen met artikel 12, eerste en derde lid, van de Richtlijn. Om de specifieke vergunning af te kunnen geven, moet de bevoegde autoriteit de genoemde documenten controleren.

Artikel 13.05

Specifieke vergunning voor het varen met vaartuigen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken

In dit artikel worden in overeenstemming met de Richtlijn de specifieke regelingen vastgelegd die betrekking hebben op de specifieke vergunning voor het varen met vaartuigen die vloeibaar aardgas als brandstof gebruiken. Overeenkomstig artikel 6, letter d, van de Richtlijn is voorzien dat voor het voeren van een schip dat vloeibaar aardgas als brandstof gebruikt, de schipper naast zijn kwalificatiecertificaat schipper over een specifieke vergunning moet beschikken. Dit kan worden aangetoond aan de hand van een kwalificatiecertificaat voor LNG-deskundige overeenkomstig artikel 12, vijfde lid, van de Richtlijn.

Artikel 13.06

Specifieke vergunning voor het varen met grote konvoeien

1. In dit artikel worden in overeenstemming met de Richtlijn specifieke regelingen getroffen met betrekking tot de specifieke vergunning voor het varen met grote konvoeien. Overeenkomstig artikel 6, letter e van de Richtlijn is voorzien dat de schipper die vaart met een groot konvooi naast zijn kwalificatiecertificaat schipper over een specifieke vergunning moet beschikken.

Dit voorschrift komt overeen met Bijlage I 3.2.4 van de Richtlijn. Om deze specifieke vergunning te verkrijgen, moet men als schipper over de nodige ervaring op een konvooi beschikken.

2. Dit voorschrift komt overeen met artikel 12, eerste en derde lid, van de Richtlijn. Om de specifieke vergunning af te kunnen geven, moet de bevoegde autoriteit de genoemde documenten controleren.

Dat de persoon in kwestie over deze extra vaartijd beschikt, wordt gecontroleerd aan de hand van het dienstboekje.

Artikel 14.01

Verwijzing naar de bepalingen van het ADN

Het hoofdstuk over het veiligheidspersoneel op schepen die vallen onder het ADN komt overeen met hoofdstuk 4, oude versie. Dit voorschrift is aangevuld met een verwijzing naar Richtlijn 2008/68/EG. De voorschriften met betrekking tot de kennis van de regelingen die gelden voor gevaarlijke goederen zijn ongewijzigd. Noch de Richtlijn, noch het RSP bevatten eigen eisen voor de kwalificatie van het veiligheidspersoneel, aangezien deze eisen al geregeld zijn in het internationale recht inzake het vervoer van gevaarlijke goederen.

Artikel 15.01

Kennis en instructie

Het hoofdstuk over het veiligheidspersoneel op schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken (tot nu toe hoofdstuk 4a) wordt in overeenstemming gebracht met de Richtlijn. De Richtlijn heeft in de definitie van de kwalificatie van "LNG-deskundige" in artikel 3, twaalfde lid, de bepalingen ter beschrijving van de kwalificatie van de deskundige voor vloeibaar aardgas, die op 1 juli 2016 van kracht werden, overgenomen uit het RSP. De bijlagen van de Richtlijn bevatten verschillende artikelen en bepalingen met betrekking tot deze kwalificatie. De desbetreffende artikelen van het RSP, oude versie, worden nu in overeenstemming daarmee gebracht.

In het eerste lid van het voorschrift wordt de formulering van artikel 4a.01, eerste lid, oude versie, aangepast aan artikel 6, letter d van de Richtlijn.

Artikel 4a.01, tweede lid, oude versie, kan komen te vervallen. De bemanningsleden die betrokken zijn bij het bunkeren van LNG moeten voordat zij hiertoe overgaan, niet meer door de schipper worden geïnstrueerd over de omgang met LNG, omdat hun vaardigheden door een specifiek kwalificatiecertificaat moeten worden aangetoond.

Artikel 15.02

Kwalificatiecertificaat

1. Dit voorschrift wordt opgenomen om net als artikel 5, eerste lid, van de Richtlijn een kwalificatiecertificaat te eisen. Het eerste lid van het voorschrift verwijst naar de ES-QIN (Deel V, Hoofdstuk 1), dat een model voor het kwalificatiecertificaat voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas bevat. Dit komt overeen met artikel 34 in samenhang met artikel 11, derde lid, van de Richtlijn, waarin verwezen wordt naar de CESNI-standaarden.

2. Het tweede lid van het voorschrift komt overeen met de minimumeisen die in Bijlage I 4.2 van de Richtlijn worden ingevoerd voor de afgifte van een kwalificatiecertificaat voor LNG-deskundige.

Artikel 15.03

Cursus en examen

1. Dit voorschrift bevat de eisen die gesteld worden aan de kennis en de beoordeling van de vaardigheden van de LNG-deskundige. Artikel 4a.03, eerste zin, oude versie, blijft ongewijzigd en wordt nu artikel 15.03, eerste lid.

2. Artikel 4a.03, tweede zin, oude versie, wordt nu artikel 15.03, tweede lid. Overeenkomstig de Richtlijn wordt verwezen naar de competentiestandaarden in de ES-QIN (Deel I, Hoofdstuk 6). Voor de beschrijving van de competentie wordt daar theoretische kennis genoemd en praktische vaardigheden. De taalkundige aanpassing komt overeen met de terminologie die door CESNI in de ES-QIN wordt gebruikt. De kennis die beschreven stond in de voormalige Bijlage E2 bij het RSP in Deel A vormde de basis voor het opstellen van de Europese standaard in de ES-QIN, Deel I, Hoofdstuk 6. Voor het theoretische examen leidt dit daarom niet tot wijzigingen in de nieuwe versie van het voorschrift.

3. Artikel 4a.03, derde en vierde zin, oude versie, worden nu artikel 15.03, derde lid. De formulering wordt aangepast om deze in overeenstemming te brengen met artikel 6, letter d van de Richtlijn.

Er wordt niet meer verwezen naar Deel B van Bijlage E2 van het RSP, maar naar de vaardigheden die genoemd worden in de ES-QIN (Deel I, Hoofdstuk 6), die als examenonderdeel in de Europese Standaard voor het praktijkexamen voor deskundigen werden opgenomen. Het afleggen van het praktijkexamen geschiedt overeenkomstig de Richtlijn geheel of gedeeltelijk aan boord van een schip of in een daarvoor geschikte walinstallatie.

4. Het vierde lid van het voorschrift preciseert de voorwaarden om het theoretische en praktische gedeelte van het examen met goed gevolg af te leggen. Afgezien van de verwijzing naar de competentiestandaarden voor LNG-deskundige (ES-QIN, Deel I, Hoofdstuk 6) wordt ook verwezen naar de standaarden voor het praktijkexamen ter verkrijging van een kwalificatiecertificaat LNG-deskundige (ES-QIN, Deel II, Hoofdstuk 3). Het praktijkexamen voor LNG-deskundige, dat al voorzien was in hoofdstuk 4a van de vorige versie, komt overeen met artikel 17, derde lid, eerste zin, letter c van de Richtlijn.

5. De regeling dat het praktische gedeelte van het examen aan boord van een schip of in een walinstallatie kan worden afgenomen, wordt uitgebreid met een verwijzing naar de ES-QIN (Deel II, Hoofdstuk 3). De eisen die gesteld worden aan de schepen of walinstallaties die worden gebruikt voor dit examenonderdeel worden in overeenstemming met artikel 17, derde lid, derde zin, van de Richtlijn in de Europese standaard nader bepaald.

Artikel 15.04

Goedkeuring van cursussen

1. Het voorschrift vormt een aanpassing van artikel 4a.05, oude versie, in het licht van de Richtlijn.

In het eerste lid zijn de opfriscursussen voor het verlengen van de kwalificatie na vijf jaar niet meer voorzien. Overeenkomstig de Richtlijn is voor de verlenging van het kwalificatiecertificaat nu alleen nog maar een nieuw examen voorzien op basis van een competentiestandaard, of een vaartijd aan boord van een schip dat vaart met vloeibaar aardgas als brandstof. CESNI heeft besloten te gaan werken aan een gestandaardiseerde inhoud van opfriscursussen. Deze werkzaamheden hebben echter een lage prioriteit en worden hier daarom vooralsnog buiten beschouwing gelaten.

Ten aanzien van de criteria voor de goedkeuring wordt verwezen naar artikel 15.05.

Artikel 4a.05, derde en vierde zin, oude versie, die betrekking hadden op de afgifte en verlenging van documenten komen te vervallen. Dat de kwalificatiecertificaten alleen nog maar door de bevoegde autoriteiten worden afgegeven, vloeit voort uit het model van de kwalificatiecertificaten die op grond van dit reglement en de Richtlijn worden afgegeven. De verlenging van de geldigheid van een bestaand kwalificatiecertificaat door de bevoegde autoriteit staat als zodanig in artikel 15.06, tweede lid.

2. De eerste zin van het tweede lid van het voorschrift past de formulering aan van artikel 4a.05, vijfde zin, oude versie. De bevoegde autoriteiten zijn verplicht om de CCR te informeren over elk besluit over de goedkeuring van cursussen (respectievelijk de intrekking of opschorting van een dergelijke goedkeuring).

De tweede zin is gelijk aan artikel 4a.05, zesde zin, van de oude versie, afgezien van een taalkundige aanpassing, omdat uitsluitend opleidingsprogramma's worden goedgekeurd.

Artikel 15.05

Criteria voor de goedkeuring van cursussen

1. Dit nieuwe voorschrift is toegevoegd aan het RSP om uniforme criteria vast te leggen voor de goedkeuring van cursussen. De eerste zin van het eerste lid van dit voorschrift komt daarom overeen met artikel 19, eerste lid, eerste zin, van de Richtlijn. Het eerste lid, tweede zin van het voorschrift komt overeen met artikel 19, eerste lid, tweede zin van de Richtlijn.

2. Het tweede lid van het voorschrift regelt de goedkeuring van een cursus. De eisen in de onderdelen a tot en met c komen overeen met de eisen in artikel 19, tweede lid, van de Richtlijn. Zij beogen de kwaliteitswaarborging van de opleiding. Voor het waarborgen van de kwaliteit van de opleiding en de beoordeling van de kwalificatie overeenkomstig artikel 27 van de Richtlijn zijn ook nog de onderdelen d tot en met f opgenomen, die tot nu toe bij punt 3 van de dienstinstructie voor de bevoegde autoriteiten stonden (nummer 4a, in samenhang met artikel 1.03). Omwille van de transparantie en rechtszekerheid worden deze eisen nu opgenomen in het reglement, zodat ze voor de geadresseerden van de voorschriften gemakkelijker te vinden zijn.

3. Het derde lid van het voorschrift over de intrekking van een erkenning komt overeen met het principe in artikel 27, eerste lid, van de Richtlijn. Op grond van die regeling moeten opleidingsprogramma's en examens door de bevoegde autoriteiten worden gecontroleerd en moet gezorgd worden voor het waarborgen van de kwaliteit van de opleiding en beoordeling van de kwalificatie.

Artikel 15.06

Geldigheid en verlenging van het kwalificatiecertificaat

1. Het eerste lid van het voorschrift is aangepast om voor de eisen aan de geldigheid van het kwalificatiecertificaat, die geregeld waren in artikel 4a.04, eerste lid, oude versie, de juiste term te gebruiken.
2. Het tweede lid van het voorschrift actualiseert artikel 4a.04, tweede lid, oude versie, door nu te verwijzen naar het model in de ES-QIN (Deel V, Hoofdstuk 1) voor verlengde kwalificatiecertificaten. De minimumeisen voor de verlenging van een kwalificatiecertificaat voor LNG-deskundigen worden nu op dezelfde wijze geformuleerd als in artikel 13, letter b van de Richtlijn en de bijbehorende Bijlage I 4.2, tweede zin.

Artikel 16.01

Veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen

1. Het voorschrift komt overeen met artikel 5.01, oude versie RSP. Het voorschrift bepaalt dat er veiligheidspersoneel ter bescherming van de passagiers aan boord moet zijn en wanneer.
2. Onveranderd blijft dat het veiligheidspersoneel deel uit kan maken van de bemanning of het boordpersoneel. De definitie van boordpersoneel in het RSP komt overeen met artikel 1.01, punt 11.1 van de ES-TRIN en is niet gewijzigd.

Artikel 16.02

Deskundige voor de passagiersvaart

Dit voorschrift komt overeen met artikel 5.02, oude versie RSP. Er is niets gewijzigd, behalve nieuwe verwijzingen naar artikel 16.03 en artikel 16.04, tweede lid.

In overeenstemming met artikel 3, elfde lid, van de Richtlijn worden de minimumeisen voor de deskundige passagiersvaart in onderdeel a behouden, zodat zij stroken met Bijlage I 4.1 van de Richtlijn (minimumleeftijd van 18 jaar), respectievelijk in artikel 16.03 voor de eisen die in overeenstemming worden gebracht met de competentiestandaard.

De eis dat bijscholing nodig is blijft bestaan. Dit is van belang om de veiligheid in de passagiersvaart te waarborgen, omdat de deskundige zijn kennis regelmatig moet opfrissen. De eisen daarvoor staan in onderdeel b, dat identiek is aan de eisen in Bijlage I 4.1, tweede zin, van de Richtlijn.

Artikel 16.03

Basisopleiding voor deskundigen

1. Het eerste lid van dit voorschrift moderniseert artikel 5.03, oude versie van het RSP. Er worden nieuwe verwijzingen opgenomen naar artikel 16.02 en 16.05.

De basisopleiding voor deskundige is niet meer alleen binnen de CCR-lidstaten geharmoniseerd. Er wordt verwezen naar de kwalificatiestandaard voor deskundige voor de passagiersvaart (ES-QIN, Deel I, Hoofdstuk 5), waar aangegeven staat welke kennis in het kader van een theoriecursus moet worden verkregen. Verder wordt verwezen naar de standaarden voor het praktijkexamen ter verkrijging van een kwalificatiecertificaat deskundige voor de passagiersvaart (ES-QIN, Deel II, Hoofdstuk 2).

2. Het tweede lid preciseert de voorwaarden voor het succesvol afleggen van het theoretische en praktijkgedeelte van het examen. De eerste zin van deze nieuwe regeling komt overeen met de eisen in artikel 17 van de Richtlijn: om de kwalificatie van deskundige voor de passagiersvaart te krijgen, moet een theoretisch en praktijkexamen worden afgelegd. Overeenkomstig artikel 17, derde lid, eerste zin van de Richtlijn moet afgezien van een theorie-examen ook een praktijkexamen worden afgelegd. Er wordt verwezen naar de standaarden voor het praktijkexamen voor het verkrijgen van een kwalificatiecertificaat als deskundige voor de passagiersvaart (ES-QIN, Deel II, hoofdstuk 2).

Artikel 16.04

Opfriscursus voor deskundigen

1. Het voorschrift actualiseert artikel 5.04, oude versie RSP.

De eis dat deelgenomen moet worden aan een opfriscursus na vijf jaar, komt overeen met artikel 11, zesde lid, van de Richtlijn en Bijlage I 4.2, tweede zin. Na vijf jaar moet er voor de verlenging van de geldigheid van het kwalificatiecertificaat hetzij opnieuw een examen worden afgelegd, of een goedgekeurd opleidingsprogramma worden gevolgd.

2. Het tweede lid, eerste zin, is ongewijzigd. Tijdens een opfriscursus moeten met name nieuwe ontwikkelingen ten aanzien van de veiligheid van passagiers worden behandeld. In de tweede zin zijn de eisen hetzelfde gebleven. Hiermee wordt beoogd dat elke deelnemer actief aan de cursus deelneemt.

De derde zin komt overeen met artikel 16, eerste lid, in samenhang met artikel 17, tweede lid, van de Richtlijn en geeft aan dat ook bij opfriscursussen de landen ervoor moeten zorgen dat de personen de vereiste vaardigheden bezitten om te zorgen voor de veiligheid aan boord en dat deze vaardigheden beoordeeld worden in het kader van een door de nationale overheid zelf georganiseerde opleiding of goedgekeurd opleidingsprogramma.

3. Artikel 5.04, derde lid, komt op deze plaats te vervallen en wordt opgenomen in artikel 16.10, eerste lid, tweede zin.

Artikel 16.05

Goedkeuring van de opleidingen voor deskundige

1. Dit is een nieuw voorschrift. De regelingen die hier voorzien worden, komen overeen met de bepalingen in artikel 19 van de Richtlijn. Zoals voorzien in de Richtlijn gaat het daarbij om de goedkeuring van opleidingsprogramma's en niet meer de toelating van opleidingsinstituten.

De bevoegde autoriteiten moeten voorafgaand hieraan op grond van de criteria zoals genoemd in artikel 16.06 de opleidingen goedgekeurd hebben.

2. De verplichting voor de bevoegde autoriteiten om de CCR te informeren over elk besluit om en opleidingen goed te keuren (respectievelijk de intrekking of opschorting van een dergelijke goedkeuring), was tot nu toe geregeld in punt 2.1.4 en 2.2.3 van de Dienstinstructie voor de bevoegde autoriteiten zoals bedoeld in het vijfde lid van artikel 1.03. Omwille van de transparantie en de rechtszekerheid worden deze eisen nu in het reglement opgenomen, waar zij voor de geadresseerden gemakkelijker te vinden zijn.

De CCR houdt een overzicht bij van de goedgekeurde opleidingen. Deze lijst is op de website van de CCR beschikbaar.

Artikel 16.06

Criteria voor de goedkeuring van cursussen

1. Dit nieuwe voorschrift is bedoeld om in het RSP uniforme criteria op te nemen voor de goedkeuring van cursussen of opfriscursussen. Dit komt overeen met de eisen van artikel 19, eerste lid, derde zin, van de Richtlijn.

2. Het tweede lid van dit voorschrift regelt de goedkeuring van cursussen of opfriscursussen. De eisen van onderdeel a tot en met c komen overeen met de eisen van artikel 19, tweede lid, van de Richtlijn en hebben tot doel de kwaliteit van de opleidingen te waarborgen. Met het oog op het waarborgen van de kwaliteit van de opleidingen en de beoordeling van de kwalificaties zoals bepaald in artikel 27 van de Richtlijn, zijn nu tevens de onderdelen d tot en met f opgenomen.

3. Het derde lid van dit voorschrift over de intrekking van erkenningen en goedkeuringen komt overeen met het beginsel in artikel 27, eerste lid, van de Richtlijn. Het biedt de mogelijkheid dat de bevoegde autoriteiten de opleidingen en examens controleren en ook het doel bereikt wordt dat bij het verkrijgen en de beoordeling van de kwalificatie de kwaliteit gewaarborgd is.

Artikel 16.07

Eerstehulpverlener

Dit voorschrift komt overeen met artikel 5.05, oude versie van het RSP. Aangezien de Richtlijn niets voorziet voor eerstehulpverleners en deze functie van belang is om de veiligheid in de passagiersvaart te waarborgen, kan dit voorschrift ongewijzigd overgenomen worden, afgezien van een nieuwe verwijzing naar artikel 16.09. In punt 3.1 van de voormalige dienst instructie voor de bevoegde autoriteiten zoals bedoeld in het vijfde lid van artikel 1.03 gaan de lidstaten van de CCR ervan uit dat de eisen die gesteld worden aan de opleiding van eerstehulpverleners overeenkomen met die van het European First Aid Certificate.

Artikel 16.08

Persluchtmaskerdrager

Dit voorschrift komt overeen met artikel 5.06, oude versie van het RSP. Aangezien de Richtlijn niets voorziet voor persluchtmaskerdragers en deze functie van belang is om de veiligheid in de passagiersvaart te waarborgen, kan dit voorschrift ongewijzigd overgenomen worden, afgezien van een nieuwe verwijzing naar artikel 16.09. Voor wat betreft de eisen die aan persluchtmaskerdragers gesteld worden, is het denkbaar dat de eisen in de nationale voorschriften van de CCR-lidstaten met name ten aanzien van de medische geschiktheid uiteenlopen. De geschiktheid van de personen die deze taak vervullen is niet in de ES-QIN geregeld.

Artikel 16.09

Cursussen en opfriscursussen voor eerstehulpverleners en persluchtmaskerdragers

Het voorschrift komt overeen met artikel 5.07, oude versie van het RSP. Ten aanzien van de eisen die gesteld worden aan de opleidingen wordt verwezen naar de nationale voorschriften van de lidstaten van de CCR.

Artikel 16.10

Wijze van aantonen van de kwalificatie

1. Het voorschrift moderniseert artikel 5.08, oude versie van het RSP. Het bewijs volgens het CCR-model wordt vervangen door een kwalificatiecertificaat volgens het CESNI-model (ES-QIN, Deel V, Hoofdstuk 1). Dit komt overeen met de eisen van artikel 5, eerste lid, van de Richtlijn. Dit kwalificatiecertificaat kan zoals bepaald in artikel 11, tweede lid, van de Richtlijn alleen nog maar worden afgegeven door een bevoegde autoriteit, en niet meer door het opleidingsinstituut.

Overeenkomstig artikel 11, zesde lid, van de Richtlijn bepaalt de tweede zin dat een kwalificatiecertificaat om de vijf jaar moet worden verlengd.

Ook de eis dat de houder van het certificaat dit om de vijf jaar alleen kan verlengen door deel te nemen aan een opfriscursus komt overeen met artikel 5.04, eerste en derde lid van de vorige versie van het RSP en ook Bijlage I 4.1 tweede zin van de Richtlijn. Het voorschrift zorgt ervoor dat de deskundige voor de passagiersvaart zijn vaardigheden regelmatig opfrist en de houder van een dergelijk kwalificatiecertificaat op deze wijze kan bijdragen aan de veiligheid aan boord van passagiersschepen.

In overeenstemming met artikel 11, eerste lid, van de Richtlijn kan thans alleen nog de bevoegde autoriteit het kwalificatiecertificaat verlengen of een nieuw kwalificatiecertificaat afgeven.

2. Nieuw in dit voorschrift is dat nu verwezen wordt naar artikel 16.07 en 16.09, zodat ook eerstehulpverleners een verklaring krijgen wanneer zij voor de eerste keer een opleiding hebben gevolgd of later ook een opfriscursus.

3. Geen wijziging behalve opname van een verwijzing naar artikel 16.08 en 16.09.

4. Oude versie (geschrapt): De mogelijkheid om de verklaringen voor deskundige passagiersvaart, eerstehulpverlener en persluchtmaskerdrager in één document te bundelen komt te vervallen. De reden hiervoor is dat de eerstgenoemde kwalificatie een specifieke vergunning is zoals bedoeld in de Richtlijn, waarvoor uniforme Europese eisen gelden voor de vaardigheden, het examen en het aantonen van de kwalificatie overeenkomstig de CESNI-standaarden, terwijl de twee andere kwalificaties niet in de regelgeving van de Unie geregeld zijn.

Artikel 16.11

Aantal leden veiligheidspersoneel

1. Het voorschrift komt overeen met artikel 5.09, eerste lid, oude versie van het RSP. Ten aanzien van de bemanningsvoorschriften voor het veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen wordt niets gewijzigd.

2. Het voorschrift komt overeen met artikel 5.09, tweede lid, van de oude versie van het RSP. Ten aanzien van de uitzonderingen die gelden voor de bemanningsvoorschriften voor het veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen wordt er niets gewijzigd.

Artikel 16.12

Plichten van de schipper en de deskundige

1. Het eerste lid van het voorschrift komt overeen met artikel 5.10, oude versie van het RSP. Er zijn geen wijzigingen, behalve een wijziging in de verwijzingen naar de artikelen 16.02 tot en met 16.09 en artikel 16.10.

2. In het tweede lid van dit voorschrift wordt een onderdeel d toegevoegd. In dit nieuwe lid wordt de nadruk gelegd op de identieke eisen die aan de vaardigheden van de deskundige passagiersvaart worden gesteld op grond van Bijlage II van de Richtlijn en in het RSP. De deskundige moet bijvoorbeeld overeenkomstig artikel 14 van Verordening (EU) 1177/2010 in staat zijn om hulp te bieden aan gehandicapten en personen met een beperkte mobiliteit. De details van de vaardigheden staan eveneens in de competentiestandaarden voor de deskundige voor de passagiersvaart (ES-QIN, Deel I, Hoofdstuk 5), waar artikel 16.03 ook naar verwijst. De afbakening van de plichten van de schipper en van de deskundige is bedoeld om duidelijk te maken wat de taken zijn van de houders van deze kwalificaties. Dit is ook in overeenstemming met de eisen van het Rijnvaartpolitierglement en de Richtlijn, namelijk dat de schipper de eindverantwoordelijkheid draagt voor de veiligheid aan boord.

Artikel 16.13

Toezicht

Dit voorschrift komt overeen met artikel 5.11, oude versie RSP. Er is niets gewijzigd ten aanzien van de controles die moeten plaatsvinden als er passagiers aan boord zijn.

Artikel 17.01

Algemene bepalingen

Het eerste tot en met derde lid van dit voorschrift komen overeen met artikel 2.02, oude versie.

1. Geen wijziging.

2. Geen wijziging.

3. Geen wijziging behalve nieuwe verwijzingen naar de artikelen 18.01, 18.02 en 18.03.

In het vierde en vijfde lid wordt de eis ingevoerd dat de houder van een Rijnpatent geschikt moet zijn voor het uitoefenen van de functie van schipper, zoals bedoeld in artikel 7.01, derde lid, onderdeel b van de vorige versie van het RSP. De beoordeling hiervan vindt plaats overeenkomstig de nationale voorschriften en een verbod op de uitoefening van de functie van schipper staat niet gelijk aan de intrekking of opschorting van de geldigheid van het kwalificatiecertificaat zoals bedoeld in artikel 8.01, respectievelijk 8.02 van het reglement.

Artikel 17.02

Gelijkwaardigheid en afwijkingen

Dit is een nieuw voorschrift, dat met name opgenomen wordt om flexibel te kunnen reageren op innovatie in de binnenvaart, zoals automatisering.

1. Door deze regeling krijgen de bevoegde autoriteiten de mogelijkheid andere, afwijkende bemanningsvoorschriften toe te laten, op voorwaarde dat deze met het oog op de veiligheid van het scheepvaartverkeer gelijkwaardig zijn. Voorwaarde is dan ook dat de CCR door middel van een aanbeveling de gelijkwaardigheid van het veiligheidsniveau van een eventuele afwijking van de desbetreffende bemanningsvoorschriften heeft vastgesteld. Tot nu toe waren dit soort regelingen alleen mogelijk op grond van artikel 3.23 oude versie op Nederlands grondgebied overeenkomstig nationale voorschriften in de Nederlandse binnenvaartwet.

2. Dit voorschrift biedt de bevoegde autoriteiten de mogelijkheid om bij technische innovatie de regelingen met betrekking tot de minimumbemanning in afzonderlijke gevallen op grond van een aanbeveling van de CCR aan te passen. De ervaringen die worden opgedaan in het kader van deze ontheffingen met afwijkende regelingen kunnen een vertrekpunt vormen om voorschriften van tijdelijke aard op te nemen overeenkomstig artikel 1.03, RSP of voorschriften te ontwikkelen die niet in de tijd beperkt zijn om tests mogelijk te maken.

3. Dit voorschrift schrijft voor dat de gelijkwaardigheid en de afwijking wordt ingeschreven in het binnenschipcertificaat (zie artikel 1.02, nummer 51, RSP).

4. Deze regeling voorziet een termijn van een maand voor de bevoegde autoriteiten om de CCR te informeren. Verder moeten op grond van dit voorschrift de toegekende gelijkwaardigheid en afwijkingen openbaar bekend worden gemaakt.

Artikel 18.01

Exploitatiewijzen

Dit voorschrift komt overeen met artikel 3.10, oude versie.

1. Geen wijziging.

2. Geen wijziging behalve een nieuwe verwijzing naar Onderdeel V van de ES-TRIN met betrekking tot minimumeisen, voorschriften voor de inbouw en het testen van het goede functioneren van tachografen in de binnenvaart.

Specifieke voorschriften in het RSP kunnen daardoor komen te vervallen. Welke apparaten zijn toegelaten, staat op de website cesni.eu, net als de andere technische uitrustingen die overeenkomstig de ES-TRIN zijn toegelaten. In het tweede lid is bovendien de Nederlandse versie aangepast aan de Duitse en Franse versie voor wat betreft het woord "kalenderweek".

3. Zie de opmerking bij artikel 18.01, tweede lid.

Artikel 18.02

Verplichte rusttijd

Dit voorschrift komt overeen met artikel 3.11, oude versie.

Geen wijziging.

Artikel 18.03

Wisseling of herhaling van exploitatiewijze

Dit voorschrift komt overeen met artikel 3.12, oude versie.

1. Geen wijziging behalve dat nu verwezen wordt naar artikel 18.02, eerste en derde lid.

2. - 4. Geen wijziging.

5. Geen wijziging behalve dat nu verwezen wordt naar artikel 18.02, vierde lid.

6. Redactionele aanpassing, zie de begripsbepaling in artikel 1.02, eerste lid.

7. Geen wijziging behalve dat nu verwezen wordt naar artikel 18.02, vierde lid.

Artikel 18.04

Vaartijdenboek – Tachograaf

Dit voorschrift komt in grote lijnen overeen met artikel 3.13, oude versie.

1. Zoals voorzien in artikel 22, zesde lid, en artikel 3, een-en-twintigste lid, van de Richtlijn, moet zich aan boord van een vaartuig een enkel vaartijdenboek bevinden waarin diverse aantekeningen gemaakt kunnen worden. Er wordt verwezen naar de ES-QIN, dat in Onderdeel V, hoofdstuk 5, een model voor het vaartijdenboek bevat. Artikel 22, vierde lid, in verbinding met artikel 34 van de Richtlijn vormen de basis voor de verwijzing naar het model in de CESNI-standaarden.

Voor de afgifte van het eerste vaartijdenboek wordt alleen nog maar voorzien dat het uniek Europees scheepsidentificatienummer wordt ingeschreven, dus niet meer het officiële scheepsnummer, aangezien dit laatstgenoemde al enkele jaren niet meer wordt toegekend.

Er is een redactionele wijziging nodig om te kunnen verwijzen naar Bijlage O van het ROSR. Afgezien van het Certificaat van Onderzoek en communautaire scheepscertificaten die nog geldig zijn, moet nu ook verwezen worden naar het Uniecertificaat voor binnenschepen overeenkomstig het model in Bijlage 3, Deel I van de ES-TRIN.

2. Redactionele aanpassing, zie de begripsbepaling in artikel 1.02, nummer 54.
3. Geen wijziging.
4. Het is alleen nog maar voorzien dat het uniek Europees identificatienummer wordt ingeschreven, niet meer het officiële scheepsnummer.
5. Geen wijziging behalve dat nu verwezen wordt naar artikel 18.01, tweede lid.
6. Geen wijziging behalve dat nu verwezen wordt naar artikel 18.03.
7. Geen wijziging.

Artikel 19.01

Uitrusting van vaartuigen

Dit voorschrift komt overeen met artikel 3.14, oude versie. Alleen in de titel is een wijziging aangebracht gezien de definitie van “vaartuig” in artikel 1.02, eerste lid, RSP.

1. Geen wijziging.

1.1 Redactionele aanpassing die uitsluitend betrekking heeft op de Duitse versie om het overeenkomstig de formuleringen in de ES-TRIN niet meer over “Gefahrenbereichen” te hebben.

De onderdelen g en h, die beide zonder inhoud waren, kunnen in navolging van de opsomming in de ES-TRIN vervallen.

- 1.2 Geen wijziging.

2. Redactionele aanpassing om duidelijk te maken dat hier de Commissie van Deskundigen bedoeld wordt.

Artikel 19.02

Minimumbemanning van motorschepen en duwbotten

Dit voorschrift komt overeen met artikel 3.15, oude versie.

Geen wijziging.

Artikel 19.03

Minimumbemanning van hechte samenstellen en andere hechte samenstellingen

Dit voorschrift komt overeen met artikel 3.16, oude versie.

1. Redactionele aanpassing in voetnoot 2.
2. – 4. Geen wijziging.

Artikel 19.04

Minimumbemanning van passagiersschepen

Dit voorschrift komt overeen met artikel 3.17, oude versie.

1. – 3. Geen wijziging.
4. Geen wijziging behalve dat nu verwezen wordt naar artikel 19.02.
5. – 8. Geen wijziging.
9. Geen wijziging behalve dat nu verwezen wordt naar hoofdstuk 16.
10. Geen wijziging.

Artikel 19.05

Afwijking van de in artikel 19.01 voorgeschreven uitrusting

Dit voorschrift komt overeen met artikel 3.18, oude versie.

1. Geen wijziging behalve dat nu verwezen wordt naar de artikelen 19.01 tot en met 19.04.
2. Geen wijziging behalve dat nu verwezen wordt naar de artikelen 19.01 tot en met 19.04.
3. Geen wijziging.

Artikel 19.06

Minimumbemanning van overige vaartuigen

Dit voorschrift komt overeen met artikel 3.19, oude versie.

1. Geen wijziging behalve dat nu verwezen wordt naar de artikelen 19.02 tot en met 19.04.
2. Geen wijziging behalve dat nu verwezen wordt naar artikel 19.02.
3. Geen wijziging.

Artikel 19.07

Minimumbemanning voor zeeschepen

Dit voorschrift komt overeen met artikel 3.20, oude versie.

1. Geen wijziging.
2. De eerste zin kan ingekort worden omdat in artikel 1.02, nummer 58 een definitie is opgenomen van de "STCW-Overeenkomst". Daardoor wordt – net als in artikel 3, achtste lid van de Richtlijn en artikel 1, nummer 21 van de Richtlijn 2008/106/EG – verwezen naar de STCW-Overeenkomst, en wel in dienovereenkomstige, geldende versie.

Verder wordt er nu ook verwezen naar de artikelen 19.02 en 19.06. In de Nederlandse versie werd het woord "vaartijdenboek" vervangen door "logboek" om de tekst in overeenstemming te brengen met de Duitse en Franse versie. Bovendien wordt daardoor duidelijk gemaakt dat hier het logboek in de zeevaart bedoeld wordt.

Artikel 19.08

Minimumbemanning voor kanaalspitsen

Dit voorschrift komt overeen met artikel 3.21, oude versie, met een kleine aanpassing in de formulering ten aanzien van het woord "patent".

Artikel 19.09

Minimumbemanning voor pleziervaartuigen

Dit voorschrift komt overeen met artikel 3.22, oude versie, met een kleine aanpassing in de formulering ten aanzien van het woord "patent".

Artikel 19.10

Uitzondering

Dit voorschrift komt overeen met artikel 3.23, oude versie.

Geen wijziging.

Artikel 20.01

Geldigheid van het dienstboekje

In artikel 20.01 kan het onderscheid tussen de twee types dienstboekje niet worden weergegeven, omdat overgangsbepalingen uitsluitend betrekking kunnen hebben op al bestaande documenten. De dienstboekjes voor schippers worden pas vanaf 2023 afgegeven. Alle huidige kwalificaties behalve die voor schippers worden in de overgangsbepalingen voor schippers geregeld.

1. Tot nu toe bevatte artikel 9.01, oude versie van het RSP een gemeenschappelijke overgangsbepaling voor de geldigheid van het vaartijdenboek en dienstboekje.

Tot het van kracht worden van het nieuwe Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn blijven eerder afgegeven dienstboekjes geldig tot hun einddatum, overeenkomstig de tot dan toe geldende voorschriften, echter uiterlijk tot 17 januari 2032. Dit komt overeen met de termijn van tien jaar die is vastgelegd in artikel 38, derde lid, eerste zin en vierde lid, van de Richtlijn. Voor het behoud van de veiligheid in de scheepvaart en om de standaard voor de medische geschiktheid sneller in te kunnen voeren (ES-QIN, Deel IV) regelt de eerste zin van het eerste lid van het voorschrift dat de situatie behouden blijft die gegolden zou hebben als het RSP niet gewijzigd zou zijn. Daarom moeten leden van de bemanning, met uitzondering van de schipper, als mogelijke houders van dienstboekjes die voor 18 januari 2022 werden afgegeven, als zij voor 17 januari 2031 65 jaar oud worden, hun geschiktheid aantonen. Daarna krijgen zij een certificaat dat is afgegeven overeenkomstig de voorschriften van het nieuwe RSP.

De tweede zin maakt geen onderscheid tussen dienstboekjes op grond van dit reglement of als gelijkwaardig erkende dienstboekjes die voor 2022 werden afgegeven. Voor beide is in de CCR-lidstaten en de zeven EU-lidstaten buiten het Rijnstroomgebied dezelfde leeftijdsgrens overeengekomen.

2. De eerste zin van het tweede lid regelt dat de houder van een dienstboekje zoals bedoeld in het eerste lid tot 17 januari 2032 een op grond van het nieuwe reglement afgegeven dienstboekje moet aanvragen als hij als bemanningslid wil blijven werken. Wat de voorwaarden voor de afgifte betreft, verwijst de tweede zin naar artikel 5.01.

Elke bevoegde autoriteit van een lidstaat van de CCR kan het oude dienstboekje omruilen voor een nieuw dienstboekje. Het oude dienstboekje moet overgelegd worden, zodat het ongeldig kan worden gemaakt en de aanvrager overeenkomstig artikel 5.01, eerste lid, RSP, en artikel 34, eerste lid en artikel 22, derde lid, van de Richtlijn, alleen nog maar één enkel actief dienstboekje heeft. De eisen dat de aanvrager naast zijn identiteit ook zijn medische geschiktheid moet aantonen als hij ouder is dan 60 jaar, komt overeen met de regeling in artikel 34, derde lid, derde zin van de Richtlijn.

Om sneller de identieke eisen van de Richtlijn en het RSP – die in de ES-QIN gepreciseerd zijn – in te voeren, is het ook mogelijk dat het dienstboekje al door een dienstboekje volgens het CESNI-model wordt vervangen als de houder een nieuwe kwalificatie of een vervangend certificaat aanvraagt. In dit geval zal de houder van het kwalificatiecertificaat ook worden opgenomen in de databank zoals bedoeld in artikel 2.01 van het nieuwe RSP.

Artikel 20.02

Geldigheid van het vaartijdenboek

1. Tot het van kracht worden van het nieuwe Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn blijven eerder afgegeven vaartijdenboeken geldig tot hun einddatum, overeenkomstig de tot dan toe geldende voorschriften, echter uiterlijk tot 17 januari 2032.

De tweede zin geeft aan dat er geen onderscheid wordt gemaakt tussen vaartijdenboeken die op grond van dit reglement werden afgegeven, of de als gelijkwaardig erkende vaartijdenboeken met een identieke inhoud die door een niet CCR-land (met name Oostenrijk) werden afgegeven.

2. De verplichting dat het vaartijdenboek als bedoeld in het eerste lid voor het einde van de termijn van tien jaar moet worden omgeruild voor een vaartijdenboek overeenkomstig het nieuwe reglement, heeft tot doel vaartijdenboeken overeenkomstig de ES-QIN (Deel V, Hoofdstuk 5) in te kunnen voeren, waarvan het formaat op grond van de uitvoeringsverordening identiek is aan het model voor de Rijn.

Artikel 20.03

Geldigheid van reeds afgegeven Rijnpatenten

1. Het eerste lid komt overeen met artikel 38, eerste lid, eerste alinea van de Richtlijn. Het groot of klein Rijnpatent, die beide geldig waren voor vaartuigen die vallen onder het toepassingsgebied van de Richtlijn zoals bepaald in artikel 2, blijven maximaal tot 17 januari 2031 geldig (behalve wanneer zij eerder aflopen).

2. Aangezien de huidige patenten op zijn laatst op 18.1.2032 niet meer geldig zullen zijn, moeten zij worden omgeruild als de schipper wil blijven werken. Er wordt rekening gehouden met het huidige verschil tussen een groot en klein Rijnpatent, dat nu komt te vervallen, omdat er voortaan nog maar één Rijnpatent zal bestaan. Om een klein Rijnpatent om te ruilen voor een Rijnpatent overeenkomstig het nieuwe reglement, moet de houder van een klein Rijnpatent aantonen dat hij als houder van het klein Rijnpatent beschikt over minstens één jaar vaarervaring.

Voor alle Rijnpatenten geldt dat de aanvrager bij de bevoegde autoriteit zijn oude Rijnpatent en zijn identiteitsbewijs moet overleggen. Vanaf een leeftijd van 60 jaar moet de aanvrager eveneens zijn medische geschiktheid zoals bepaald in artikel 4.02 aantonen.

3. Voor de geldigheid van een door de CCR als gelijkwaardig erkend vaarbewijs geldt eveneens een termijn voor het omruilen tot 17 januari 2032. Ook hier moet afgezien van de identiteit en – voor zover voorgeschreven – de medische geschiktheid, in de vorm van het vaarbewijs het bewijs worden geleverd dat men als schipper gekwalificeerd is.

De door zeven andere EU-lidstaten afgegeven kwalificatiecertificaten schipper kunnen niet langer geldig blijven op grond van het huidige RSP en hun geldigheid eindigt op het moment van het eerste medische onderzoek bij het bereiken van de leeftijd van vijftig jaar of als zij automatisch verlopen op 17 januari 2032.

4 (vorige versie). Aangezien er in de nieuwe wettelijke regeling geen radarpatent en vaarbewijs met radarpatent meer bestaan en het varen met behulp van een radar als bedoeld in artikel 6, letter c van de Richtlijn (en artikel 13.01 van dit reglement) een specifieke vergunning geworden is die op het kwalificatiecertificaat schipper vermeld wordt, is er geen overgangsvoorschrift meer voor het radarpatent en het radarcertificaat.

De nieuwe regelingen hebben tot doel dat er nog maar één document is waarmee alle kwalificaties die een schipper heeft mee worden aangetoond.

Artikel 20.04

Geldigheid van de overheids- en sportpatenten

Dit is een nieuw voorschrift. De Richtlijn is, zoals bepaald in artikel 2, tweede lid, letters a en c, niet van toepassing op personen die de binnenwaterwegen gebruiken voor sport- of recreatiedoeleinden, noch voor strijdkrachten en nooddiensten. De CCR heeft ervoor gekozen de geldigheid van overheids- en sportpatenten ongewijzigd te laten.

Artikel 20.05

Geldigheid van reeds bestaande kennis van riviergedeelten

Houders van alle Rijnpatenten die voor het van kracht worden van het reglement een examen hebben afgelegd voor het bevaren van riviergedeelten waarvoor kennis van riviergedeelten is voorgeschreven, zullen deze bevoegdheid ook na 17 januari 2022 behouden. Dit komt overeen met het beginsel dat deze specifieke bevoegdheid voor het bevaren van binnenwateren met specifieke risico's behouden blijft, zoals bepaald in artikel 38, tweede lid, in samenhang met artikel 6, letter b van de Richtlijn.

Artikel 20.06

Geldigheid van een reeds bestaand bewijs van kennis van riviergedeelten

1. Dit voorschrift betreft de houder van een op de Rijn als gelijkwaardig erkend vaarbewijs. Ook deze schippers mogen overeenkomstig het eerste lid van dit voorschrift blijven varen op riviergedeelten met specifieke risico's. Dit komt overeen met het beginsel dat deze specifieke bevoegdheid voor het bevaren van binnenwateren met specifieke risico's behouden blijft, zoals bepaald in artikel 38, tweede lid, in samenhang met artikel 6, letter b van de Richtlijn.

2. Het tweede lid bepaalt dat het bewijs van kennis van riviergedeelten gelijk is aan de specifieke vergunning voor het bevaren van binnenwatertrajecten met specifieke risico's.

Artikel 20.07

Geldigheid van de bijzondere vergunning voor binnenwateren van maritieme aard

1. De specifieke vergunning voor het bevaren van binnenwateren van maritieme aard wordt door de Richtlijn (artikel 6, letter a en artikel 8) ingevoerd. Aangezien de specifieke vergunning op het kwalificatiecertificaat schipper vermeld komt te staan, kan dit pas ingeschreven worden als het Rijnpatent in de oude versie omgeruild is voor een Rijnpatent nieuwe versie. Voor het Rijnpatent zoals dit tot nu toe geregeld was, werden de competenties voor het bevaren van bepaalde riviergedeelten aangetoond met een succesvol afgelegd theoretisch examen.

2. Het tweede lid van het voorschrift bepaalt dat de schipper de specifieke vergunning voor het bevaren van binnenwateren van maritieme aard automatisch krijgt bij het omruilen van zijn patent, omdat de nautische kennis en de kennis van de verkeersvoorschriften voor maritieme wateren op grond van het RSP al onderdeel vormden van de inhoud van het theoretische examen ter verkrijging van het groot of klein Rijnpatent. Dit komt overeen met artikel 38, tweede lid, in samenhang met artikel 6, letter a van de Richtlijn, waarin bepaald is dat reeds verworven specifieke vergunningen geldig blijven.

Artikel 20.08

Geldigheid van kwalificatiecertificaten krachtens het STCW-Overeenkomst

Dit voorschrift zorgt voor de gelijkwaardigheid tussen de kwalificaties van bemanningsleden van zeeschepen op grond van de STCW-Overeenkomst en de kwalificaties van bemanningsleden op grond van het RSP. Wat de kwalificatie van de schipper betreft bestaat deze gelijkwaardigheid overeenkomstig artikel 38, zesde lid, van de Richtlijn dienovereenkomstig tot 17 januari 2038.

Artikel 20.09

Geldigheid van het radarpatent

1. Dit voorschrift legt vast dat de houder van een radarpatent op de Rijn onverminderd het recht heeft om met behulp van radar op de Rijn te varen. Het eerste lid komt dus overeen met de regeling die voorzien is in artikel 38, tweede lid, in samenhang met artikel 6, letter c, van de Richtlijn, op grond waarvan de specifieke vergunningen geldig blijven.

2. In het kader van het RSP, oude versie, was het voor het varen met radar vereist dat de schipper naast zijn Rijnpatent ook een radarpatent had.

3. Aangezien er in het kader van de CCR overeenkomstig bijlage D6 bij het oude RSP als gelijkwaardig erkende radarpatenten bestaan, moet ook hier het principe gelden dat deze reeds bestaande specifieke vergunningen geldig blijven als de houder van een dergelijk radarpatent nog steeds bevoegd is om op de Rijn met behulp van radar te varen.

Artikel 20.10

Geldigheid van de kwalificatie van deskundige voor de passagiersvaart of LNG-deskundige

1. Overeenkomstig artikel 4a.04, eerste lid, en artikel 5.08, eerste lid, tweede zin, van het RSP in de oude versie zijn de kwalificatiecertificaten voor de deskundige passagiersvaart en voor de deskundige vloeibaar aardgas als brandstof vijf jaar geldig. Dit overgangsvoorschrift komt overeen met artikel 11, zesde lid, van de Richtlijn, waarin de geldigheid van deze specifieke vergunningen beperkt is tot maximaal vijf jaar.

2. Door de invoering van dit voorschrift wordt gezorgd voor een overgang van de specifieke werkzaamheden zoals voorzien in het RSP, oude versie, naar het nieuwe stelsel, dat identiek is met dat van de Richtlijn.

Artikel 20.11

Erkenning van vaartijd

Er blijft een regeling bestaan voor de erkenning van vaartijd (artikel 9.04, RSP, oude versie). Door de aangepaste formulering wordt duidelijk dat ook vaartijd die voor het van kracht worden van het reglement werd volbracht in aanmerking wordt genomen voor kwalificaties op grond van het nieuwe RSP. Ook voor deze volbrachte vaartijd geldt echter dat deze vaartijd alleen erkend kan worden, wanneer voldaan is aan de algemene eisen (bijvoorbeeld inschrijving in een dienstboekje en afstempeling door de bevoegde autoriteit).

Bijlage 1: Medische verklaring ter vaststelling van de medische geschiktheid voor de binnenvaart

In het nieuwe RSP wordt naar een model verwezen dat in het kader van CESNI/QP op voorstel van de Duitse delegatie tot stand werd gebracht. Het model is door CESNI aangenomen tijdens de voorjaarszitting in 2022 in Besluit 2022-I-2 en zal de harmonisatie op de Europese waterwegen bevorderen.

Bijlage 2: Examenprogramma ter verkrijging van een sportpatent en een overheidspatent

Voor het sportpatent en het overheidspatent worden de examenprogramma's gehandhaafd. Het voorstel is gebaseerd op de huidige bijlage D7. Voor het programma voor het theoretische examen voor het Rijnpatent en voor de specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar wordt verwezen naar de kennis overeenkomstig de kwalificatiestandaarden in de ES-QIN (Deel I, hoofdstuk 2 en 4). Ook voor de specifieke vergunning voor het varen op binnenwateren van maritieme aard wordt op deze manier te werk gegaan.

Bijlagen 3 en 4: Sportpatent en overheidspatent

Door middel van een verwijzing naar de website van de CCR wordt ervoor gezorgd dat het model van de geldige nationale patenten online kan worden geraadpleegd. De lijst van patenten kan op deze wijze regelmatig worden aangepast.

Bijlage 5: Specifieke bepalingen voor het bevaren van gedeelten van de Rijn die als binnenwatertrajecten met specifieke risico's geclassificeerd zijn

Deze bijlage bevat in Deel A eisen voor de gedeelten van de Rijn die geclassificeerd zijn als binnenwatertrajecten met specifieke risico's en in Deel B staan de gedeelten van de Rijn waarvoor de schipper over aanvullende kwalificaties moet beschikken.

In Deel A, onder nummer 1, wordt overeenkomstig artikel 7.05 van het oude RSP voorzien dat op de riviergedeelten tussen km 335,92 (sluis van Iffezheim) en km 857,40 (Spijksche Veer) een specifieke vergunning voor het bevaren van binnenwatertrajecten met specifieke risico's vereist is.

In Deel A, onder nummer 2, voorziet het RSP dat ter verkrijging van de specifieke vergunning hetzij een mondeling examen of een multiplechoice-examen kan worden afgelegd, in combinatie met een aantal reizen over het desbetreffende riviergedeelte.

De lijst van de kennis die geëist wordt, wordt overgenomen (voormalig artikel 7.06, tweede lid, van de vorige versie) en zal voor een geharmoniseerde toepassing van de criteria meer in detail worden uitgewerkt.

Een schipper die binnenwaterwegen met specifieke risico's bevaart, moet om de desbetreffende trajecten veilig te kunnen bevaren, de eigenschappen en lokale kenmerken van dat gedeelte van de binnenwaterweg goed kennen.

- 1) De schipper moet de stroompatronen en -snelheid van het binnenwaterwegtraject kennen. Hij moet weten hoe hij bij het besturen van het schip op dat gedeelte daar rekening mee moet houden.
- 2) De schipper moet de hydromorfologische eigenschappen van het waterweggedeelte kennen en weten hoe hij daarop moet reageren.
- 3) Ook zonder dat informatiediensten voor het desbetreffende riviergedeelte ter beschikking staan en ook zonder specifieke kaarten moet de schipper over voldoende kennis beschikken van de plaatselijke nautische omstandigheden van het waterweggedeelte.
- 4) De schipper moet de specifieke lokale verkeersvoorschriften kennen.

Deel A, derde lid: Het aantal keren dat het desbetreffende riviergedeelte bevaren moet zijn, wordt in vergelijking met de huidige regeling gewijzigd. Vanaf nu moet het desbetreffende riviergedeelte in totaal in plaats van zestien keer slechts nog maar zes keer bevaren zijn, waarvan drie maal stroomopwaarts en drie maal stroomafwaarts. De kandidaat moet het desbetreffende riviergedeelte in de afgelopen drie jaar bevaren hebben. Er zal geen rekening meer gehouden worden met reizen die langer dan tien jaar geleden plaatsvonden.

Deel A, vierde lid: De eis die geldt ten aanzien van het vaartuig waarmee de reizen over het riviergedeelte plaatsvinden, blijft ongewijzigd.

Deel A, vijfde lid: Het bewijs dat de vereiste reizen over het riviergedeelte daadwerkelijk hebben plaatsgevonden, wordt aangetoond met het dienstboekje. Het is nog de vraag of het huidige model zoals voorzien in Deel V van de ES-QIN moet worden herzien om duidelijk te maken dat de kandidaat inderdaad in het stuurhuis aanwezig geweest moet zijn, respectievelijk de koers en de snelheid van het vaartuig zelfstandig bepaald heeft.

Deel A, zesde lid: Deze bepaling heeft tot doel het voorschrift in het derde lid, tweede zin, in de praktijk beter toe te kunnen passen. Als het op een gegeven moment voorgeschreven wordt dat een kandidaat pas toegelaten kan worden tot het examen voor kennis van riviergedeelten als de kandidaat aan boord van het schip daadwerkelijk in het stuurhuis aanwezig was, respectievelijk zelf de koers en de snelheid van het vaartuig bepaald heeft, dan kan de kandidaat op grond van dit lid eisen dat de schipper hem dit bevestigt.

Aangezien dit voorschrift als het erop aankomt niet kan worden afgedwongen, is het in eerste linie bedoeld als aansporing.

In Deel B staan de volgende gedeelten van de Rijn met vermelding van de gedeelten waarvoor een aanvullende kwalificatie van de schipper vereist is:

- de Rijn van Rijn-km 335,92 (sluis bij Iffezheim) tot Rijn-km 352,07 (Duits-Franse grens),
- de Rijn van Rijn-km 352,07 (Duits-Franse grens) tot Rijn-km 425,00 (Mannheim),
- de Rijn van Rijn-km 425,00 (Mannheim) tot Rijn-km 498 (Mainz, Mainspitze),
- de Rijn van Rijn-km 498,00 (Mainz, Mainspitze) tot Rijn-km 592,00 (Koblenz, monding van de Moezel),
- de Rijn van Rijn-km 592,00 (Koblenz, monding van de Moezel) tot Rijn-km 769,00 (Krefeld),
- de Rijn van Rijn-km 769,00 (Krefeld) tot Rijn-km 857,40 (Spijksche Veer/grens met Nederland).

Bijlagen 6 en 7: Verklaring eerstehulpverlener in de passagiersvaart en persluchtmaskerdrager in de passagiersvaart (model)

Deze bijlagen vallen niet onder het toepassingsgebied van Richtlijn (EU) 2017/2397. Het gaat om een actualisering van de huidige bijlagen C2 en C3; het identificatienummer (CID) van het bemanningslid moet eveneens vermeld kunnen worden.

Bijlage 8: Verklaring voor het aantonen van de vereiste rusttijd, bedoeld in artikel 18.03, tweede tot en met zesde lid

De ontwerptekst is gebaseerd op de huidige bijlage A4. De verwijzingen en de terminologie worden aangepast aan de tekst van het nieuwe reglement.

De tabel biedt op vereenvoudigde wijze een overzicht van de modernisering van het RSP. Het reglement is aangepast om de CESNI-standaarden te integreren en tevens een competentiegerichte benadering te volgen.

De tabel bevat vier kolommen:

- **Kolom 1:** RSP huidige versie;
- **Kolom 2:** RSP nieuwe versie;
- **Kolom 3:** Richtlijn (EU) 2017/2397, in voorkomend geval worden bepalingen die niet binnen het toepassingsgebied van de Richtlijn vallen, gemarkeerd met een "**";
- **Kolom 4:** Opmerkingen over de wijzingen van het nieuwe RSP met betrekking tot
 - de conformiteit met de Richtlijn;
 - nieuwe bepalingen in het RSP,
 - verwijzingen naar ES-QIN,
 - gedetailleerde toelichting van de bepalingen die in het licht van de systematiek van het RSP van bijzonder belang zijn.

| RSP vorige versie (Artikel) | RSP nieuwe versie (Artikel) | Richtlijn (EU) 2017/2397 (Artikel) | Opmerkingen over de wijzingen van het nieuwe RSP |
|--------------------------------|---|--|--|
| 2.01 | 1.01 Toepassingsgebied | 2 | Identieke eis, maar uitsluiting van veerponten, aangezien de CCR daarvoor niet bevoegd is |
| 1.01 | 1.02 Begripsbepalingen | 3 | Identieke eis |
| 1.02 | 1.03 Wijzigingen door voorschriften van tijdelijke aard | * | Opname van een bepaling voor het behoud van voorschriften die overeenstemmen met Richtlijn (EU) 2017/2397. |
| 1.03 | 1.04 Dienstinstructies | * | Geen wijziging |
| -- | 1.05 Monitoring (nieuw) | 27 | Identieke eis |
| -- | 1.06 Evaluatie (nieuw) | 28 | Identieke eis |
| -- | 2.01 Opname in een digitaal register (nieuw) | 25 | Identieke eis |
| 3.01 | 3.01 Beschrijving van de kwalificaties | 3 (9) 3 (11) 3 (12) * | Identieke eis met extra kwalificaties |
| 3.05 | 3.02 Geldigheid van bemanningsdocumenten | 12 (4) 4 (2) 5 (1) 4 (3) 5 (2) 10 (1) + (2) | Identieke eis: specifieke vergunningen, dienstboekje en kwalificatiecertificaat in één enkel document, kwalificatiecertificaat voor specifieke activiteiten, fundamentele gelijkwaardigheid van kwalificaties voor de zeevaart en de binnenvaart |
| 7.14, vijfde lid | 3.03 Duplicaat | * | Toevoeging |
| 7.16, 8.08 | 3.04 Kosten | * | Toevoeging |
| 3.03 | 4.01 Geschiktheid van bemanningsleden | 23 | Identieke eis Verwijzing naar ES-QIN (Deel IV) [Standaarden inzake de medische geschiktheid] |
| 3.04, 7.17, 7.18 | 4.02 Regelmatige controle van de medische geschiktheid | 23 (3) | Identieke eis |
| 3.03, tweede lid | 4.03 Medische geschiktheid van machinisten | * | Toevoeging |

| RSP vorige versie (Artikel) | RSP nieuwe versie (Artikel) | Richtlijn (EU) 2017/2397 (Artikel) | Opmerkingen over de wijzingen van het nieuwe RSP |
|--------------------------------|--|---|--|
| 3.06 | 5.01 Dienstboekje | 4 (1) 4 (2) 5 (1) 22 (1) 22 (2) 22 (4) 22 (6) | Identieke eis Model: verwijzing naar ES-QIN (Deel V, Hoofdstuk 2), (Deel V, Hoofdstuk 4) [Standaarden voor het dienstboekje gecombineerd met kwalificatiecertificaten/ Standaarden voor het dienstboekje] |
| 3.09 | 5.02 Bewijs van vaartijd en reizen op bepaalde riviergedeelten | 7 (1) | Identieke eis |
| -- | 6.01 Toelating van een opleidingsprogramma (nieuw) | 19 | Identieke eis met specificatie |
| 7.11, eerste lid | 7.01 Toelating tot het administratief examen | * | Toevoeging |
| 7.12 | 7.02 Inhoud van het administratief examen | 17 (3) 18 (1) | Identieke eis: theoretisch en praktisch deel van het examen |
| 7.08 | 7.03 Examencommissie voor het administratief examen | 18 (1), tweede zin 18 (5) | Identieke eis |
| 7.20 | 8.01 Opschorting van de geldigheid van het kwalificatiecertificaat | 14 (2) 23 (4), 3 (13) | Identieke eis |
| 7.22 | 8.02 Intrekking van het kwalificatiecertificaat | 14 (1) 15, eerste zin 14 (3) | Identieke eis |
| 7.24 | 8.03 Invordering van het als fysiek document afgegeven kwalificatiecertificaat | * | Toevoeging |
| -- | 9.01 Kwalificaties op instroom- en operationeel niveau (nieuw) | Bijlage I.1 en 2. 3 (17) | Identieke eis Nieuw: onderscheid tussen instroom- en operationeel niveau |
| 3.02 | 10.01 Minimumeisen met betrekking tot leeftijd, naleving van de administratieve voorschriften, competentie en vaartijd | Bijlage I.1. en 2. | Identieke eis met inachtneming van het machinekamerpersoneel |

| RSP vorige versie (Artikel) | RSP nieuwe versie (Artikel) | Richtlijn (EU) 2017/2397 (Artikel) | Opmerkingen over de wijzingen van het nieuwe RSP |
|----------------------------------|---|--|---|
| 3.02, eerste zin, zevende lid | 10.02 Minimumeisen met betrekking tot leeftijd, naleving van de administratieve voorschriften, competentie en vaartijd van de machinist | * | Toevoeging |
| -- | 10.03 Geldigheid en afgifte van kwalificatiecertificaten op instroom-en operationeel niveau (nieuw) | 11 (4) 11 (3) | Identieke eis Nieuw: invoering van een geldigheidsduur Verwijzing naar ES-QIN (Deel V, Hoofdstuk 2) [Standaarden voor het dienstboekje gecombineerd met kwalificatiecertificaten] |
| 6.02 | 11.01 Patentplicht | 4 (1) * | Identieke eis en wijziging met betrekking tot het sportpatent |
| 6.04 | 11.02 Soorten patent | 4 (1) 6 letter c | Identieke eis Het radarpatent wordt onderdeel van het patent, afschaffing van het kleine patent |
| 7.01 | 12.01 Rijnpatent | Bijlage I 3.1 17 (3) 17 (4) | Identieke eis Verwijzing naar ES-QIN (Deel I, Hoofdstuk 2), (Deel II, Hoofdstuk 4); (Deel III, Hoofdstuk 1 en 2) [Competentiestandaarden voor het leidinggevend niveau/ Standaarden voor het praktijkexamen ter verkrijging van het kwalificatiecertificaat van schipper/ Technische en functionele vereisten die van toepassing zijn op binnenvaartsimulatoren en radarsimulatoren/ Standaarden voor de administratieve procedure voor de goedkeuring van binnenvaartsimulatoren en radarsimulatoren] |
| 7.03 | 12.02 Sportpatent | 2 (2) letter a | Uitsluiting van het toepassingsgebied van de Richtlijn Nieuw: verschil tussen theoretisch examen en praktijkexamen en mogelijkheid tot praktijkexamen op een simulator |
| 7.04 | 12.03 Overheidspatent | 2 (2) letter c | Uitsluiting van het toepassingsgebied van de Richtlijn Nieuw: verschil tussen theoretisch examen en praktijkexamen en mogelijkheid tot praktijkexamen op een simulator |
| 7.09, 7.11 | 12.04 Aanvraag om toegelaten te worden tot een administratief examen | * | Aanpassing |

| RSP vorige versie (Artikel) | RSP nieuwe versie (Artikel) | Richtlijn (EU) 2017/2397 (Artikel) | Opmerkingen over de wijzingen van het nieuwe RSP |
|--------------------------------|---|--|--|
| 7.13 | 12.05 Vrijstellingen en verlichting van de exameneisen | * | Aanpassing |
| -- | 12.06 Examen in het kader van een goedgekeurd opleidingsprogramma (nieuw) | 17 (2) letter b | Identieke eis |
| -- | 12.07 Geldigheid en afgifte van kwalificatiecertificaten voor schippers (nieuw) | 11 | Identieke eis Verwijzing naar ES-QIN (Deel V, Hoofdstuk 1) [Standaarden voor het kwalificatiecertificaat voor schipper, voor deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG) en voor deskundige voor de passagiersvaart] |
| 7.14, derde en vierde lid | 12.08 Voorlopig Rijnpatent | * | Toevoeging |
| 7.15, 8.02, 8.05 | 13.01 Specifieke vergunningen (nieuw) | 6 12 (1) 12 (2) 12 (3) 12 (4) 17 (2) en 18 en 19 | Identiek aan het systeem van de Richtlijn: het bewijs voor kennis van riviergedeelten is een van de mogelijke, zogenoemde "specifieke vergunningen" |
| 6.03, 8.01, 8.04 | 13.02 Specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar | 6 letter c 17 (3) 17 (4) 21 (2) 12 (1), (3) Bijlage II 3.2. | Identieke eis Verwijzing naar ES-QIN (Deel I, Hoofdstuk 4), (Deel II, Hoofdstuk 1), (Deel III, Hoofdstuk 1 en 2) [Competentiestandaarden voor het besturen van een vaartuig met behulp van een radar/ Standaarden voor het praktijkexamen ter verkrijging van een specifieke vergunning voor het varen met behulp van een radar/ Technische en functionele vereisten die van toepassing zijn op binnenvaartsimulatoren en radarsimulatoren/ Standaarden voor de administratieve procedure voor de goedkeuring van binnenvaartsimulatoren en radarsimulatoren] |
| 7.05 | 13.03 Specifieke vergunning voor het bevaren van waterwegen die als binnenwatertrajecten met specifieke risico's geclassificeerd zijn | 6 letter b en 9 12 (2), (3) | Identieke eis |

| RSP vorige versie (Artikel) | RSP nieuwe versie (Artikel) | Richtlijn (EU) 2017/2397 (Artikel) | Opmerkingen over de wijzingen van het nieuwe RSP |
|--------------------------------|---|--|---|
| 7.01 | 13.04 Specifieke vergunning voor het varen op binnenwateren van maritieme aard (nieuw) | 6 letter a en 8 12 (1), (3) | Identieke eis Verwijzing naar ES-QIN (Deel I, Hoofdstuk 3) [Competentiestandaarden voor het varen op binnenwateren van maritieme aard] |
| Hoofdstuk 4a | 13.05 Specifieke vergunning voor het varen met vaartuigen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken | 6 letter d 12 (5) 12 (1), (3) | Identieke eis |
| -- | 13.06 Specifieke vergunning voor het varen met grote konvooien (nieuw) | 6 letter e Bijlage I 3.2.4 12 (1), (3) | Identieke eis |
| 4.01 | 14.01 Verwijzing naar de bepalingen van het ADN | 2 | Identieke eis |
| 4a.01 | 15.01 Kennis en instructie | 3 (12) 6 letter d | Identieke eis |
| 4a.02 | 15.02 Kwalificatiecertificaat | 5 (1) 34 en 11 (3) Bijlage I 4.2 | Identieke eis Verwijzing naar ES-QIN (Deel V, Hoofdstuk 1) [Standaarden voor het kwalificatiecertificaat voor schipper, voor deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG) en voor deskundige voor de passagiersvaart] |
| 4a.03 | 15.03 Cursus en examen | 17 (3), eerste zin letter c en derde zin | Identieke eis Verwijzing naar ES-QIN (Deel I, Hoofdstuk 6), (Deel II, Hoofdstuk 3) [Competentiestandaarden voor deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG) / Standaarden voor het praktijkexamen ter verkrijging van het kwalificatiecertificaat van deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG)] |
| 4a.05 | 15.04 Goedkeuring van cursussen | 5 (1), 17 | Identieke eis |
| -- | 15.05 Criteria voor de goedkeuring van cursussen (nieuw) | 19 (1) 19 (2) 27 | Identieke eis |

| RSP vorige versie (Artikel) | RSP nieuwe versie (Artikel) | Richtlijn (EU) 2017/2397 (Artikel) | Opmerkingen over de wijzigingen van het nieuwe RSP |
|--------------------------------|---|---|---|
| 4a.04 | 15.06 Geldigheid en verlenging van het kwalificatiecertificaat | 11 (6) 13 letter b Bijlage I 4.2, tweede zin | Identieke eis Model: Verwijzing naar ES-QIN (Deel V, Hoofdstuk 1) [Standaarden voor het kwalificatiecertificaat voor schipper, voor deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG) en voor deskundige voor de passagiersvaart] |
| 5.01 | 16.01 Veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen | * | Geen wijziging |
| 5.02 | 16.02 Deskundige voor de passagiersvaart | 3 (11) Bijlage I 4.1 | Identieke eis |
| 5.03 | 16.03 Basisopleiding voor deskundigen | 17 (2) 17 (3) | Identieke eis Verwijzing naar ES-QIN (Deel I, Hoofdstuk 5), (Deel II, Hoofdstuk 2) [Competentiestandaarden voor deskundigen voor de passagiersvaart/ Standaarden voor het praktijkexamen ter verkrijging van het kwalificatiecertificaat van deskundige voor de passagiersvaart] |
| 5.04 | 16.04 Opfriscursus voor deskundigen | 11 (6) Bijlage I 4.1, tweede zin 16 (1) en 17 (2) | Identieke eis |
| -- | 16.05 Goedkeuring van de opleidingen voor deskundigen (nieuw) | 19 | Identieke eis |
| -- | 16.06 Criteria voor de goedkeuring van cursussen (nieuw) | 19 (1) 19 (2) 27 | Identieke eis |
| 5.05 | 16.07 Eerstehulpverlener | * | Geen wijziging |
| 5.06 | 16.08 Persluchtmaskerdrager | * | Geen wijziging |
| 5.07 | 16.09 Cursussen en bijscholing voor eerstehulpverleners en persluchtmaskerdragers | * | Geen wijziging |

| RSP vorige versie (Artikel) | RSP nieuwe versie (Artikel) | Richtlijn (EU) 2017/2397 (Artikel) | Opmerkingen over de wijzingen van het nieuwe RSP |
|--------------------------------|---|--|---|
| 5.08 | 16.10 Wijze van aantonen van de kwalificatie | 5 (1) 11 (1) 11 (2) 11 (6) Bijlage I 4.1, tweede zin | Identieke eis Model: verwijzing naar ES-QIN (Deel V, Hoofdstuk 1) [Standaarden voor het kwalificatiecertificaat voor schipper, voor deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG) en voor deskundige voor de passagiersvaart] |
| 5.09 | 16.11 Aantal leden veiligheidspersoneel | * | Geen wijziging |
| 5.10 | 16.12 Plichten van de schipper en de deskundige | Bijlage II 4.1 | Identieke eis |
| 5.11 | 16.13 Toezicht | * | Geen wijziging |
| 2.02, 7.01 | 17.01 Algemene bepalingen | * | Aanpassing |
| -- | 17.02 Gelijkwaardigheid en afwijkingen (nieuw) | * | Toevoeging |
| 3.10 | 18.01 Exploitatiewijzen | * | Aanpassing Vereiste aanpassing die betrekking heeft op de tachograaf: er wordt nu verwezen naar de ES-TRIN, geen inhoudelijke wijziging |
| 3.11 | 18.02 Verplichte rusttijd | * | Geen wijziging |
| 3.12 | 18.03 Wisseling of herhaling van exploitatiewijze | * | Geen wijziging |
| 3.13 | 18.04 Vaartijdenboek – Tachograaf | 22 (6) 3 (21) | Identieke eis Model: verwijzing naar ES-QIN (Deel V, Hoofdstuk 5) [Standaarden voor het vaartijdenboek] |
| 3.14 | 19.01 Uitrusting van vaartuigen | * | Geen wijziging |
| 3.15 | 19.02 Minimumbemanning van motorschepen en duwboten | * | Geen wijziging |
| 3.16 | 19.03 Minimumbemanning van hechte samenstellen en andere hechte samenstellingen | * | Geen wijziging |

| RSP vorige versie (Artikel) | RSP nieuwe versie (Artikel) | Richtlijn (EU) 2017/2397 (Artikel) | Opmerkingen over de wijzigingen van het nieuwe RSP |
|--------------------------------|--|--|--|
| 3.17 | 19.04 Minimumbemanning van passagiersschepen | * | Geen wijziging |
| 3.18 | 19.05 Afwijking van de in artikel 19.01 voorgeschreven uitrusting | * | Geen wijziging |
| 3.19 | 19.06 Minimumbemanning van overige vaartuigen | * | Geen wijziging |
| 3.20 | 19.07 Minimumbemanning voor zeeschepen | * | Geen wijziging |
| 3.21 | 19.08 Minimumbemanning voor kanaalspitsen | * | Geen wijziging |
| 3.22 | 19.09 Minimumbemanning voor pleziervaartuigen | * | Geen wijziging |
| 3.23 | 19.10 Uitzondering | * | Geen wijziging |
| 9.01 | 20.01 Geldigheid van het dienstboekje | 38 (4) | Identieke eis Model: verwijzing naar ES-QIN (Deel V, Hoofdstuk 2) [Standaarden voor het dienstboekje gecombineerd met kwalificatiecertificaten] |
| 9.01 | 20.02 Geldigheid van het vaartijdenboek | 38 (4) | Identieke eis |
| 9.02 | 20.03 Geldigheid van reeds afgegeven Rijnpatenten | 38 (1) | Identieke eis |
| -- | 20.04 Geldigheid van de overheids- en sportpatenten (nieuw) | * | Toevoeging |
| -- | 20.05 Geldigheid van reeds bestaande kennis van riviergedeelten (nieuw) | 38 (2) en 6 b | Identieke eis |
| -- | 20.06 Geldigheid van een reeds bestaand bewijs van kennis van riviergedeelten (nieuw) | 38 (2) en 6 b | Identieke eis |

| RSP vorige versie (Artikel) | RSP nieuwe versie (Artikel) | Richtlijn (EU) 2017/2397 (Artikel) | Opmerkingen over de wijzingen van het nieuwe RSP |
|--------------------------------|---|--|--|
| -- | 20.07 Geldigheid van de bijzondere vergunning voor binnenwateren van maritieme aard (nieuw) | 38 (2) en 6 a, 8 | Identieke eis |
| -- | 20.08 Geldigheid van kwalificatiecertificaten krachtens het STCW-Overeenkomst (nieuw) | 38 (6) | Identieke eis |
| 9.03 | 20.09 Geldigheid van het radarpatent | 38 (2) en 6 | Identieke eis |
| 9.05 | 20.10 Geldigheid van de kwalificatie van deskundige voor de passagiersvaart of LNG-deskundige | 11 (6) | Identieke eis |
| 9.04 | 20.11 Erkenning van vaartijd | * | Geen wijziging |
| Bijlage B2 | Bijlage 1: Medische verklaring ter vaststelling van de medische geschiktheid voor de binnenvaart (Model) | 23 (1) | In het kader van CESNI wordt gewerkt aan het model voor de medische verklaring. (Besluit 2022-I-2) |
| Bijlage D7 | Bijlage 2: examenprogramma ter verkrijging van een sportpatent en een overheidspatent | * | Uitsluitend het examenprogramma voor het sportpatent en overheidspatent. |
| -- | Bijlage 3: Sportpatent | * | Toevoeging |
| -- | Bijlage 4: Overheidspatent | * | Toevoeging |
| -- | Bijlage 5: Specifieke bepalingen voor het bevaren van gedeelten van de Rijn die als binnenwatertrajecten met specifieke risico's geclassificeerd zijn | 6 letter b en 9 | Toevoeging |
| Bijlage C2 | Bijlage 6: Verklaring eerstehulpverlener in de passagiersvaart (Model) | * | Kleine wijzigingen om de terminologie af te stemmen op de modellen van CESNI. |

| RSP vorige versie (Artikel) | RSP nieuwe versie (Artikel) | Richtlijn (EU) 2017/2397 (Artikel) | Opmerkingen over de wijzingen van het nieuwe RSP |
|---------------------------------------|---|--|---|
| Bijlage C3 | Bijlage 7: Verklaring persluchtmaskerdrager in de passagiersvaart (Model) | * | Kleine wijzigingen om de terminologie af te stemmen op de modellen van CESNI. |
| Bijlage A4 | Bijlage 8: Verklaring voor het aantonen van de vereiste rusttijd, bedoeld in artikel 18.03, tweede tot en met zesde lid (Model) | * | Aanpassing van de verwijzingen en de terminologie. |

Mogelijk alternatief voor de voorgestelde wijzigingen

Geen, behalve de voorgestelde wijzigingen te verwerpen.

Consequenties van deze wijzigingen

Het als bijlage opgenomen Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn wordt aangenomen, waardoor de versie die tot nu toe van kracht was en die bij Besluit 2010-I-8 werd aangenomen, wordt ingetrokken.

Consequenties indien de wijzigingen worden verworpen

Het zou mogelijk zijn van deze wijzigingen af te zien. In dat geval zou er geen gecoördineerde en geharmoniseerde implementatie mogelijk zijn van de voorschriften van de ES-QIN in het desbetreffende rechtskader van de CCR en de EU.

Besluit
(aangenomen door middel van een schriftelijke procedure op 8 november 2022)

I

De Centrale Commissie,

opnieuw bevestigend dat zij een moderne regeling van het kwalificatiestelsel in een Europees rechtskader tot stand wil brengen in overeenstemming met het in de Verklaring van Bazel (2006) aangekondigde en in de Verklaring van Mannheim (2018) vastgelegde doel,

gezien haar streven de integratie en totstandbrenging van een Europese binnenvaartmarkt te bevorderen en dit met name door een rechtskader te scheppen voor de opleiding van gekwalificeerd scheepvaartpersoneel,

gezien haar streven de veiligheid van het scheepvaartverkeer te garanderen en daarbij te reageren op de uitdagingen van de ecologische en digitale transitie,

rekening houdend met Richtlijn (EU) 2017/2397 en in het licht van de beoogde harmonisatie van het rechtskader van de Rijn en de Europese Unie om de automatische wederzijdse erkenning van de overeenkomstig de nieuwe voorschriften afgegeven documenten te garanderen en daardoor de mobiliteit van de werknemers en attractiviteit van beroepsactiviteiten in de binnenvaart te verhogen,

rekening houdend met de Europese Standaard voor kwalificaties in de binnenvaart (ES-QIN) die tot stand gebracht is door het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI), dat in 2015 in het leven werd geroepen,

op voorstel van haar Comité voor Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding,

- gaat over tot goedkeuring van het hier bijgevoegde Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn,
- trekt het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn dat in de laatst geldende versie werd aangenomen bij Besluit 2010-I-8, met ingang van 1 april 2023 in,
- dringt er bij haar lidstaten op aan het nieuwe Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn zo snel mogelijk om te zetten.

Het nieuwe Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn wordt van kracht op 1 april 2023.

II

De Centrale Commissie,

gezien het belang van een snelle inwerkingtreding van de dienstinstructies overeenkomstig artikel 1.04 van het genoemde Reglement,

draagt de bevoegdheid om deze dienstinstructies aan te nemen en te wijzigen over aan haar Comité voor Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding. Indien er in dit comité geen overeenstemming kan worden bereikt, worden de ontwerp teksten voorgelegd aan de Centrale Commissie.

Het Comité voor Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding stelt de Centrale Commissie tijdens de plenaire zitting op de hoogte van de dienstinstructies die na de voorafgaande plenaire zitting door het comité werden aangenomen.

Bijlage Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (separaat)

PROTOCOL 10

Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) ter wijziging van artikel 10.01, eerste lid, onderdeel d, met betrekking tot de maximale snelheid voor de afvaart in het gebergtegedeelte tussen Bingen en St. Goar boven hoogwaterpeil I

1. De maximale snelheid in het gebergtegedeelte tussen Bingen en St. Goar boven het hoogwaterpeil I bedroeg 24 km per uur tot in de jaren zeventig van de vorige eeuw. Op alle andere riviergedeelten gold in de afvaart een maximale snelheid van 20 km per uur. De maximale snelheden zijn vervolgens voor alle gedeelten gelijkgetrokken op 20 km per uur.
2. Het binnenvaartbedrijfsleven heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) verzocht over te gaan toe de beoordeling van de snelheidsbeperking voor de afvarende schepen in het gebergtegedeelte tussen Bingen en St. Goar na het overschrijden van het hoogwaterpeil I overeenkomstig artikel 10.01, eerste lid, onderdeel d. De huidige en verwachte ontwikkeling van de vloot gaat inderdaad in de richting van steeds meer grote motorschepen en samenstellen, dat wil zeggen schepen en samenstellen die in dit riviergedeelte bij waterstanden boven hoogwaterpeil I moeten kunnen varen op de maximale snelheid van 24 km per uur om veilig te kunnen manoeuvreren. Bij de huidige maximale snelheid van 20 km per uur moet de schipper het motorvermogen van zijn schip aanzienlijk terugbrengen, waardoor de snelheid ten opzichte van het water en dus ook de manoeuvreereigenschappen van het schip afnemen.
3. De Duitse delegatie heeft naar aanleiding van dit verzoek het federaal waterbouwkundig instituut (Bundesanstalt für Wasserbau, BAW) de opdracht gegeven om te onderzoeken of voor de afvaart in het gebergtegedeelte tussen Bingen en St. Goar na het overschrijden van het hoogwaterpeil I voor grote schepen een hogere maximale snelheid nodig is om veilig te kunnen varen en of een dergelijke verhoging van de toelaatbare maximale snelheid negatieve gevolgen kan hebben voor de oevers.
4. De conclusies van het bedoelde onderzoek zijn de volgende:
 - De schipper moet bij de huidige maximale snelheid van 20 km per uur het motorvermogen van zijn schip aanzienlijk terugbrengen, waardoor niet alleen de snelheid van het schip ten opzichte van het water afneemt, maar ook de manoeuvreereigenschappen van het schip verslechteren,
 - De afvarende schepen varen ook nu al in grote delen van het gebergtegedeelte bij waterstanden boven hoogwaterpeil I op een snelheid van meer dan 20 km per uur,
 - De verhoging van de maximale snelheid tot 24 km per uur stelt de schepen in de afvaart in staat veiliger te manoeuvreren en vergroot de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer, ook bij het ontmoeten van grote samenstellen,
 - De verhoging heeft naar verwachting geen gevolgen voor de bouwwerken en de oeverbeschoeiingen,
 - De golfslag ten opzichte van de oever vertoont tijdens de afvaart bij een snelheid van 24 km per uur een toename in vergelijking met de huidige snelheid van 20 km per uur. De belasting die ten aanzien van de oever wordt uitgeoefend door de afvarende schepen bij een snelheid van 24 km per uur blijft echter lager dan de belasting die wordt veroorzaakt door de opvarende schepen die met de gebruikelijke snelheden varen.
5. Deze mogelijke verhoging van de maximale snelheid tot 24 km per uur wordt door het binnenvaartbedrijfsleven gesteund en betreft alleen de afvaart in het gebergtegedeelte tussen Bingen (km 528,50) en St. Goar (km 556,00) na het overschrijden van het hoogwaterpeil I. De maximale snelheid blijft 20 km per uur in de andere riviergedeelten als bedoeld in artikel 10.01, eerste lid, van het RPR. Om deze reden moet in dit artikel een uitzonderingsregeling voor het gebergtegedeelte worden opgenomen in onderdeel d door een nieuwe tweede zin in te voegen.

6. De resultaten van de evaluatie krachtens de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) worden hieronder gegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijziging geacht is te beantwoorden

De wijziging in de bijlage beoogt de aanpassing van de maximale snelheid voor de afvaart in het gebergtegedeelte tussen Bingen en St. Goar na het overschrijden van het hoogwaterpeil I. De toegestane maximale snelheid wordt verhoogd tot 24 km per uur tussen km 528,50 en km 556,00.

De doelstelling is de vergroting van de veiligheid van de Rijnvaart. Deze wijziging verbetert de manoeuvreereigenschappen van de afvarende schepen na het overschrijden van het hoogwaterpeil I.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijziging

Het is mogelijk van deze wijziging van het RPR af te zien, maar de veiligheid van de scheepvaart tussen Bingen en St Goar na het overschrijden van het hoogwaterpeil I zou in dat geval niet verbeterd worden.

Consequenties van de genoemde wijziging

Artikel 10.01, eerste lid, onderdeel d, van het RPR wordt gewijzigd.

Deze wijziging houdt geen aanvullende kosten in voor het bedrijfsleven en veroorzaakt slechts beperkte kosten voor de overheidsinstanties.

Deze wijziging treedt in werking op 1 december 2023.

Consequenties als de wijziging wordt verworpen

Het is mogelijk van deze wijziging af te zien, maar in dat geval zou de veiligheid van de scheepvaart in dit Rijngedeelte niet verbeterd worden.

De verwerping van deze wijziging zou afbreuk doen aan de eerder uiteengezette doelstellingen.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

in het streven verder bij te dragen aan de veiligheid en de goede orde van de scheepvaart op de Rijn,

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijziging van artikel 10.01, eerste lid, onderdeel d, van het Rijnvaartpolitiereglement aan.

De in de bijlage vermelde wijziging zal in werking treden op 1 december 2023.

Bijlage

Bijlage bij het protocol 10

Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement

Artikel 10.01, eerste lid, onderdeel d, komt als volgt te luiden:

- 'd) onverminderd artikel 6.20 mag een schip ten opzichte van de oever niet sneller varen dan 20 km per uur, met uitzondering van de afvaart in het gebergtegedeelte tussen Bingen (km 528,50) en St. Goar (km 556,00), waar de maximale snelheid van het schip ten opzichte van de oever niet meer mag bedragen dan 24 km per uur;'

PROTOCOL 11

Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) – Overnachtingshavens aan de Boven-Rijn, Waal en Lek, en vluchthaven te Emmerich (inhoudsopgave, artikelen 11.01, 12.01, 14.11 en 14.12)

1. Hoofdstuk 14 van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) bevat de algemene en bijzondere bepalingen voor het ligplaats nemen.
2. Het onderhavige wijzigingsvoorstel strekt er in hoofdzaak toe te voorzien in de aanpassing van de bepalingen van het RPR die betrekking hebben op de overnachtingshavens aan de Boven-Rijn, Waal en Lek, en de vluchthaven te Emmerich.
3. In Nederland zijn nieuwe overnachtingsvoorzieningen beschikbaar voor de Rijnvaart. Met deze voorzieningen moeten de bepalingen van artikel 14.11 van het RPR worden uitgebreid tot twee nieuwe overnachtingshavens:
 - De overnachtingshaven te Spijk aan de Boven-Rijn, waaraan nog wordt gebouwd en die naar verwachting in 2023 in gebruik zal worden genomen.
 - De overnachtingshaven te Bergambacht aan de Lek, die al in gebruik is en die onder het toepassingsgebied van artikel 14.11 van het RPR kan vallen.

De vluchthaven te Emmerich is sinds 15 juni 2011 voor overnachtingen beschikbaar voor de scheepvaart. Voor de vluchthaven te Emmerich gelden momenteel operationele voorschriften van tijdelijke aard die door de bevoegde autoriteit op grond van artikel 1.22 van het RPR zijn vastgesteld. Dit wijzigingsvoorstel strekt er dan ook toe in het RPR een nieuw artikel 14.12 in te voegen, waarin voor de schipper de verkeersvoorschriften, maar ook de specifieke operationele havenvoorschriften zijn vastgelegd.

4. De resultaten van de op grond van de richtsnoeren voor de reglementaire werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) voorziene evaluatie, worden hieronder gegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

De voorgestelde wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement strekken ertoe:

- de bepalingen van artikel 14.11 die betrekking hebben op de ligging van en de operationele voorschriften voor bepaalde overnachtingshavens aan de Boven-Rijn, Waal en Lek, te actualiseren, en
- een nieuw artikel 14.12 in te voegen, waarin de operationele voorschriften voor de vluchthaven te Emmerich zijn vastgelegd.

De recente terbeschikkingstelling van nieuwe overnachtingsvoorzieningen vereist immers een aanpassing van de regelgeving.

a) Overnachtingshavens aan de Boven-Rijn, Waal en Lek

De wijziging strekt ertoe de bepalingen van artikel 14.11 van het RPR uit te breiden tot de overnachtingshaven te Spijk aan de Boven-Rijn, die naar verwachting in 2023 in gebruik zal worden genomen. Daarnaast wordt beoogd de bepalingen van artikel 14.11 van het RPR uit te breiden tot de overnachtingshaven te Bergambacht aan de Lek, die al in gebruik is.

b) Vluchthaven te Emmerich

Er wordt beoogd in het RPR een nieuw artikel 14.12 in te voegen voor de vluchthaven te Emmerich, om aan de volgende behoeften te voldoen:

- De verkeersvoorschriften, maar ook de voorschriften voor het laden en lossen moeten voor de scheepvaart worden vastgelegd.
- De noodzaak van een specifieke regeling voor Emmerich is ook ingegeven door het feit dat op een later tijdstip andere vluchthavens die in het Duitse gedeelte van de Rijn zullen worden gerealiseerd, in deze regeling kunnen worden opgenomen.
- Het nieuwe artikel 14.12 van het RPR vervangt de bestaande voorschriften van tijdelijke aard die door de bevoegde autoriteit op grond van artikel 1.22 van het RPR zijn vastgesteld.

Bovendien moeten in het RPR bepaalde Rijnkilometers (km) worden geharmoniseerd.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

Het zou uiteraard mogelijk zijn om af te zien van deze wijzigingen, maar dit zou in aanzienlijke mate afbreuk doen aan de rechtszekerheid, leesbaarheid en toegankelijkheid van de Rijnregelgeving.

Hierdoor zouden verouderde en onvolledige bepalingen in de regelgeving blijven bestaan, wat een juridisch risico zou inhouden, de veiligheid van de scheepvaart in gedrang zou brengen en de leesbaarheid voor een juiste informatieverstrekking aan de schipper zou bemoeilijken.

Consequenties van de genoemde wijzigingen

Artikel 14.11 van het RPR dat betrekking heeft op de overnachtingshavens aan de Boven-Rijn, Waal en Lek, wordt als volgt gewijzigd:

- De titel van artikel 14.11 wordt gewijzigd om eveneens te verwijzen naar de Lek, waar de haven van Bergambacht is gelegen.
- Artikel 14.11, eerste lid, eerste volzin, wordt gewijzigd om te verwijzen naar de overnachtingshaven te Spijk (km 859,80) aan de Boven-Rijn en de haven te Bergambacht (km 976,90) aan de Lek.
- Artikel 14.11, eerste lid, onderdeel a, wordt aangevuld om te verduidelijken dat het in de haven van Bergambacht enerzijds, zoals in andere havens, verboden is schepen te laden en lossen, maar anderzijds ook om te bunkeren.
- Artikel 14.11, eerste lid, onderdeel g, wordt verduidelijkt om aan te geven dat het in de overnachtingshavens is verboden langer dan 3 x 24 uur aaneengesloten ligplaats te nemen op de openbare ligplaatsen. Deze formulering verdient de voorkeur boven de bewoordingen "drie opeenvolgende dagen", die aanleiding hebben gegeven tot uiteenlopende interpretaties. De formulering is in overeenstemming met de geïnstalleerde informatieborden.
- Artikel 14.11, eerste lid, onderdeel h, wordt gewijzigd om aan te geven dat het in de overnachtingshavens is verboden na het verlaten van de haven binnen twaalf uren opnieuw ligplaats te nemen in dezelfde overnachtingshaven.
- Artikel 14.11, eerste lid, onderdeel j, wordt aangevuld om aan te geven dat het in de overnachtingshavens is verboden met samenstellen langer dan 135 m aan de aanlegsteigers, en in Bergambacht aan de aanlegplaatsen, af te meren.
- In het nieuwe tweede, derde en vierde lid van artikel 14.11 van het RPR wordt verwezen naar enigszins afwijkende voorschriften voor de overnachtingshaven te Spijk aan de Boven-Rijn.
- Artikel 14.11, vijfde lid, komt overeen met het oude tweede lid en wordt aangepast om rekening te houden met de twee nieuwe overnachtingshavens. Dit lid legt aan de schipper op om:
 - zowel het innemen van de ligplaats in de overnachtingshaven te Spijk als het vertrek daaruit onmiddellijk aan de verkeerspost Nijmegen te melden;
 - zowel het innemen van de ligplaats in de overnachtingshaven te Bergambacht als het vertrek daaruit onmiddellijk aan de verkeerspost Dordrecht te melden.

- Tot slot komt artikel 14.11, zesde lid, overeen met het oude derde lid. De vervanging van “kunnen” door “kan” in het zesde lid, betreft een grammaticale correctie in de Nederlandse taal.

Naar het voorbeeld van artikel 14.11, wordt in het RPR een nieuw artikel 14.12 voor de vluchthaven te Emmerich ingevoegd:

- De bepalingen van artikel 14.12, eerste lid, onderdelen a, c en d, komen overeen met de voorschriften voor overnachtingshavens in Nederland en met de huidige praktijk.
- Artikel 14.12, eerste lid, onderdeel b, bepaalt dat het om veiligheidsredenen is verboden de haven in te varen met schepen die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14 te voeren. Zo mag geen enkel schip dat één of meer blauwe kegels voert de haven invaren.
- Artikel 14.12, eerste lid, onderdeel e, bepaalt dat het verboden is in de haven ligplaats te nemen met een bak die is gescheiden van een samenstel, aangezien moet worden gewaarborgd dat de varende schepen er tijdens de rusttijden ligplaats kunnen nemen. Zonder een dergelijk verbod zouden de ligplaatsen in de vluchthaven te Emmerich permanent door duwbakken kunnen worden bezet, waardoor ze niet meer beschikbaar zijn om door de scheepvaart tijdens de rusttijden te worden gebruikt.
- Artikel 14.12, tweede lid, strekt ertoe de bevoegde autoriteit de mogelijkheid te bieden aanvullende aanwijzingen te geven die niet onder de bepalingen van artikel 14.12 vallen.

Aangezien de titel van artikel 14.11 is gewijzigd en een nieuw artikel is ingevoegd, moet ook de inhoudsopgave worden aangepast.

Voor de harmonisatie van de Rijnkilometers (km) in het RPNR, moeten de volgende artikelen in de drie taalversies worden gecorrigeerd:

- Artikel 11.01, vijfde lid: de Rijnkilometer (km) voor Emmerich is 855.
- Artikel 12.01, derde lid, onderdeel b: de Rijnkilometer (km) voor Pannerden is 867,50.

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

De wijzigingen treden in werking op 1 december 2023.

Consequenties als de wijzigingen worden verworpen

Het zou mogelijk zijn van deze wijzigingen af te zien, maar hierdoor zou geen verdere bijdrage worden geleverd tot de verbetering van de veiligheid van de Rijnvaart.

Als deze wijziging wordt verworpen, zouden de voornoemde doelstellingen worden ondermijnd.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

met het doel een verdere bijdrage te leveren tot de verbetering van de veiligheid en het vlotte verloop van de Rijnvaart,

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van de inhoudsopgave en van de artikelen 11.01 vijfde lid, 12.01, derde lid, 14.11 en 14.12 van het Rijnvaartpolitierglement (RPR), aan.

De in de bijlage vermelde wijzigingen treden in werking op 1 december 2023.

Bijlage

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement

1. *De inhoudsopgave wordt als volgt gewijzigd:*
 - a) *Na de vermelding bij artikel 14.10, komt de vermelding bij artikel 14.11 als volgt te luiden:*

'14.11 Overnachtingshavens Boven-Rijn, Waal en Lek'.
 - b) *Na de vermelding bij artikel 14.11, wordt de vermelding bij artikel 14.12 als volgt toegevoegd:*

'14.12 Vluchthaven te Emmerich'.
2. *Artikel 11.01, vijfde lid (aangenomen bij besluit 2017-I-19, bijlage 1), komt als volgt te luiden:*

'5. Een passagiersschip kan alleen dan benedenstrooms van Emmerich (km 855) varen indien het aan de vereisten van artikel 13.01, tweede lid, onderdeel b, van ES-TRIN voldoet.'
3. *Artikel 12.01, derde lid, komt als volgt te luiden:*

'3. De riviergedeelten bedoeld in het bovenvermelde eerste lid, die worden aangeduid door het teken B.11 met het onderbord 'Meldplicht' zijn de volgende:

 - a) van Bazel (Mittlere Rheinbrücke, km 166,53) tot Gorinchem (km 952,50), en
 - b) van Pannerden (km 867,50) tot Krimpen aan de Lek (989,20).'

4. Artikel 14.11 komt als volgt te luiden:

‘Artikel 14.11

Overnachtingshavens Boven-Rijn, Waal en Lek

- “1. In de overnachtingshavens te Spijk (km 859,80), Lobith (km 863,40), IJzendoorn (km 907,80), Haaften (km 936,00) en Bergambacht (km 976,90), is het zonder toestemming van de bevoegde autoriteit, verboden:
- a) schepen te laden of te lossen en in Bergambacht bovendien te bunkeren;
 - b) goederen of andere voorwerpen op de oever of op een aanlegsteiger te plaatsen;
 - c) tanks te ontgassen;
 - d) passagiers aan boord te nemen of aan de wal te zetten;
 - e) met drijvende voorwerpen of drijvende inrichtingen in te varen;
 - f) in te varen met schepen die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, tweede of derde lid te voeren;
 - g) langer dan 3 x 24 uur aaneengesloten ligplaats te nemen op de openbare ligplaatsen;
 - h) na het verlaten van de haven binnen twaalf uren opnieuw ligplaats te nemen in dezelfde overnachtingshaven;
 - i) met het achterschip naar de wal ligplaats te nemen;
 - j) met samenstellen langer dan 135 m aan de aanlegsteigers, en in Bergambacht aan de aanlegplaatsen, af te meren.
2. In afwijking van het eerste lid, onderdeel f, is het in de overnachtingshaven te Spijk toegestaan in te varen met schepen die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, tweede lid te voeren.
3. In afwijking van het eerste lid, onderdeel i, is het in de overnachtingshaven te Spijk toegestaan met het achterschip naar de wal ligplaats te nemen aan steiger 10.
4. In afwijking van het eerste lid, onderdeel j, is het in de overnachtingshaven te Spijk toegestaan met samenstellen langer dan 135 m aan steiger 10 af te meren.
5. De schipper moet zowel het innemen van de ligplaats in de overnachtingshaven als het vertrek daaruit onmiddellijk melden aan de verkeerspost Nijmegen (overnachtingshavens Spijk en Lobith), Tiel (overnachtingshavens IJzendoorn en Haaften) of Dordrecht (overnachtingshaven Bergambacht).
6. De bevoegde autoriteit kan aanwijzingen geven waarbij dit artikel wordt aangevuld, dan wel daarvan wordt afgeweken.’

5. Na artikel 14.11, wordt artikel 14.12 als volgt ingevoegd:

'Artikel 14.12

Vluchthaven te Emmerich

1. In de vluchthaven te Emmerich (km 851,78) is het zonder toestemming van de bevoegde autoriteit verboden:
 - a) met drijvende voorwerpen of drijvende inrichtingen in te varen;
 - b) in te varen met schepen die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, eerste, tweede of derde lid, te voeren;
 - c) langer dan 3 x 24 uur aaneengesloten ligplaats te nemen;
 - d) na het verlaten van de haven binnen twaalf uren opnieuw ligplaats te nemen in dezelfde haven;
 - e) ligplaats te nemen met een bak die is gescheiden van een samenstel.
2. De bevoegde autoriteit kan aanwijzingen geven waarbij dit artikel wordt aangevuld, dan wel daarvan wordt afgeweken.'

PROTOCOL 12

Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) om een rechtsgrondslag te scheppen om tijdelijk ontheffing te kunnen verlenen van de voorschriften van het RPR voor een schip waarop taken van de bemanning worden geautomatiseerd of voor een schip dat op afstand wordt bestuurd (Inhoudsopgave, artikel 1.26)

1. De ministeriële Verklaring van Mannheim van 17 oktober 2018, getiteld '150 jaar Akte van Mannheim: motor voor een dynamische Rijn- en binnenvaart', roept onder het vijfde punt de CCR op *'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 vastlegging van gemeenschappelijke randvoorwaarden om proefprojecten te kunnen toestaan waarvoor tijdelijk afgeweken moet worden van de reglementen van de CCR in het kader van proefnemingen, is voor de CCR de eerste stap om de bedoelde ontwikkeling te bevorderen. Deze proefprojecten hebben betrekking op een schip waarop taken van de bemanning worden geautomatiseerd of op een schip dat op afstand wordt bestuurd. Deze proefprojecten hebben tot doel ervaring op te doen waaruit lering kan worden getrokken en daarmee rekening te houden bij toekomstige aanpassingen van de reglementen van de CCR.
3. De CCR heeft op basis van Besluit 2020-II-21 haar Comité Politiereglement het mandaat gegeven te onderzoeken onder welke voorwaarden voor een proefproject tijdelijk mag worden afgeweken van de voorschriften van het RPR.
4. Het RPR voorziet inderdaad niet uitdrukkelijk in de mogelijkheid om een tijdelijke afwijking van de voorschriften toe te staan voor een specifiek schip. Dit doet dan ook de vraag rijzen op welke rechtsgrondslag tijdelijk ontheffing van de voorschriften van het RPR kan worden verleend door de bevoegde autoriteit.
5. Het Comité Politiereglement heeft op grond van het gegeven mandaat vastgesteld dat de huidige rechtsgrondslag van het RPR ontoereikend en inadequaat is om dergelijke afwijkingen van de voorschriften van het RPR toe te staan. Het comité stelt daarom voor het RPR te wijzigen om de noodzakelijke rechtsgrondslag tot stand te brengen.
6. De resultaten van de evaluatie krachtens de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) worden hieronder gegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijziging geacht is te beantwoorden

De voorgestelde wijziging heeft tot doel een rechtsgrondslag tot stand te brengen die de bevoegde autoriteit in staat stelt om op grond van een besluit van de CCR tijdelijk ontheffing van de voorschriften van het RPR te verlenen voor een schip waarop taken van de bemanning geautomatiseerd worden verricht of voor een schip dat op afstand wordt bestuurd. Het begrip 'op afstand bestuurd' betekent dat de koers en de snelheid van het schip worden bepaald door een schipper die niet fysiek aanwezig is op het schip. Deze schipper kan ook andere aanvullende taken op afstand verrichten om het schip veilig te laten varen. Deze andere taken omvatten bijvoorbeeld de radiocommunicatie, het gebruik van het blauwe bord en het aanleggen.

Deze wijziging beoogt hiertoe een nieuw artikel 1.26 in te voeren om een veilige, leesbare en begrijpelijke rechtsgrondslag te bieden die de rechtszekerheid van het RPR versterkt. Dit artikel 1.26 heeft tot doel het juridische kader te scheppen om innovatieve proefprojecten en proefnemingen op de Rijn mogelijk te maken die beperkt in de tijd zijn en een afwijking van het RPR nodig maken. Deze proefprojecten hebben betrekking op een schip waarop taken van de bemanning worden geautomatiseerd of op een schip dat op afstand wordt bestuurd.

Het doel van proefprojecten is vooral om ervaring op te doen met het gebruik van nieuwe technologieën. Dergelijke proefprojecten maken het mogelijk deze technologieën te testen en op deze wijze innovatie te bevorderen. De ervaring die dankzij proefprojecten wordt opgedaan, kan ook worden meegenomen bij de toekomstige regelgevende activiteiten van de CCR.

De CCR voert hiertoe een geharmoniseerde procedure in om een proefproject te kunnen toestaan in het kader waarvan een afwijking van een of meer reglementen van de CCR wordt gevraagd. Dit resulteert onder andere in één enkele ontheffing die geldig is voor het volledige riviergedeelte waarop het proefproject wordt uitgevoerd, ook als het proefproject betrekking heeft op gedeelten van de Rijn die in verschillende landen zijn gelegen.

Bovendien wordt een beperking van de administratieve lasten voor de initiatiefnemer van een proefproject nagestreefd, aangezien geen aanvragen ingediend hoeven te worden bij alle territoriaal bevoegde autoriteiten voor de gedeelten van de Rijn waarop de proefnemingen zullen plaatsvinden. Dit houdt een verlichting in van de administratieve lasten voor zowel de initiatiefnemers als de autoriteiten en komt tegemoet aan de beoogde eenheid van het Rijnregime.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijziging

Het is mogelijk van deze wijziging van het RPR af te zien. Het RPR kent immers voorschriften van tijdelijke aard van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart op grond van artikel 1.22a. De CCR meent echter dat deze rechtsgrondslag ontoereikend en inadequaat is om de bevoegde autoriteit in staat te stellen ontheffing van het RPR te verlenen voor een specifiek schip. In de praktijk maakt dit het onmogelijk ontheffing te verlenen voor een schip waarop taken van de bemanning worden geautomatiseerd of een schip dat op afstand wordt bestuurd waarvoor tijdelijk moet worden afgeweken van een of meer voorschriften van het RPR.

Het behoud van de huidige inhoud van het RPR is geen reëel alternatief gezien de doelstellingen van de ministeriële Verklaring van Mannheim en zou de bevordering van innovatie in de weg staan.

Consequenties van de genoemde wijziging

Het RPR wordt in dit kader aangevuld met een nieuw artikel 1.26. Daarnaast moet ook de inhoudsopgave worden bijgewerkt met een verwijzing naar dit nieuwe artikel 1.26 van het RPR.

Het eerste lid heeft tot doel de randvoorwaarden vast te stellen waarbinnen de initiatiefnemer van een proefproject ontheffing kan krijgen van het RPR. Het toepassingsgebied van artikel 1.26 betreft een proefproject met een schip waarop taken van de bemanning geautomatiseerd worden verricht of een schip dat op afstand wordt bestuurd. De bevoegde autoriteit kan onder bepaalde voorwaarden voor een beperkte tijd ontheffing verlenen van het RPR. Deze ontheffing kan alleen door de bevoegde autoriteit worden verleend op basis van een bij besluit aangenomen aanbeveling van de CCR, waaruit blijkt dat het schip geen afbreuk doet aan de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer en beschikt over een gelijkwaardig veiligheidsniveau aan dat van de andere schepen die op de Rijn varen.

Het tweede lid beoogt de inhoud van deze aanbeveling te verduidelijken, waarin de minimumeisen worden vastgelegd waaraan het proefproject moet voldoen om ontheffing van de bevoegde autoriteit te kunnen krijgen. Deze eisen hebben tot doel te zorgen dat de initiatiefnemer van het proefproject adequate maatregelen treft om te waarborgen

- dat het veiligheidsniveau van het proefproject gelijkwaardig is aan dat van de schepen die op de Rijn varen,
- dat het proefproject verenigbaar is met de veiligheidsdoelstellingen van de reglementen van de CCR.

De bevoegde autoriteit moet deze minimumeisen bovendien overnemen in de ontheffing en kan aanvullende eisen stellen. Het staat de bevoegde autoriteit vrij om de ontheffing al dan niet te verlenen. Het besluit van de CCR bevat in deze zin slechts aanbevelingen voor de bevoegde autoriteit en de uiteindelijke beslissing ligt bij de bevoegde autoriteit.

Het derde lid geeft aan dat de administratieve ontheffing de vorm aanneemt van een wijziging van het certificaat van onderzoek of het overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkende certificaat. In de praktijk vermeldt de bevoegde autoriteit de ontheffingen als bedoeld in artikel 1.26, eerste lid, en de eisen als bedoeld in artikel 1.26, tweede lid, in het certificaat van onderzoek van het schip of in het overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkende certificaat. Dit stelt de autoriteiten die belast zijn met de controle in staat na te gaan dat het schip waarop taken van de bemanning worden geautomatiseerd of een schip dat op afstand wordt bestuurd inderdaad beschikt over een geldige ontheffing met betrekking tot bepaalde artikelen en voldoet aan de andere geldende voorschriften. De aanbeveling van de CCR en het certificaat van onderzoek (waarin in de praktijk expliciet naar deze aanbeveling wordt verwezen) maken de wederzijdse erkenning van de ontheffing mogelijk door alle betrokken lidstaten en politiediensten. Deze benadering houdt tevens een verlichting van de administratieve lasten in, zonder dat een nieuw boorddocument aangemaakt hoeft te worden.

De bevoegde autoriteit wordt tevens uitgenodigd de CCR binnen één maand in kennis te stellen van de verlening van de ontheffing als bedoeld in artikel 1.26, tweede lid. Deze bepaling beoogt de CCR in kennis te stellen van het gevolg dat de bevoegde autoriteit heeft gegeven aan de aanvraag van de initiatiefnemer van het proefproject dat onderwerp van een aanbeveling van de CCR heeft uitgemaakt en stelt de CCR in staat geïnformeerd te worden over proefprojecten waarbij zij de opgedane ervaringen kan inwinnen.

Deze wijziging veroorzaakt geen aanvullende kosten voor het bedrijfsleven en de kosten voor de overheidsdiensten zijn gering.

De wijziging treedt in werking op 1 december 2023.

Consequenties als de wijziging wordt verworpen

De verwerping van deze wijziging van het RPR zou in strijd zijn met de doelstellingen van de ministeriële Verklaring van Mannheim en de eerder uiteengezette doelstellingen ondermijnen.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

gezien het advies van het Comité Reglement van onderzoek,

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

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

gezien Besluit 2020-II-21 inzake de actualisatie van het mandaat van het Klein Scheepvaartcomité voor de sturing en coördinatie van de werkzaamheden met betrekking tot geautomatiseerd varen,

indachtig haar streven om de veiligheid en welvaart in de Rijnvaart te waarborgen, en

overwegende dat het geautomatiseerd varen en de schepen die op afstand worden bestuurd daaraan kunnen bijdragen,

ter ondersteuning van de ontwikkeling van en de proefnemingen met geautomatiseerd varen of schepen die op afstand worden bestuurd, waarbij op consistente wijze een gelijkwaardig veiligheidsniveau gewaarborgd wordt aan dat van de andere schepen die op de Rijn varen,

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

De in de bijlage vermelde wijziging treedt in werking op 1 december 2023.

Bijlage

Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement

1. *De inhoudsopgave wordt als volgt gewijzigd:*

Na de vermelding bij artikel 1.25, wordt de vermelding bij artikel 1.26 als volgt toegevoegd:

'1.26 Ontheffing van dit reglement voor een schip waarop taken van de bemanning worden geautomatiseerd of een schip dat op afstand wordt bestuurd'.

2. *Na artikel 1.25 wordt artikel 1.26 als volgt toegevoegd:*

'Artikel 1.26

Ontheffing van dit reglement voor een schip waarop taken van de bemanning worden geautomatiseerd of een schip dat op afstand wordt bestuurd

1. De bevoegde autoriteit kan, bij wijze van proef en voor een beperkte tijdsduur, op grond van een aanbeveling van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart ontheffing van dit reglement verlenen voor een schip waarop taken van de bemanning worden geautomatiseerd of voor een schip dat op afstand wordt bestuurd.
2. Deze aanbeveling legt de minimumeisen vast om te waarborgen dat het schip:
 - a) geen afbreuk doet aan de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer,
 - b) beschikt over een veiligheidsniveau dat gelijkwaardig is aan dat van de andere schepen die op de Rijn varen.

De bevoegde autoriteit kan aanvullende eisen stellen in de ontheffing.

3. De bevoegde autoriteit vermeldt de ontheffingen als bedoeld in het eerste lid en de eisen als bedoeld in het tweede lid in het certificaat van onderzoek van het schip of in het overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkende certificaat.'

PROTOCOL 13

Definitieve wijzigingen om de verwijzingen in het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) in overeenstemming te brengen met de Europese standaard voor de rivierinformatiediensten (ES-RIS 2023/1) (artikelen 1.01, 4.07 en 12.01)

1. De CCR heeft bij Besluit 2015-I-3 het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart ('CESNI') ingesteld. Tot de taken van dit comité behoort onder andere de goedkeuring van technische standaarden op diverse gebieden, vooral met betrekking tot de schepen, informatietechnologie en bemanningen, waarnaar de respectieve regelgevingen op Europees en internationaal niveau, met inbegrip van die van de Europese Unie (EU) en de CCR, zullen verwijzen voor hun toepassing.
2. CESNI heeft tijdens de vergadering op 13 oktober 2022 editie 2023/1 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 (River Information Services - RIS) worden gebruikt, teneinde volledige interoperabiliteit van die diensten op de Rijn en de waterwegen van de Europese Unie te waarborgen. ES-RIS is beschikbaar in vier talen (Engels, Frans, Duits en Nederlands) en beoogt de technologische ontwikkelingen verder te verbeteren en tegelijkertijd bij te dragen tot de veiligheid en het goede verloop van de Rijnvaart. Hieronder wordt een overzicht gegeven van het grote aantal wijzigingen dat in ES-RIS 2023/1 is doorgevoerd:
 - De toevoeging van een nieuw deel waarin voor het systeem voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten en -informatie (Inland ECDIS) alle operationele en functionele vereisten bijeengebracht en verduidelijkt zijn.
 - De toevoeging van twee nieuwe types berichten die door Inland AIS-apparaten kunnen worden verzonden. Berichten over navigatiehulpmiddelen (Aids to Navigation – AtoN) worden gebruikt om op een Inland ECDIS-scherm in real time de positie aan te geven van fysieke of virtuele objecten zoals boeien, of van werk- of gevarenezones. Specifieke applicatieberichten (Application Specific Messages – ASM) zijn een toepassingsmogelijkheid waarbij op het Inland ECDIS-scherm op dynamische wijze aanvullende informatie kan worden weergegeven, zoals de waterstanden of de stand van verkeerslichten bij de sluisen. ASM kunnen ook gebruikt worden door de schepen om informatie door te geven aan de wal, zoals de geschatte aankomsttijd (Estimated Time of Arrival - ETA).
 - De invoering van het formaat XML (Extensible Markup Language) voor de meeste berichten in het kader van de internationale elektronische rapportering (Electronic Reporting International - ERI).
 - De toevoeging van een nieuw 'ERIVROY'-bericht om de melding en planning van reizen te vergemakkelijken.
 - Een regeling voor de actualisering van berichten aan de scheepvaart (Notices to Skippers - NtS).
 - Redactionele verbeteringen en correcties.
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. Daarom heeft de CCR besloten het RPR te wijzigen om hierin te verwijzen naar de nieuwe editie van ES-RIS (2023/1), wat inhoudt dat verschillende verwijzingen moeten worden geactualiseerd.
8. De resultaten van de in het kader van de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR voorziene evaluatie (Besluit 2008-I-3) worden hieronder gegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

Het voorstel tot wijziging strekt ertoe in het RPR te verwijzen naar ES-RIS 2023/1.

De wijziging strekt er ook toe een geharmoniseerde tenuitvoerlegging van RIS op de Rijn en op het volledige binnenvaartnet van de Europese Unie te bevorderen. Een andere doelstelling bestaat erin te zorgen voor interoperabiliteit van de systemen die gebruik maken van RIS-gegevens.

Dit voorstel tot wijziging heeft tot slot eveneens tot doel de thans in het RPR opgenomen eisen in overeenstemming te brengen met die van ES-RIS. 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.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

Het zou mogelijk zijn van de wijziging van het RPR af te zien. Dit zou betekenen dat de verwijzingen naar ES-RIS 2021/1 behouden blijven; de rechtszekerheid zou hierdoor echter in gevaar kunnen worden gebracht.

Consequenties van de genoemde wijzigingen

De verwijzingen naar editie 2023/1 van ES-RIS in het RPR moeten worden geactualiseerd.

Artikel 1.01 wordt als volgt geactualiseerd:

- onderdeel ac van het RPR wordt geactualiseerd door te verwijzen naar deel II van ES-RIS;
- onderdeel ai van het RPR wordt geactualiseerd door uitdrukkelijk te verwijzen naar editie 2023/1.

De verwijzingen naar de delen van ES-RIS, zonder vermelding van de titels, worden in de andere artikelen van het RPR als volgt geactualiseerd:

- in artikel 4.07, derde lid, van het RPR wordt de verwijzing naar deel I van ES-RIS geactualiseerd;
- in artikel 4.07, vierde en vijfde lid, van het RPR wordt de verwijzing naar deel II van ES-RIS geactualiseerd;
- in artikel 12.01, eerste lid, van het RPR wordt de verwijzing naar deel IV van ES-RIS geactualiseerd.

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, dat wil zeggen 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 volledige interoperabiliteit van RIS te waarborgen.

De voorgestelde wijziging brengt geen aanvullende kosten voor het bedrijfsleven en slechts beperkte kosten voor de overheidsinstanties met zich mee.

De wijziging zal op 1 januari 2024 in werking treden.

Consequenties als de wijzigingen worden verworpen

Het zou mogelijk zijn van de wijziging af te zien, maar hierdoor zou de geharmoniseerde tenuitvoerlegging van RIS op de Rijn en op het volledige binnenvaartnet van de Europese Unie niet kunnen worden bevorderd.

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.

De rechtszekerheid zou bovendien in gevaar kunnen worden gebracht.

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 2023/1, die op 13 oktober 2022 door CESNI is aangenomen,

ernaar strevend een geharmoniseerde tenuitvoerlegging van 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 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,

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

De in de bijlage vermelde wijzigingen zullen op 1 januari 2024 in werking treden.

Bijlage

Definitieve wijzigingen 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 van ES-RIS wordt gebruikt;’.

b) *Onderdeel ai (aangenomen bij Besluit 2021-I-11) komt als volgt te luiden:*

‘ai) “ES-RIS”: Europese standaard voor de rivierinformatiediensten, in de editie 2023/1. 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, tweede volzin, komt als volgt te luiden:*

‘Het Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus moet voldoen aan de bepalingen van deel I van ES-RIS.’

b) *Het vierde lid (aangenomen bij Besluit 2021-I-11) komt als volgt te luiden:*

‘4. Er moeten minstens de volgende gegevens overeenkomstig de bepalingen van deel II 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 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.’

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

‘c) scheeps- of samensteltype overeenkomstig de bepalingen van deel II van ES-RIS;’.

3. *Artikel 12.01, eerste lid, 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 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.’

PROTOCOL 14

Goedkeuring van de wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement via de schriftelijke procedure (inhoudsopgave, artikelen 1.02, 1.03, 1.08, 1.09, 4.06, 6.32, 7.08 en 11.01, alsook bijlage 13)

De Centrale Commissie neemt kennis van de goedkeuring van het in de bijlage gevoegde besluit tot wijziging van de inhoudsopgave, artikelen 1.02, 1.03, 1.08, 1.09, 4.06, 6.32, 7.08 en 11.01, alsook bijlage 13 van het Rijnvaartpolitiereglement via de schriftelijke procedure.

Dit besluit is gedateerd 25 november 2022, de dag waarop de laatste instemming is ontvangen.

Bijlage

Bijlage bij het protocol 14: Besluit van 25 november 2022

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) om het RPR in overeenstemming te brengen met het nieuwe Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) (inhoudsopgave, artikelen 1.02, 1.03, 1.08, 1.09, 4.06, 6.32, 7.08 en 11.01, alsook bijlage 13)

Besluit

1. De strategie die de CCR heeft aangenomen tijdens de plenaire vergadering in het najaar van 2017 voorziet de volgende overweging: *'strevend naar verdere verbetering en harmonisering van standaarden en voorschriften voor de binnenvaart en tegelijkertijd het hoogste niveau van veiligheid, efficiëntie en concurrentievermogen handhavend door middel van innovatie en modernisering'*. In dit verband worden in het nieuwe Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn en in Richtlijn (EU) 2017/2397 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart dezelfde standaarden gebruikt, die door het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart zijn vastgesteld. Het gebruik van deze standaarden leidt tot aanzienlijke wijzigingen in het stelsel van beroepskwalificaties en wordt weerspiegeld in het nieuwe Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (hierna ook RSP genoemd).
2. De belangrijkste nieuwe kenmerken van het RSP kunnen als volgt worden samengevat:
 - Op de Rijn zullen verschillende kwalificatiecertificaten schipper geldig zijn. Deze omvatten het Rijnpatent dat overeenkomstig het nieuwe RSP wordt afgegeven en de kwalificatiecertificaten van de Unie voor een schipper die overeenkomstig Richtlijn (EU) 2017/2397 worden afgegeven.
 - Elk kwalificatiecertificaat schipper zal voortaan aangeven of de houder in voorkomend geval beschikt over specifieke vergunningen, die met name de radarpatenten en de bewijzen van kennis van riviergedeelten vervangen. De schipper zal bijvoorbeeld moeten beschikken over een specifieke vergunning als hij de Rijn bevaart tussen Iffezheim en het Spijksche Veer, aangezien dit gedeelte is ingedeeld als een traject met specifieke risico's.
 - Bovendien zal voortaan nog maar één Rijnpatent bestaan voor alle scheepstypen (met een lengte van 20 meter of meer), voor zover het niet om een sportpatent, een overheidspatent of een voorlopig Rijnpatent gaat. Het vroegere 'groot Rijnpatent' en 'klein Rijnpatent' voor schepen met een lengte van 35 meter of minder komen te vervallen in het nieuwe RSP.
 - De meeste kwalificatiecertificaten schipper en de specifieke vergunningen zijn voortaan beschikbaar in elektronisch formaat.
3. Het RPR bevat verschillende verwijzingen naar het RSP die derhalve moeten worden bijgewerkt.
4. De CCR heeft bij Besluit 2022-II-9 van 8 november 2022, dat door middel van de schriftelijke procedure is aangenomen, besloten het nieuwe RSP aan te nemen, dat op 1 april 2023 in werking zal treden.
5. Dit wijzigingsvoorstel heeft tot doel ervoor te zorgen dat de overeenkomstige aanpassing van het RPR tegelijk met het nieuwe RSP van kracht zal worden.
6. De resultaten van de evaluatie krachtens de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) worden hieronder gegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijziging geacht is te beantwoorden

De wijzigingen in de bijlage hebben meerdere doelstellingen:

- Een eerste doelstelling is het waarborgen van de samenhang van het Rijnregime. Met betrekking tot regelgeving impliceert samenhang de actualisering van de verwijzingen en de harmonisatie van de terminologie, dat wil zeggen de gebruikte termen, uitdrukkingen en definities, die essentieel zijn om de rechtszekerheid van de regelgeving te waarborgen. Deze wijzigingen hebben dan ook tot doel de nodige aanpassingen in de regelgeving door te voeren met het oog op de inwerkingtreding van het nieuwe RSP, die staat gepland voor 1 april 2023. In de praktijk gaat het erom de samenhang tussen het RPR en het nieuwe RSP te waarborgen en de verwijzingen bij te werken, met name wat betreft het kwalificatiecertificaat schipper en de eventuele specifieke vergunningen.
- Een andere doelstelling is een aantal redactionele verduidelijkingen aan te brengen om de begrijpelijkheid en toegankelijkheid van de nieuwe regelgeving te waarborgen. De aanpassing van het RPR aan het nieuwe RSP behelst een harmonisatie van de terminologie, wat ook de formulering vereenvoudigt en moderniseert.

Deze wijzigingen moeten op 1 april 2023 in werking treden, net als het nieuwe RSP.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

Geen, behalve een afwijzing van de voorgestelde wijzigingen.

Dit zou betekenen dat een gebrek aan samenhang tussen het RPR en het nieuwe RSP ontstaat, wat de leesbaarheid bemoeilijkt en de rechtszekerheid verzwakt.

Consequenties van de genoemde wijzigingen

Artikel 1.02, eerste lid, wordt bijgewerkt. Overeenkomstig het nieuwe RSP geldt voortaan op de Rijn het kwalificatiecertificaat schipper, het overeenkomstig het nieuwe RSP afgegeven Rijnpatent en de overeenkomstig Richtlijn (EU) 2017/2397 afgegeven en overeenkomstig het nieuwe RSP geldige kwalificatiecertificaten voor een schipper. Het certificaat vermeldt ook de meeste specifieke vergunningen waarover de schipper kan beschikken.

Artikel 1.09, vijfde lid, wordt bijgewerkt om aan te geven dat het roer moet worden bediend door een persoon die houder is van een kwalificatiecertificaat schipper waarop in voorkomend geval de specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar en een specifieke vergunning voor het varen op Rijngedeelten die zijn ingedeeld als trajecten met specifieke risico's worden vermeld.

Artikel 4.06, eerste lid, wordt bijgewerkt. Het radarpatent wordt vervangen door de specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar, die op het op de Rijn geldende kwalificatiecertificaat schipper wordt vermeld. Daarom moet ook de formulering van artikel 6.32, eerste lid, worden geharmoniseerd om uitdrukkelijk te verwijzen naar de specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar.

Daarnaast wordt ook de Duitse versie van het RPR bijgewerkt. Artikel 1.03, vierde lid, eerste volzin, artikel 1.08, derde lid, en bijlage 13 moeten worden aangepast aan de nieuwe titel van het RSP door de oude benaming '*die Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein*' te vervangen door de nieuw overeengekomen aanduiding '*die Rheinschiffspersonalverordnung*'.

Ten slotte wordt ook bijlage 13 bijgewerkt om rekening te houden met de nieuwe documenten, die al dan niet een elektronisch formaat kunnen krijgen (zie de categorieën 2.1.1a tot en met 2.7). Het doel is de bemanningsdocumenten die bij een controle aan boord aanwezig moeten zijn aan te passen, de terminologie te harmoniseren en de verwijzingen naar de nieuwe artikelen van het RSP te actualiseren. Daarnaast mogen vier bemanningsdocumenten die aan boord aanwezig moeten zijn, namelijk de categorieën 2.1.1a, 2.4, 2.6 en 2.7, worden getoond in PDF/A-formaat, wat ook inhoudt dat dit formaat aan het begin van bijlage 13 moet worden gedefinieerd.

De wijzigingen kunnen als volgt worden samengevat:

- Categorie 2.1.1a heeft betrekking op het overeenkomstig het nieuwe RSP geldige kwalificatiecertificaat schipper, waarop in voorkomend geval de vereiste specifieke vergunningen zijn vermeld, dat voortaan in elektronisch formaat kan worden getoond, het PDF/A-formaat.
- Categorie 2.1.1b heeft betrekking op het sportpatent, het overheidspatent of het voorlopig Rijnpatent, met de vermelding dat deze nog niet in elektronisch formaat kunnen worden getoond.
- Categorie 2.1.2 heeft betrekking op de overige leden van de bemanning, die in het bezit moeten zijn van een naar behoren bijgehouden en geldig dienstboekje waarin de bijbehorende kwalificatiecertificaten zijn opgenomen.
- Categorie 2.2 wordt aangepast om te verwijzen naar de nieuwe bijlage 8 van het RSP en naar artikel 18.04, die de geëigende rechtsgrondslag vormen. Evenzo neemt categorie 2.3 de inhoud van de voormalige categorie 2.3 over en verwijst nu naar artikel 18.04 van het RSP.
- Categorie 2.4 wordt geactualiseerd en heeft betrekking op de specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar, die voortaan in elektronisch formaat, namelijk het PDF/A-formaat, kan worden getoond.
- De inhoud van categorie 2.6 blijft ongewijzigd en verwijst nu naar artikel 16.01 van het RSP.
- De inhoud van categorie 2.7 blijft ongewijzigd en verwijst nu naar artikel 15.02 van het RSP.

Deze wijzigingen leiden niet tot aanvullende kosten voor het bedrijfsleven en de kosten voor de overheidsdiensten zijn marginaal.

Deze wijzigingen zullen gelijktijdig met het nieuwe RSP in werking treden, namelijk op 1 april 2023.

Consequenties als de wijzigingen worden verworpen

Een verwerping zou tot tegenstrijdigheden leiden tussen het RPR en het nieuwe RSP.

Dit zou leiden tot rechtsonzekerheid en verwarring met betrekking tot de geldende regelgeving. Dit zou op korte en middellange termijn de rechtszekerheid, leesbaarheid en toegankelijkheid van de Rijnregelgeving verzwakken.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

indachtig haar streven om de eenheid van het Rijnregime te waarborgen,

onder verwijzing naar haar Besluit 2022-II-9 waarbij zij heeft besloten het nieuwe Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn aan te nemen, dat op 1 april 2023 in werking zal treden,

in het streven verder bij te dragen aan de veiligheid en de goede orde van de scheepvaart op de Rijn,

teneinde de samenhang tussen het Rijnvaartpolitierglement en het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn te waarborgen,

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

De in de bijlage vermelde wijzigingen zullen in werking treden op 1 april 2023.

Bijlage

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement

1. *Artikel 1.02, eerste lid, komt als volgt te luiden:*

'1. Een schip alsmede een drijvend voorwerp moeten zijn gesteld onder het gezag van een persoon die de daartoe vereiste bekwaamheid bezit. Deze persoon wordt hierna aangeduid als "schipper".

De schipper wordt geacht deze bekwaamheid te hebben, indien hij houder is van een overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn geldig kwalificatiecertificaat schipper voor het schip dat hij voert. Een schipper die een riviergedeelte bevaart als bedoeld in artikel 13.03 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, moet bovendien de overeenkomstig dit reglement hiervoor vereiste specifieke vergunning bezitten.

Indien overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn meerdere schippers voor het schip voorgeschreven zijn, moet uitsluitend de schipper die het gezag over het schip voert, beschikken over de specifieke vergunning als bedoeld in artikel 13.03 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn.'

2. *Artikel 1.03, vierde lid, eerste volzin (betreft alleen de Duitse versie)*

3. *Artikel 1.08, derde lid (betreft alleen de Duitse versie)*

4. *Artikel 1.09, vijfde lid, komt als volgt te luiden:*

'5. Op ieder snel schip moet tijdens de vaart het roer worden bediend door een persoon die houder is van een overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn geldig kwalificatiecertificaat schipper, een specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar en in voorkomend geval een specifieke vergunning die wordt vereist voor het varen op Rijngedeelten die zijn ingedeeld als trajecten met specifieke risico's.

Een tweede persoon die eveneens houder is van een kwalificatiecertificaat schipper en de vereiste specifieke vergunningen als bedoeld in de eerste volzin, moet zich in de stuurhut bevinden, behalve tijdens het aanleggen en afvaren, in de sluizen of in de voorhavens van de sluizen.'

5. *Artikel 4.06, eerste lid, komt als volgt te luiden:*

- '1. Een schip mag slechts gebruik maken van radar indien:
- a) het is uitgerust met een radarinstallatie en een aanwijzer van de snelheid van de draaiing van het schip overeenkomstig artikel 7.06, eerste lid, van ES-TRIN. Dit is ook van toepassing op Inland ECDIS-apparaten die gebruik kunnen maken van Inland ECDIS met geïntegreerd radarbeeld voor het voeren van het schip (navigatiemodus). De apparatuur moet goed functioneren en van een type zijn dat voor de Rijn is goedgekeurd door de bevoegde autoriteit van één van de Rijnsoeverstaten of van België. Een niet vrij-varende veerpont behoeft echter niet te zijn uitgerust met een aanwijzer van de snelheid van draaiing;
 - b) zich aan boord een persoon bevindt die houder is van de overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn geldige specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar. Bij goed zicht mag echter van radar gebruik worden gemaakt teneinde hiermede te oefenen, ook zonder dat zich een zodanig persoon aan boord bevindt.'

6. *Artikel 6.32, eerste lid, komt als volgt te luiden:*

- '1. Een schip mag slechts op radar varen indien een persoon die houder is van een overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn geldig kwalificatiecertificaat schipper, alsmede van een specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar en in voorkomend geval een specifieke vergunning die wordt vereist voor het varen op Rijn gedeelten die zijn ingedeeld als trajecten met specifieke risico's, en een tweede persoon die met deze wijze van varen voldoende op de hoogte is, zich voortdurend in de stuurhut bevinden.

Indien in het certificaat van onderzoek is aangetekend dat het schip is uitgerust met een éénmansstuurstelling voor het varen op radar, hoeft de tweede persoon zich niet voortdurend in de stuurhut te bevinden.'

7. *Artikel 7.08, tweede lid, komt als volgt te luiden:*

- '2. De ter zake kundige bewaking wordt verzekerd door een bemanningslid dat
- a) bij schepen als bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, houder is van een kwalificatiecertificaat overeenkomstig artikel 15.02 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn,
 - b) bij schepen als bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, houder is van een verklaring van deskundigen overeenkomstig artikel 14.01 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn.'

8. *Artikel 11.01, derde lid, komt als volgt te luiden:*

- '3. Een schip met een lengte van meer dan 110 m mag slechts varen, wanneer zich aan boord een persoon bevindt, die houder is van een overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn geldige specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar.'

9. *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 PDF-formaat in de navolgende tabel komt overeen met het PDF-formaat dat is vastgelegd in de internationale norm ISO 32000-1 : 2008. Het elektronische PDF/A-formaat in het onderstaande overzicht komt overeen met het formaat dat is gedefinieerd in de internationale norm ISO 19005-1: 2005.

| 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. Schepen | | | | |
| 1.1 | Het certificaat van onderzoek voor het schip of het document dat hiervoor in de plaats treedt of een als gelijkwaardig erkend certificaat | ROSR, 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 | | | | |
| 2.1.1a | Het overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn geldige kwalificatiecertificaat schipper, waarop in voorkomend geval de vereiste specifieke vergunningen zijn vermeld, met uitzondering van het sportpatent, het overheidspatent of het voorlopig Rijnpatent | RSP, artikel 3.02 | Toegestaan | PDF/A-formaat |
| 2.1.1b | Het sportpatent, het overheidspatent of het voorlopig Rijnpatent | RSP, artikel 3.02 (artikel 12.08 voor het voorlopig Rijnpatent) | Niet toegestaan | |
| 2.1.2 | Voor de overige leden van de bemanning, een naar behoren bijgehouden en geldig dienstboekje waarop in voorkomend geval de bijbehorende kwalificatiecertificaten zijn vermeld | RSP, artikel 3.02 | 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 | Adequaate elektronisch formaat |
|-----------|--|--|--|--------------------------------|
| 2.2 | Het naar behoren bijgehouden vaartijdenboek met inbegrip van de verklaring overeenkomstig bijlage 8 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 | RSP, artikel 18.04 | Niet toegestaan | |
| 2.3 | De verklaring inzake de afgifte van het vaartijdenboek | RSP, artikel 18.04 | Toegestaan | PDF-formaat |
| 2.4 | Een overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn geldige specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar | RSP, artikel 13.02 | Toegestaan | PDF/A-formaat |
| 2.5 | Een marifoonbedieningscertificaat voor de bediening van scheepsstations | Regionale regeling betreffende de radiocommunicatiedienst op de binnenwateren, bijlage 5 | Niet toegestaan | |
| 2.6 | De kwalificatiecertificaten voor het veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen | RSP, artikel 16.01 en volgende | Alleen toegestaan voor de deskundige voor de passagiersvaart | PDF/A-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 |
|--|---|--|--|-------------------------------|
| 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 15.02 | Toegestaan | PDF/A-formaat |
| 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 |

| 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 |
|-----------|---|--|--|-------------------------------|
| 5.5 | 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 |
| 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 |

| 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. Lading en afvalstoffen | | | | |
| 6.1 | De bescheiden vereist door het ADN, nrs. 8.1.2.1, 8.1.2.2 en 8.1.2.3 | ADN nrs. 8.1.2.1, 8.1.2.2 en 8.1.2.3 | | |
| 6.1.1 | 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 | De 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) RPR, 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 bijlage 10 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 | |

| 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 |
|-----------|---|--|--|---|
| 6.5 | De losverklaring | RPR, artikel 15.08, tweede lid CDNI, bijlage 2 en Deel B, model van Aanhangsel IV | Toegestaan | Een leesbaar elektronisch formaat met een tegen vervalsing beschermde handtekening overeenkomstig Verordening (EU) nr. 910/2014 of overeenkomstig vergelijkbare nationale voorschriften van de Zwitserse Bondsstaat |

PROTOCOL 15

**Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR),
het Rijnvaartpolitierglement (RPR) en
het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) -
Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden
met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften
voor binnenschepen (ES-TRIN 2023/1)**

1. De CCR heeft bij Besluit 2015-I-3 het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart ("CESNI") ingesteld. Tot de taken van dit Comité horen de vaststelling van technische standaarden op diverse gebieden, met name met betrekking tot de schepen, de informatietechnologieën en de bemanningen, waar de toepasselijke Europese en internationale regelgevingen, en meer in het bijzonder de regelgevingen van de Europese Unie (EU) en de CCR, naar zullen verwijzen met het oog op hun toepassing.
2. De CCR heeft bij Besluiten 2017-II-20, 2017-II-19 en 2017-II-15 besloten de verschillende reglementen van de CCR, te weten het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, het Rijnvaartpolitierglement en het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, aan te passen om naar ES-TRIN 2017/1 te verwijzen. Soortgelijke besluiten zijn aangenomen om naar ES-TRIN 2019/1 (Besluit 2019-I-11) en ES-TRIN 2021/1 (Besluit 2020-II-12) te verwijzen.
3. CESNI heeft tijdens de vergadering van 13 oktober 2022 editie 2023/1 van ES-TRIN goedgekeurd. In deze editie zijn in vergelijking met ES-TRIN 2021/1 verschillende wijzigingen aangebracht die met name betrekking hebben op:
 - brandstoffen met een laag vlampunt en brandstofcellen,
 - reddingsvesten,
 - uitlaatgasnabehandelingssystemen,
 - het verzamelen van afvalwater,
 - vast ingebouwde brandblusinstallaties ter bescherming van objecten,
 - passagiersschepen,
 - pleziervaartuigen,
 - elektrische aandrijfmotoren achter het achterpiekschot,
 - reparatie van motoren die reeds in gebruik zijn,
 - overzakbare stuurhuizen,
 - navigatieradarinstallaties en bochtaanwijzers,
 - actualisering van de verwijzingen naar ES-RIS 2023/1,
 - bijzondere ankers met verminderde massa,
 - diverse redactionele correcties in de verschillende talenversies.
4. ES-TRIN is geen bindende standaard. Om de standaard toepasselijk te maken, kunnen internationale organisaties of derde landen in hun respectieve wettelijke kaders naar deze standaard verwijzen. De CCR en de EU hebben de intentie om ES-TRIN 2023/1 op gecoördineerde wijze in werking te laten treden op 1 januari 2024 door middel van een verwijzing in de respectieve wetgevende kaders.
5. De resultaten van de evaluatie die op basis van de methode voor het analyseren en evalueren van de CCR-regelgeving moet worden uitgevoerd (Besluit 2008-I-3), zijn hieronder weergegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

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

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

Geen, onder voorbehoud van de niet-verwerping van de voorgestelde wijzigingen.

Consequenties van de genoemde wijzigingen

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

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

De definitie van ES-TRIN in artikel 1.02, lid 56 van het RSP wordt geactualiseerd.

Consequenties als de wijzigingen worden verworpen

De technische voorschriften van ES-TRIN zullen in geval van een mogelijke verwerping van de betrokken wijzigingen niet op gecoördineerde wijze in de regelgeving van de CCR en de EU in werking kunnen treden.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Reglement van onderzoek, Comité Politierglement en Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding,

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

gezien de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN), editie 2023/1, die op 13 oktober 2022 door CESNI werd goedgekeurd,

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

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

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

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

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

De in de bijlage vermelde wijzigingen worden van kracht op 1 januari 2024.

Bijlage

**Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn,
het Rijnvaartpolitierglement en
het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn**

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

Artikel 1.01, lid 25, komt als volgt te luiden:

'25. "ES-TRIN": Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, in de editie 2023/1¹. Voor de toepassing van ES-TRIN moet het begrip "lidstaat" worden opgevat als een van de Rijnsoeverstaten of België.'

2. *Het Rijnvaartpolitierglement wordt als volgt gewijzigd:*

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

'ah) "ES-TRIN": Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, in de editie 2023/1². Voor de toepassing van ES-TRIN moet het begrip "lidstaat" worden opgevat als een van de Rijnsoeverstaten of België.'

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

Artikel 1.02, lid 56, komt als volgt te luiden:

'56. "ES-TRIN": Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, in de editie 2023/1³. Voor de toepassing van ES-TRIN moet het begrip "lidstaat" worden opgevat als een van de Rijnsoeverstaten of België.'

¹ Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN), editie 2023/1, aangenomen door het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) bij Besluit 2022-II-1 van 13 oktober 2022.

² Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN), editie 2023/1, aangenomen door het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) bij Besluit 2022-II-1 van 13 oktober 2022.

³ Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN), editie 2023/1, aangenomen door het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) bij Besluit 2022-II-1 van 13 oktober 2022.

PROTOCOL 16

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 17

Definitie van de automatiseringsniveaus in de binnenvaart - Versie 2022

1. De bevoegde ministers van de lidstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) hebben in de Verklaring van Mannheim van 17 oktober 2018 opgeroepen 'de verdere ontwikkeling van digitalisering, automatisering en andere moderne technologieën te bevorderen en aldus bij te dragen aan de concurrentiekracht, veiligheid en verduurzaming van de binnenvaart'. De strategische oriëntaties van de CCR (Besluit 2017-II-3) bepalen bovendien dat de voordelen van de binnenvaart versterkt moeten worden door innovatie en digitalisering.
2. Automatisering in de scheepvaart bestaat vandaag uit een groot scala aan technische oplossingen en toepassingsmogelijkheden – van een eenvoudige ondersteuning bij de besturing tot aan het volledig geautomatiseerd varen. Met besluit 2018-II-16 heeft de CCR de eerste internationale definitie van de automatiseringsniveaus in de binnenvaart aangenomen. Met behulp van deze definitie kan men zich een goed beeld vormen van alle mogelijke vormen als het gaat om geautomatiseerd varen. Uitgaand van dit gemeenschappelijk concept kunnen er initiatieven ontplooid worden, kunnen er werkzaamheden worden verricht en kan worden bepaald of er voor de afzonderlijke niveaus specifieke regelgeving nodig is.
3. De geldigheid van deze definitie was echter beperkt tot en met 31 december 2020 in de verwachting dat tegen die tijd aanpassingen nodig zouden kunnen worden op grond van de opgedane ervaring en de verworven kennis. De CCR heeft aan het einde van deze periode vastgesteld dat de internationale definitie van de automatiseringsniveaus in de binnenvaart op grote schaal wordt gebruikt door proefprojecten in de binnenvaart, nationale autoriteiten en internationale instellingen en dat er meer ervaring moet worden opgedaan. De CCR heeft tegen deze achtergrond de geldigheidsduur van de definitie van automatiseringsniveaus in de binnenvaart verlengd tot 31 december 2022 (Besluit 2020-II-20). Tegelijkertijd heeft de CCR besloten het Klein Scheepvaartcomité (RN) tot taak te geven de werkzaamheden op het gebied van geautomatiseerd varen te leiden en te coördineren en de CCR heeft daarvoor het mandaat van het Comité RN aangepast (Besluit 2020-II-21).
4. In vergelijking met de internationale definitie van automatiseringsniveaus in de binnenvaart die in 2018 werd gepubliceerd, werden er slechts weinig wijzigingen in de definities aangebracht. Het aantal automatiseringsniveaus blijft hetzelfde. In sommige van de gebruikte termen werden er preciseringen aangebracht. Verder wordt er meer rekening gehouden met de rol van de schipper, omdat dit aspect ook om de hoek komt kijken in de monitoringsfuncties en de reactie op de omgeving voor niveau 3. Verder zijn de aspecten die samenhangen met de besturing op afstand uit de definitie van de automatiseringsniveaus verwijderd. Besturing op afstand is op zich geen automatisering, maar er is wel een duidelijke link met de automatiseringsniveaus: niet alle typen vaartuigen bieden de mogelijkheid om op veilige wijze op afstand bestuurd te worden als de terugvalsysteem die voorzien zijn voor het geval dat de verbinding tussen het vaartuig en de wal wegvalt, niet toereikend zijn. In de toelichting zijn er preciseringen opgenomen met betrekking tot de besturing op afstand en het verband met de automatisering. De voorbeelden die oorspronkelijk opgenomen waren in de definitie zijn daarom nu opgenomen in de toelichting.

5. Het onderhavige besluit heeft dus tot doel de definitie van de automatiseringsniveaus in de binnenvaart te actualiseren. Om de definities aan te kunnen passen als dat nodig mocht zijn in het licht van de ervaringen en de kennis die, met name in het kader van de proefprojecten, wordt opgedaan, wordt het Klein Scheepvaartcomité opgedragen om uiterlijk voor de plenaire najaarszitting in 2027 een verslag voor te leggen over de noodzaak van een eventuele aanpassing en waar deze aanpassing uit zou moeten bestaan. Deze versie van 2022 bevat tevens een toelichting die aanvullende informatie biedt.

Besluit

De Centrale Commissie,

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

gezien de technische ontwikkelingen op het gebied van de automatisering van de navigatie,

met het doel een verdere bijdrage te leveren tot de verbetering van de veiligheid en de vlotheid van de Rijnvaart alsmede de Europese binnenvaart, waarbij tevens de innovatie wordt bevorderd,

met het doel de uniformiteit en de samenhang te waarborgen van alle technische standaarden en reglementaire teksten die van toepassing zijn op de Rijnvaart,

onder verwijzing naar haar Besluit 2018-II-16 waarin een eerste internationale definitie van automatiseringsniveaus in de binnenvaart werd vastgelegd,

eveneens onder verwijzing naar haar besluit 2020-II-20 waarin de geldigheidsduur van de definitie van automatiseringsniveaus in de binnenvaart werd verlengd tot 31 december 2022,

op voorstel van haar Klein Scheepvaartcomité,

hecht goedkeuring aan de versie 2022 van de internationale definitie van automatiseringsniveaus in de binnenvaart en de toelichting die respectievelijk in bijlage 1 en bijlage 2 bij het onderhavige besluit zijn gevoegd, teneinde deze bij haar toekomstige werkzaamheden te gebruiken,

nodigt haar lidstaten uit eveneens gebruik te maken van deze definitie,

stelt de Europese Unie, de VN/ECE, de Donaucommissie, de Moezelcommissie, de Internationale Commissie van het stroomgebied van de Sava, de betrokken waarnemersstaten, het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) en de door haar erkende organisaties voor zo veel mogelijk gebruik te maken van deze definitie in het kader van initiatieven of werkzaamheden op dit vlak, met name van regelgevende aard, en aldus bij te dragen aan de totstandkoming van een gemeenschappelijke benadering,

draagt haar Klein Scheepvaartcomité op om de aanvaarding en het gebruik van de definitie te volgen, met name buiten de CCR, en regelmatig hierover verslag uit te brengen en haar uiterlijk voor de plenaire najaarszitting in 2027 een verslag voor te leggen over de noodzaak van aanpassingen en waar deze aanpassingen uit zouden moeten bestaan,

draagt haar Klein Scheepvaartcomité op te zorgen voor de publicatie van de toelichting en deze aan te passen indien dat noodzakelijk is vanwege de technische vooruitgang en de bevindingen.



















Bijlagen

**Internationale definitie van de automatiseringsniveaus in de binnenvaart
Versie 2022**

Voorafgaande begripsbepalingen

- Onder 'Automatiseringsniveau' wordt verstaan: het niveau van automatisering waar een geautomatiseerd vaartuig tijdens de reis gebruik van maakt. Afhankelijk van de context kan een geautomatiseerd vaartuig verschillende automatiseringsniveaus hebben.
- Onder 'navigatie' wordt verstaan: alle taken (zoals planning, besturing, monitoring, manoeuvreren, etc.) die verricht worden om een vaartuig in de vaarweg van een plaats naar een andere te bewegen.
- Onder 'dynamische vaartaken' wordt verstaan: alle op de navigatie gerichte handelingen aan boord van het vaartuig, zoals de bediening van het roer, de voortstuwing, de ankerlieren of het in hoogte verstellen van het stuurhuis. De complexiteit van deze taken hangt af van de context waarbinnen zij plaatsvinden (binnen een bepaalde context kan het zo zijn dat bijvoorbeeld het afmeren van het vaartuig geen rol speelt).
- Onder 'specifieke context' wordt verstaan: bepaalde vaaromstandigheden zoals de vaart op specifieke gedeelten van de vaarweg, het passeren van sluizen of het varen met een samenstel of met een sleep (*platooning*). De context wordt eveneens gevormd door de infrastructuur die relevant is voor de automatisering, zoals type en capaciteit van het netwerk voor de datatransmissie. De context omvat bovendien de invloed van natuurlijke omstandigheden zoals de stroming of het weer of beperkingen die samenhangen met de infrastructuur, zoals de waterstand en brugdoorvaarthoogte.
- Onder 'vaaromgeving' wordt verstaan: de onveranderlijke en wisselende omstandigheden zoals de vorm van de vaarweg, de waterstand, weersomstandigheden, het zicht, tegemoetkomende of oplopende vaartuigen, etc. Het geautomatiseerde besturingssysteem kan slechts een deel van de beschikbare informatie over de vaaromgeving van het vaartuig gebruiken (bijvoorbeeld, onder het eerste niveau, bochtaanwijzers die geen gebruik maken van informatie over tegemoetkomende of oplopende schepen). De reactie op de vaaromgeving omvat ook de radiocommunicatie met schippers van andere vaartuigen.
- Onder het 'voorkomen van aanvaringen' wordt verstaan: de cruciale taak om te reageren op de omstandigheden in de omgeving (andere schepen, bruggen, enz.).

Voor het doel van deze definitie van automatiseringsniveaus moet onder het begrip 'schipper' een fysieke schipper worden verstaan.

| | Automatiseringsniveau ¹ | Omschrijving | Besturing (manoeuvres, voortstuwing, stuurhuis, enz.) | Monitoring en reactie op de vaaromgeving | Terugvalmaatregelen voor de dynamische vaartaken |
|---|------------------------------------|---|---|---|---|
| De schipper verricht alle dynamische vaartaken of een gedeelte van deze taken | 0 | Niet geautomatiseerd alle aspecten van de dynamische vaartaken worden te allen tijde verricht door de schipper, ook al worden deze ondersteund door waarschuwings- of interventiesystemen |  |  |  |
| | 1 | Ondersteuning bij de besturing de toepassing van een <u>stuurautomaat</u> binnen een specifieke context met gebruik van bepaalde informatie over de vaaromgeving waarbij ervan uitgegaan wordt dat de schipper alle overige aspecten van de dynamische vaartaken verricht |  |  |  |
| | 2 | Gedeeltelijk geautomatiseerd de toepassing van een geautomatiseerd besturingssysteem voor <u>zowel de besturing als de voortstuwing</u> binnen een specifieke context met gebruik van bepaalde informatie over de vaaromgeving waarbij ervan uitgegaan wordt dat de schipper alle overige aspecten van de dynamische vaartaken verricht |  |  |  |
| Het systeem verricht alle dynamische vaartaken (indien ingeschakeld) | 3 | Geautomatiseerd onder beperkende voorwaarden de <u>ononderbroken</u> toepassing van een geautomatiseerd besturingssysteem voor alle dynamische vaartaken binnen een specifieke context, <u>met inbegrip van het vermijden van aanvaringen</u> , waarbij ervan uitgegaan wordt dat de schipper adequaat reageert op systeemstoringen en op verzoeken om in te grijpen |  |  |  |
| | 4 | Hoog geautomatiseerd de ononderbroken toepassing van een geautomatiseerd besturingssysteem voor alle dynamische vaartaken binnen een specifieke context, <u>met inbegrip van terugvalmaatregelen, zonder ervan uit te gaan dat een schipper zal reageren op een verzoek om in te grijpen</u> ² |  |  |  |
| | 5 | Autonoom = Volledig geautomatiseerd de ononderbroken en <u>onvoorwaardelijke</u> toepassing van een geautomatiseerd besturingssysteem voor alle dynamische vaartaken, met inbegrip van terugvalmaatregelen, zonder ervan uit te gaan dat de schipper zal reageren op een verzoek om in te grijpen |  |  |  |

¹ Verschillende automatiseringsniveaus maken gebruik van een besturing op afstand (remote control) maar daarvoor kunnen verschillende, door de bevoegde autoriteiten vast te leggen voorwaarden voor gelden om een gelijkwaardig veiligheidsniveau te kunnen waarborgen.

² Dit automatiseringsniveau introduceert twee verschillende functionaliteiten: de mogelijkheid van een "normale" besturing waarbij menselijk ingrijpen niet wordt verondersteld en volledige terugvalmaatregelen. Hier zouden ook twee sub-niveaus voorzien kunnen worden.

Toelichting bij de internationale definitie van automatiseringsniveaus in de binnenvaart Versie 2022

1. Inleiding

Deze toelichting bevat aanvullende informatie over de versie van 2022 van de internationale definitie van automatiseringsniveaus. Mochten er tegenstrijdigheden zijn tussen de toelichting en de definitie, is de goedgekeurde definitie doorslaggevend. De CCR zal deze toelichting in het licht van de ervaringen die worden opgedaan indien nodig aanpassen.

Deze toelichting is geen vervanging of aanvulling op toekomstige of bestaande regelgeving.




2. Voorafgaande begripsbepalingen

Automatiseringsniveau en maximaal automatiseringsniveau

Een geautomatiseerd vaartuig kan **tijdens de reis verschillende automatiseringsniveaus hebben**. Onder "**maximaal automatiseringsniveau**" wordt het maximale automatiseringsniveau verstaan dat een geautomatiseerd vaartuig tijdens zijn reis kan bereiken. Tijdens een reis met een geautomatiseerd vaartuig kan het niveau waarop de mens ingrijpt veranderen, met dien verstande dat voor sommige gedeelten van de vaarweg het geautomatiseerd besturingssysteem een grote rol zal spelen voor de besturing van het vaartuig, terwijl in een andere context (bij vaaromstandigheden die beperkingen inhouden), het vaartuig volledig door een fysieke persoon bestuurd wordt. Dit is in feite het grote verschil tussen niveau 4 en niveau 5: voor het laatstgenoemde staat de automatisering los van de context.

3. Tabel met de automatiseringsniveaus

a) Betekenis van de pictogrammen

| Pictogram | Betekenis | Terugvalmaatregel |
|---|---|--|
|  | De handeling waarvoor dit pictogram gebruikt wordt, wordt verricht door een fysieke schipper. | De schipper wordt beschouwd als de hoofdverantwoordelijke en er wordt verwacht dat hij ingrijpt. |
|  | Bepaalde aspecten van de handeling waarvoor dit pictogram gebruikt wordt, wordt hetzij verricht door de schipper of door het systeem, al naar gelang welk soort handeling verricht moet worden. | De schipper wordt beschouwd als de hoofdverantwoordelijke en er wordt verwacht dat hij ingrijpt. |
|  | De handeling waarvoor dit pictogram gebruikt wordt, wordt verricht door het systeem. | Het systeem is voldoende geavanceerd om zelf in te kunnen grijpen. |

b) Voorbeelden

| Automatiserings-niveaus | Omschrijving | Voorbeelden |
|-------------------------|--|--|
| 0 | Niet geautomatiseerd | Navigatie met ondersteuning van een radarinstallatie |
| 1 | Ondersteuning bij de besturing | Stuurautomaat Ter ondersteuning van de besturing wordt gebruik gemaakt van een trackcontroleassistent (TCA in een basisuitvoering). |
| 2 | Gedeeltelijk geautomatiseerd | Geavanceerd systeem ter ondersteuning van de besturing en aansturing van de voortstuwing, zoals een geavanceerde trackcontroleassistent voor de binnenvaart (TCA in een geavanceerde uitvoering). Dit systeem kan beschikken over een aanvarings-detectiesysteem dat een waarschuwing afgeeft. |
| 3 | Geautomatiseerd onder voorwaarden | Geavanceerd systeem dat het vaartuig bestuurt en over een aanvaringsdetectiesysteem beschikt. |
| 4 | Hoog geautomatiseerd | Een vaartuig dat vaart op een gekanaliseerd gedeelte tussen twee sluisen (de omgevingskenmerken zijn bekend) wordt volledig door een geautomatiseerd besturingssysteem gestuurd, maar het geautomatiseerd besturingssysteem is niet zelfstandig in staat om de sluis te passeren (er moet door een fysieke persoon worden ingegrepen). |
| 5 | Autonoom = Volledig geautomatiseerd | Een vaartuig waarbij het geautomatiseerd besturingssysteem zonder meer in staat is alle taken (in een normale of noodsituatie) te vervullen. |

c) Focus op niveau 4 “hoog geautomatiseerd”

Voor niveau 4 geldt het volgende: *“Dit automatiseringsniveau introduceert twee verschillende functionaliteiten: de mogelijkheid van een “normale” besturing waarbij menselijk ingrijpen niet wordt verondersteld en volledige terugvalmaatregelen. Hier zouden ook twee sub-niveaus voorzien kunnen worden.”*

Voor niveau 4 wordt ervan uitgegaan dat – in een specifieke context – het systeem op zich zo geavanceerd is dat de schipper zelfs in moeilijke situaties niet hoeft in te grijpen, omdat het systeem zichzelf in de gaten houdt en bij falen van het systeem autonoom kan reageren (“fail-safe” benadering); dit in tegenstelling tot de niveaus 1, 2 en 3 waar de schipper niet alleen moet ingrijpen als dat nodig is, maar ook als het systeem faalt.

Dit niveau dekt daarom twee zeer verschillende automatiseringsaspecten af, namelijk een perfect systeem voor alle onverwachte verkeerssituaties en een volledig back-upstelsel. Dit zou eventueel tot gevolg kunnen hebben dat het niveau opgesplitst zou moeten worden in twee sub-niveaus.

Vooralsnog wordt dit onderscheid nog niet gemaakt in de definitie en wel omdat er nog niet voldoende ervaring is opgedaan met dit niveau en de ontwikkelingen op dit vlak nog niet ingeschat kunnen worden.

4. Afstandsbesturing in relatie tot geautomatiseerd varen

Op het eerste gezicht staan de besturing en controle op afstand van vaartuigen los van het automatiseringsniveau van het vaartuig.

Onder "volledig geautomatiseerd" wordt verstaan: *"de ononderbroken en onvoorwaardelijke toepassing van een geautomatiseerd besturingssysteem voor alle dynamische vaartaken, met inbegrip van terugvalmaatregelen, zonder ervan uit te gaan dat de schipper zal reageren op een verzoek om in te grijpen."* Afstandsbesturing betekent dat de besturingsbeslissingen worden genomen door een mens of machine die niet aan boord van het vaartuig aanwezig is. Met andere woorden, "Afstandsbesturing" wordt gezien als een middel om alle navigatietaken of een deel daarvan uit te voeren vanaf de wal of vanaf een andere plaats dan aan boord van het vaartuig (dus, besturing van het vaartuig, monitoring en reactie op de vaaromgeving en terugvalmaatregelen ten aanzien van dynamische navigatietaken). Deze op afstand verrichte taken kunnen technisch gezien zowel door een mens als door een machine worden uitgevoerd. Daarom is afstandsbesturing als zodanig geen automatisering, hoewel beide nauw met elkaar verweven zijn.

Automatisering en afstandsbesturing zijn twee verschillende concepten zijn, zelfs wanneer gebruik wordt gemaakt van deels identieke technologie en technische uitrusting. Afhankelijk van het niveau van automatisering kan via het geautomatiseerde besturingssysteem dat aan boord aanwezig is het roer of de voortstuwing worden bediend. Dit gebeurt door middel van een opdracht die langs elektronische weg wordt ontvangen.

- Dit bevel kan ter plekke of op afstand worden gegeven.
- Dit bevel kan door een mens of een machine worden gegeven.

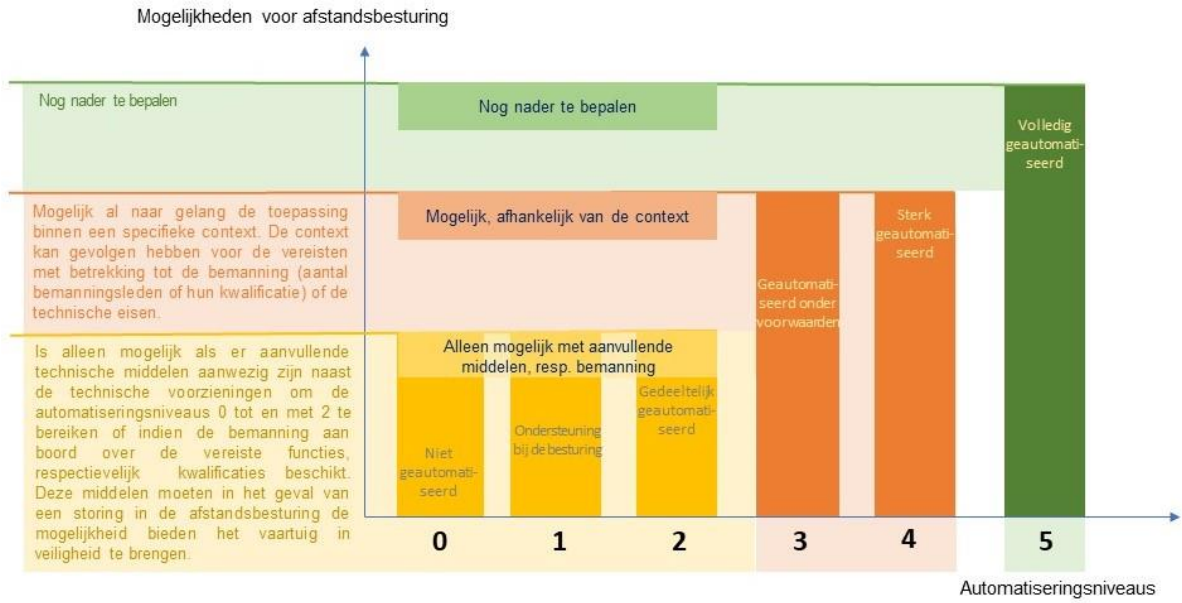
Afstandsbesturing en automatisering hebben dus dezelfde technische eigenschappen nodig om een bevel van een machine of persoon op afstand te vertalen naar concrete bediening van het roer- en/of voortstuwingssysteem.

Ook in het geval van een storing hebben deze twee concepten iets met elkaar gemeen. Bij het plotselinge uitvallen van de afstandsbesturing zou gedacht kunnen worden aan voorzieningen waarmee het vaartuig veilig een ligplaats kan bereiken zonder dat dit gevaar oplevert voor andere vaartuigen of op een veilige manier kan worden stilgelegd zonder dat andere vaartuigen daar al te veel hinder van ondervinden. Er zijn meerdere manieren om dit te doen:

- Er is iemand aan boord het vaartuig die over de nodige vaardigheden beschikt om een dergelijke taak te kunnen verrichten.
- Het vaartuig is in zoverre geautomatiseerd dat het in staat is zelfstandig en veilig een ligplaats te bereiken of automatisch voor anker te gaan als de verbinding wordt onderbroken.

Een andere oplossing zou een extra en volledig redundante afstandsbesturing kunnen zijn. Mocht dus de primaire afstandsbesturing niet meer werken, zou een ander besturingssysteem kunnen worden geactiveerd dat gebaseerd is op alternatieve technische middelen.

Aangezien het verband tussen afstandsbesturing en automatisering niet voor de hand liggend is, staat in het onderstaande diagram dat er aan aanvullende voorwaarden voldaan moet worden om in functie van het automatiseringsniveau afstandsbesturing mogelijk te maken. Deze voorwaarden zouden een veilige scheepvaart moeten waarborgen wanneer een automatiseringsniveau van een vaartuig ontoereikend is om het vaartuig op veilige wijze te besturen als de afstandsbesturing niet naar behoren werkt. Het op afstand bestuurde vaartuig zou bijvoorbeeld dusdanig uitgerust moeten zijn dat een schipper aan boord de besturing van het vaartuig meteen weer kan overnemen.



5. Contact

Als u nog vragen of opmerkingen heeft waardoor deze toelichting verbeterd zou kunnen worden, aarzel dan niet om contact op te nemen met het CCR-secretariaat via het volgende e-mailadres: ccnr@ccr-zkr.org.

PROTOCOL 18

Besluit om het belang te benadrukken van het gebruik van editie 2022 van de Internationale veiligheidsrichtlijnen voor binnenvaarttankschepen en terminals (ISGINTT)

Besluit

De Centrale Commissie,

zich verheugend over de afronding van de herziening van de Internationale veiligheidsrichtlijnen voor binnenvaarttankschepen en terminals (International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals (ISGINTT)),

overwegende dat de bedoelde veiligheidsrichtlijnen ook verenigbaar zijn met het in de bijlage bij het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over binnenwateren (ADN) vermelde Reglement, dat van toepassing is op de Rijn,

benadrukkend dat de bedoelde veiligheidsrichtlijnen niet tot doel hebben om de geldende regelgeving te vervangen of te wijzigen, maar om aanvullende goede praktijken voor te stellen,

vaststellend dat de bedoelde veiligheidsrichtlijnen een samenstelling vormen van de goede praktijken die door de betrokken brancheorganisaties zijn geïdentificeerd,

in het streven verder bij te dragen aan de veiligheid en de goede orde van de scheepvaart op de Rijn,

in samenwerking met het Oil Companies International Marine Forum (OCIMF, internationaal marien forum van oliemaatschappijen),

op voorstel van haar Comité Gevaarlijke stoffen,

neemt kennis van de editie 2022 van de Internationale veiligheidsrichtlijnen voor binnenvaarttankschepen en terminals (ISGINTT) en

benadrukt het belang van deze tweede editie van de veiligheidsrichtlijnen om de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke goederen te vergroten door de interactie te verbeteren tussen de binnenvaarttankschepen en de walvoorzieningen, waaronder met name de terminals genoemd kunnen worden.

PROTOCOL 19

Overeengekomen Lage Rivierstand (OLR) op de Rijn 2022 (2014-II-17, 2021-II-23)

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar de geactualiseerde grondbeginselen voor de vaststelling van de Overeengekomen Lage Rivierstand aan de peilschalen van de Rijn en naar de kennisneming van het verslag van haar Comité Infrastructuur en Milieu betreffende de nieuwe vaststelling van de Overeengekomen Lage Rivierstanden van de Rijn voor 2022,

stelt de Overeengekomen Lage Rivierstand (OLR) met ingang van 1 januari 2023 als volgt vast:

| Peilschaal | OLR 2022 (cm) * |
|------------|--------------------|
| Bazel | 501 |
| Maxau | 372 |
| Speyer | 237 |
| Mannheim | 155 |
| Worms | 68 |
| Mainz | 171 |
| Oestrich | 92 |
| Bingen | 97 |
| Kaub | 77 |
| Koblenz | 77 |
| Andernach | 91 |
| Bonn | 142 |

| Peilschaal | OLR 2022 (cm) * |
|-------------------|--------------------|
| Keulen | 139 |
| Düsseldorf | 91 |
| Ruhrort | 227 |
| Wesel | 174 |
| Rees | 118 |
| Emmerich | 74 |
| Lobith | 733 |
| Pannerdensche Kop | 700 |
| Nijmegen | 516 |
| Tiel | 255 |
| IJsselkop | 683 |

*De Nederlandse waarden zijn uitgedrukt in cm + NAP

De bij Besluit 2014-II-17 vastgestelde Overeengekomen Lage Rivierstand 2012 wordt met ingang van 31 december 2022 ingetrokken. De Overeengekomen Lage Rivierstand 2022 geldt tot en met 31 december 2031.

Het verslag van het Comité Infrastructuur en milieu zal als bijlage bij dit besluit worden gevoegd.

Bijlage

Bijlage bij het protocol 19

Verslag over de vaststelling van de Overeengekomen Lage Rivierstand (OLR) van de Rijn voor 2022

1. Inleiding

De vaststelling van de Overeengekomen Lage Rivierstanden voor 2012 en 2022 werd na zorgvuldig onderzoek en overleg gebaseerd op tijdreeksen voor de Overeengekomen Lage Afvoer (OLA) die een periode van een eeuw omspannen. Deze afvoer werd gedefinieerd als de afvoer die op 20 ijsvrije dagen per jaar onder het langjarige gemiddelde ligt. De hieruit afgeleide Overeengekomen Lage Rivierstanden tussen 1932 en 2012 worden ter informatie in de navolgende tabel opgevoerd.

| Vastgestelde Overeengekomen Lage Rivierstanden tussen 1932 en 2012 | | | | | | | | |
|---|---------------|---------------|---------------|-------------------------|---------------|-------------------------------------|-------------------------|----------------|
| Peilschaal | OLR 1932 (cm) | OLR 1952 (cm) | OLR 1962 (cm) | OLR 1972 (cm) | OLR 1982 (cm) | OLR 1992 (cm)* | OLR 2002 (cm)* | OLR 2012 (cm)* |
| Besluit van de CCR | 1932-II-12 | 1952-II-18 | 1962-IV-49 | 1973-I-28 1976-II-40 | 1984-II-40 | 1992-I-32 1996-I-34 1998-I-27 | 2002-I-40 2002-II-26 | 2014-II-18 |
| Rheinfelden | -- | 165 | 167 | 175 | 170 | 175 | -- | -- |
| Bazel | -- | -- | -- | -- | -- | -- | 500 | 499 |
| Breisach | 80 | 75 | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| Straatsburg | 148 | 140 | 150 | -- | -- | -- | -- | -- |
| Maxau | 316 | 315 | 325 | 340 | 350 | 350 | 360 | 369 |
| Speyer | 215 | -- | -- | 215 | 215 | 220 | 220 | 241 |
| Mannheim | 184 | 150 | 135 | 150 | 160 | 155 | 155 | 160 |
| Worms | -86 | 95 | 65 | 80 | 70 | 65 | 65 | 72 |
| Mainz | -17 | 170 | 165 | 170 | 170 | 165 | 170 | 168 |
| Oestrich | -- | -- | -- | -- | -- | 80 | 85 | 87 |
| Bingen | 103 | 100 | 100 | 70 | 60 | -- | 100 | 100 |
| Kaub | 108 | 105 | 105 | 100 | 85 | 85 | 80 | 78 |
| Koblenz | 116 | 115 | 105 | 110 | 95 | 85 | 80 | 78 |
| Andernach | 129 | 130 | 115 | 115 | 105 | 95 | 95 | 93 |
| Bonn | -- | 60 | 55 | 60 | 155 | 145 | 145 | 141 |
| Keulen | 61 | 55 | 40 | 55 | 150 | 145 | 145 | 139 |
| Düsseldorf | 20 | 180 | 155 | 150 | 125 | 115 | 105 | 97 |
| Ruhrort | -64 | 250 | 210 | 200 | 195 | 215 | 225 | 233 |
| Wesel | -- | 225 | 180 | 180 | 170 | 160 | 155 | 177 |
| Rees | -9 | -- | -- | 50 | 135 | 120 | 115 | 120 |
| Emmerich | 18 | 170 | 140 | 125 | 110 | 95 | 80 | 84 |
| Lobith | 910 | 850 | 810 | 815 | 795 | 770 | 852 | 739 |
| Pannerdensche Kop | 845 | 790 | 750 | 790 | 775 | 852 | 733 | 713 |
| Nijmegen | 691 | 625 | 590 | 615 | 610 | 571 | 545 | 523 |
| Tiel | 336 | 280 | 260 | 285 | 285 | 270 | 262 | 258 |
| IJsselkop | -- | -- | -- | 765 | 750 | 729 | 709 | 694 |

*De Nederlandse waarden zijn uitgedrukt in cm + NAP

2. Uitgangspunten voor de vaststelling van de Overeengekomen Lage Rivierstand voor 2022

De Overeengekomen Lage Rivierstand voor 2022 wordt vastgesteld aan de hand van de beginselen die al bij de vaststelling van de OLR voor 2012 waren gehanteerd:

1. De waarden van de Overeengekomen Lage Afvoer (OLA) bij de vastgestelde peilschalen worden om de tien jaar vastgesteld aan de hand van de afvoerwaarden over een periode van 100 jaar.
2. Uitgaande van de waarden van de Overeengekomen Lage Afvoer (OLA) worden voor de diverse peilschalen eveneens de dienovereenkomstige waarden van de Overeengekomen Lage rivierstand (OLR) om de tien jaar opnieuw bepaald.
3. De Overeengekomen Lage Rivierstand (OLR) is als volgt gherdefinieerd:

'De Overeengekomen Lage Rivierstand (OLR) is de waterstand die ten opzichte van de overeengekomen lage afvoer 20 dagen per jaar onder de over jaren aan de Rijn gemeten gemiddelde afvoerwaarde ligt.'

De toepassing van deze beginselen zorgt voor meer transparantie en een echte gelijkwaardigheid bij de vaststelling van de OLR, omdat rekening wordt gehouden met jarenlange, stabiele trends in de ontwikkeling van de waterafvoer (OLA), bijvoorbeeld als gevolg van de klimaatverandering, en is desalniettemin voldoende stabiel, respectievelijk niet gevoelig voor hydrologische schommelingen op korte en middellange termijn. De opnieuw vastgelegde OLR weerspiegelt tevens de natuurlijke en door de mens veroorzaakte wijzigingen in de morfologie van het rivierbed.

Uitgaande van deze beginselen werd voor de onderstaande peilschalen de Overeengekomen Lage Afvoer (OLA 2022) berekend, een waarde waar de afvoer gemiddeld 20 dagen onder blijft. Om de gevolgen van de toepassing van deze uitgangspunten duidelijk te maken, worden ook de thans geldende OLA 2012 en het verschil tussen beide waarden in de tabel weergegeven.

| Peilschaal | OLA 2012 (m³/s) | OLA 2022 (m³/s) | Vershil (m³/s) |
|------------|-----------------|-----------------|----------------|
| Bazel | 488 | | |
| Maxau | 609 | 599 | -10 |
| Speyer | 632 | 620 | -12 |
| Worms | 682 | 669 | -13 |
| Mainz | 766 | 757 | -9 |
| Kaub | 784 | 773 | -11 |
| Andernach | 887 | 878 | -9 |
| Bonn | 901 | 891 | -10 |
| Keulen | 941 | 931 | -10 |
| Düsseldorf | 963 | 951 | -12 |

| Peilschaal | OLA 2012 (m³/s) | OLA 2022 (m³/s) | Vershil (m³/s) |
|---|-----------------|-----------------|----------------|
| Ruhrort | 1028 | 1011 | -17 |
| Wesel | 1041 | 1022 | -19 |
| Rees | 1049 | 1031 | -18 |
| Emmerich | 1058 | 1039 | -19 |
| Lobith | 1020 | 1020 | 0 |
| Waal / Pannerdensche Kop | 826 | 826 | 0 |
| Pannerdensch Kanaal / Pannerdensche Kop | 195 | 194 | -1 |
| Neder-Rijn / IJsselkop | 24 | 24 | 0 |
| IJssel / IJsselkop | 171 | 170 | -1 |

3. Overeengekomen Lage Rivierstand 2022

Het Comité Infrastructuur en milieu stelt voor om op basis van de berekende OLA-waarden de navolgende OLR-waarden vast te stellen, zoals in de vierde kolom van de onderstaande tabel vermeld.

| Peilschaal | OLR 2002 (cm)* | OLR 2012 (cm)* | OLR 2022 (cm)* | Wijziging OLR 2022 ten opzichte van OLR 2012 (cm)* |
|-------------------|----------------|----------------|-----------------------|--|
| Bazel | 500 | 499 | 501 | 2 |
| Maxau | 360 | 369 | 372 | 3 |
| Speyer | 220 | 241 | 237 | -4 |
| Mannheim | 155 | 160 | 155 | -5 |
| Worms | 65 | 72 | 68 | -4 |
| Mainz | 170 | 168 | 171 | 3 |
| Oestrich | 85 | 87 | 92 | 5 |
| Bingen | 100 | 100 | 97 | -3 |
| Kaub | 80 | 78 | 77 | -1 |
| Koblenz | 80 | 78 | 77 | -1 |
| Andernach | 95 | 93 | 91 | -2 |
| Bonn | 145 | 141 | 142 | 1 |
| Keulen | 145 | 139 | 139 | 0 |
| Düsseldorf | 105 | 97 | 91 | -6 |
| Ruhrort | 225 | 233 | 227 | -6 |
| Wesel | 155 | 177 | 174 | -3 |
| Rees | 115 | 120 | 118 | -2 |
| Emmerich | 80 | 84 | 74 | -10 |
| Lobith | 752 | 739 | 733 | -6 |
| Pannerdensche Kop | 733 | 713 | 700 | -13 |
| Nijmegen | 545 | 523 | 516 | -7 |
| Tiel | 262 | 258 | 255 | -3 |
| IJsselkop | 709 | 694 | 683 | -11 |

*De Nederlandse waarden zijn uitgedrukt in cm + NAP

De nieuwe OLR 2022, die 20 dagen onder de over jaren gemeten gemiddelde afvoerwaarde ligt, moet van kracht worden op 1 januari 2023 en Besluit 2014-II-17 moet bijgevolg worden ingetrokken op 31 december 2022. De Duitse en Nederlandse delegaties bepleiten voorts een geldigheidsduur tot eind 2031, zodat deze OLR 2022 slechts voor een periode van negen jaar zal gelden. Op deze wijze blijft de huidige systematiek van de CCR behouden ondanks de verschuiving van de nieuwe vaststelling met een jaar.

PROTOCOL 20

Bouw van een overslagplaats in de nabijheid van Chalampé bij Rijnkilometer 198

Besluit

De Centrale Commissie

neemt kennis van de instemming op basis van bestaande verdragen en overdracht van bevoegdheden overeenkomstig Besluit 1990-II-46 van haar Comité Infrastructuur en milieu betreffende het bouwproject van een overslagplaats in de nabijheid van Chalampé bij Rijnkilometer 198 aan de linkeroever.

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

Bijlage

Bouw van een overslagplaats in de nabijheid van Chalampé bij Rijnkilometer 198

1. Soort bouwwerk

Een overslagplaats bestaande uit een loopbrug en een platform (7 x 7 meter) waar een laadarm op geplaatst kan worden. De overslagplaats bestaat uit een staalconstructie, een roosterplatform, relingen en metalen trappen. Aan de kant van de oever rust de constructie op een betonnen plaat en aan de kant van het kanaal op palen.

2. Dichtstbijzijnde plaats/stad:

Chalampé (68)

3. Rijnkilometer:

198,0 tot 198,1

4. Soort bouwwerkzaamheden

Aanbrengen van vier dukdalven om bakken af te meren en vast te maken. De dukdalven van stalen buizen worden gedimensioneerd om bestand te zijn tegen de krachten die tijdens het afmeren optreden. De taludplaten worden voorgesneden met een haakse slijper om breuk te voorkomen. Na het heien wordt de waterdichtheid van het talud zorgvuldig hersteld.

Aanbrengen van palen om de loopbruggen en het platform op te kunnen laten rusten.

Aanbrengen van negen bolders voor het vastmaken van de bakken.

A. Algemene beschrijving

5. Breedte van het vaarwater:

ongeveer 142 meter bij Rijnkilometer 198

6. Breedte van de vaargeul:

88 meter bij Rijnkilometer 198

7. Wezenlijke afmetingen en kenmerken van de afmeerplaats

De dukdalven liggen op 19 meter van de oever. Deze afstand is nodig om de minimale diepte te bereiken voor het afmeren van de bakken.

De overslagplaats biedt plaats aan één bak tegelijk.

8. Situatie ten opzichte van de vaargeul/het vaarwater

De dukdalven worden buiten de bestaande vaargeul geplaatst, op 8 meter van de vaargeul.

De breedte van de bakken die worden ingezet voor het vervoer van hexamethyleendiamine (HMD) bedraagt in eerste instantie 11,4 meter. BASF werkt echter aan de ontwikkeling van bakken met een breedte van 16 meter die ook bij laagwater kunnen varen.

Een bak die is afgemeerd aan de nieuwe overslagplaats kan afhankelijk van de situatie over de volgende afstanden in de vaargeul komen te liggen:

- 3,2 meter voor bakken van 11,4 meter,
- 7,8 meter voor bakken van 16 meter.

De versmalling van de vaargeul en het ontstaan van engten als gevolg van bij de ligplaats afgemeerde bakken is overeenkomstig artikel 7.02, eerste lid, onderdeel e, van het Rijnvaartpolitiereglement niet mogelijk. In dit kader kunnen twee opties worden overwogen:

- aanpassing van de oever door de bouw van een kade met een verticale wand,
- de verlegging van de vaargeul in de richting van de tegenoverliggende oever.

9. Haalbaarheid van een kade met een verticale wand

De mogelijkheid om de oever aan te passen door de bouw van een rechte kade met een damwand is onderzocht voor bakken met een breedte van 16 meter en een lengte van 135 meter. De bijbehorende doorsneden zijn opgenomen onder punt E.

Een bak van 16 meter kan worden afgemeerd zonder in de vaargeul van 88 meter te komen, ook wanneer de huidige positie wordt aangehouden.

De regels van de kunst vereisen voor het uitvoeren van afmeermanoeuvres onder goede veiligheidsomstandigheden echter een aanloophoek van 15 graden (zie het bovenaanzicht onder punt E). De totale lengte van de overslagplaats zou in dat geval 198,37 meter gaan bedragen.

Om de aanloophoek buiten de naastgelegen aanlegplaats stroomafwaarts te houden, zou de verder stroomopwaarts gelegen overslagplaats verschoven moeten worden, waardoor deze 51,07 meter buiten het beschikbare perceel zou komen te liggen, dus gedeeltelijk op het perceel van de naburige onderneming die ook over commerciële aanlegplaatsen beschikt.

Een dergelijke oplossing komt met het oog op het behoud van de bedrijfsactiviteiten niet in aanmerking.

Hoewel in technisch opzicht aantoonbaar haalbaar, kan de bouw van een kade met een damwand in operationeel opzicht dus niet worden overwogen.

10. Voorstel om de vaargeul te verschuiven

Een alternatief kan de verplaatsing van de vaargeul naar de rechteroever zijn. De recente bathymetrische gegevens bevestigen de afwezigheid van sedimentatie in deze sector en om deze reden biedt het Grand Canal d'Alsace in dit gedeelte een diepte van 3 meter over een breedte van meer dan 88 meter.

Op het riviergedeelte tussen de sluisen van Ottmarsheim en de brug van Chalampé zijn er tot nu toe tien aanlegplaatsen. Een analyse van de respectieve ligging toont aan dat de afgemeerde schepen bij negen van deze aanlegplaatsen 2 tot 3 meter in de vaargeul liggen.

Een verplaatsing van de vaargeul naar de rechteroever zou dus niet alleen de aanleg van de BASF-aanlegplaats mogelijk maken, maar ook de huidige onveilige situaties wegnemen.

Een verplaatsing van 8 meter van de vaarrechthoek naar de rechteroever is onderzocht om op termijn het afmeren van bakken met een breedte van 16 meter mogelijk te maken.

Het voorstel is om vlak achter de sluizen van Ottmarsheim de vaargeul al te verplaatsen, te meer omdat de kolken aan de oostkant van de vaargeul liggen, en voort te zetten tot aan de brug van Chalampé, waar de breedte van 80 meter tussen de pijlers al een inperking van de vaart tot gevolg heeft, met dien verstande dat men een grotere afstand tot de linkeroever in acht moet nemen.

Door deze verlegging van de vaargeul wordt over de hele afstand een diepte van 3 meter aan de rand van de vaargeul aan de rechteroever behouden (zie de dwarsdoorsnede onder punt D):

- Aan de linkeroever: bij de laagste waterstand en rekening houdend met een diepgang van 3 meter voor de afgemeerde schepen, bestaat nog steeds een marge van 1,07 meter tussen het vlak van de bak en het betonnen talud.
- Aan de rechteroever: hier bestaat nog een marge van 1,10 meter tussen de onderste zijde van de verschoven vaarrechthoek en het betonnen talud.

De verlegging van de vaargeul kan op de elektronische ECDIS-kaarten worden weergegeven. Bovendien heeft het Grand Canal d'Alsace op dit gedeelte een recht verloop en zijn de zichtomstandigheden uitstekend.

Aan het begin en einde van het verschoven gedeelte wordt aanvullende signalering voorzien in de vorm van de plaatsing van een teken C.5 (conform het RPR) met de afstand in meters tussen het bord en de rand van de verlegde vaargeul (zie het bovenaanzicht van de verlegde vaargeul in de bijlage).

De aanlegplaats zelf, zonder afgemeerd schip, komt buiten het huidige verloop van de vaargeul te liggen. Het wordt dan ook benadrukt dat het enige risico voor een schip dat zijn elektronische navigatiekaarten niet heeft bijgewerkt, is gelegen in de onvermoede aanwezigheid van een afgemeerd schip bij slecht zicht. De afgemeerde bakken zijn echter goed verlicht en kunnen worden waargenomen door de radar van de meeste voorbijvarende schepen.

B. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden

11. Beschrijving van het verloop van de bouwwerkzaamheden

De bouwwerkzaamheden worden grotendeels vanaf de oever verricht met technische middelen die, afgezien van de gebruikelijke voorzorgsmaatregelen, geen hinder voor de scheepvaart veroorzaken.

De boringen voor de dukdalven worden echter uitgevoerd met behulp van een bak die eventueel in de vaargeul zal moeten liggen. Deze fase van de bouwwerkzaamheden zal naar schatting vier weken in beslag nemen. De bak in kwestie is mobiel en kan snel uit de vaargeul verwijderd worden wanneer de omstandigheden dat vereisen.

12. Periode van de uitvoering

De eerste boorwerkzaamheden voor de dukdalven zijn gepland voor het begin van 2023.

13. Beperking van de scheepvaart en duur van de beperking

Vier weken waarin een bouwplaatsbak een tiental meters in de vaargeul komt te liggen.

Hier zal op gewezen worden door middel van een bericht aan de scheepvaart.

14. Duur van de geplande stremming van de scheepvaart (totaal/gedeeltelijk)

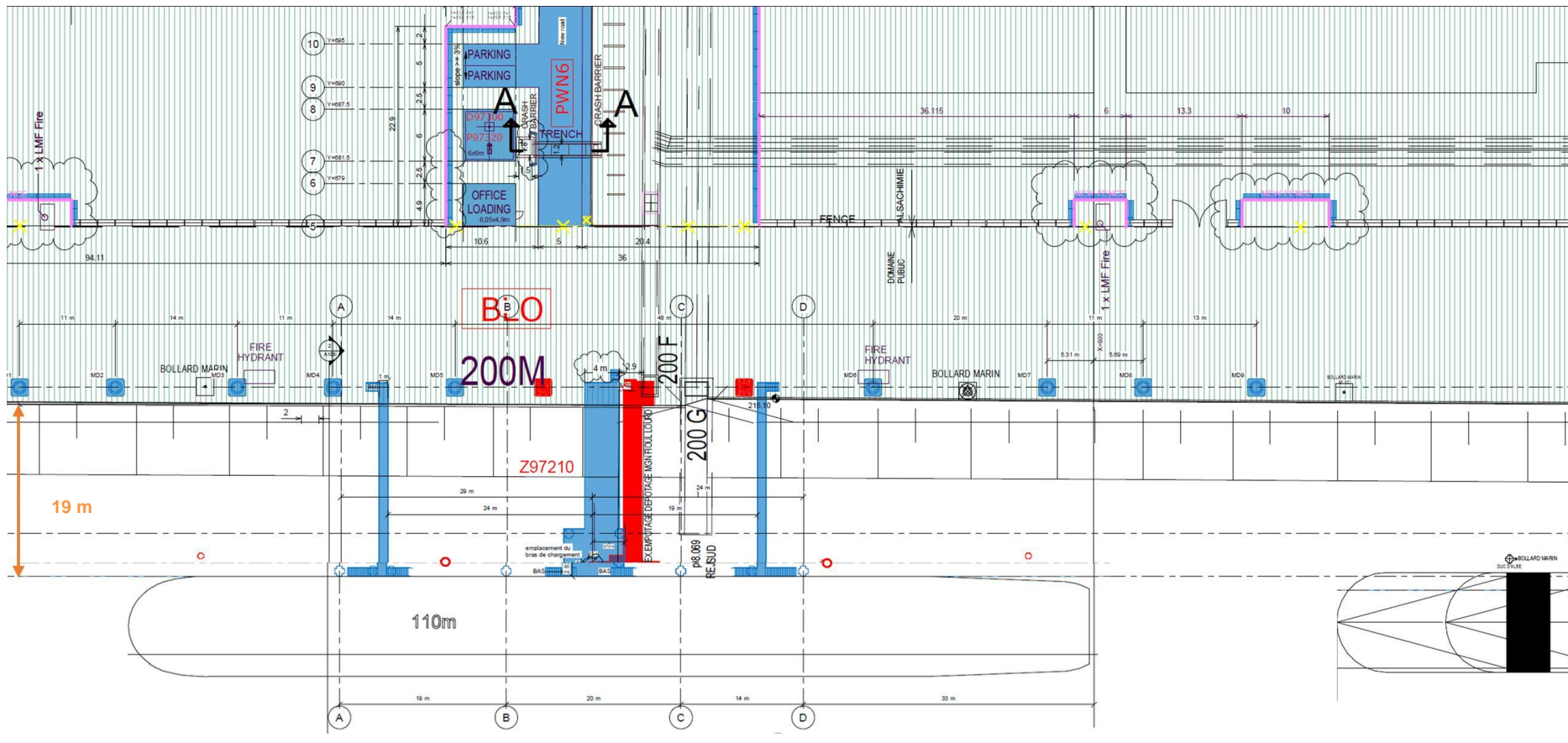
De scheepvaart hoeft niet onderbroken te worden.

C. Tekeningen van de geplande infrastructuur

Overzichtstekening van de toekomstige overslagplaats:

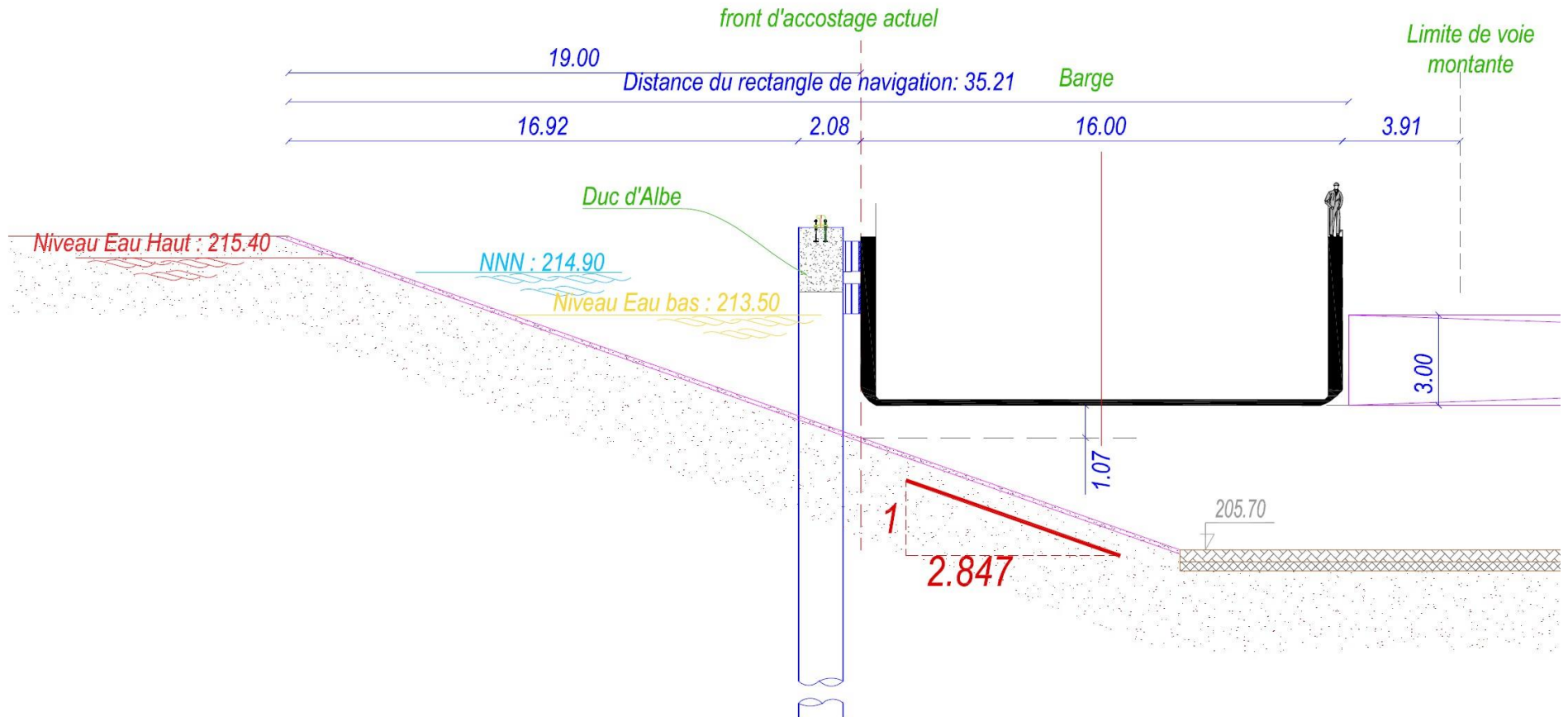


Bovenaanzicht van de geplande infrastructuur



De rood gemarkeerde delen worden verwijderd

Dwarsdoorsnede van de dukdalven:

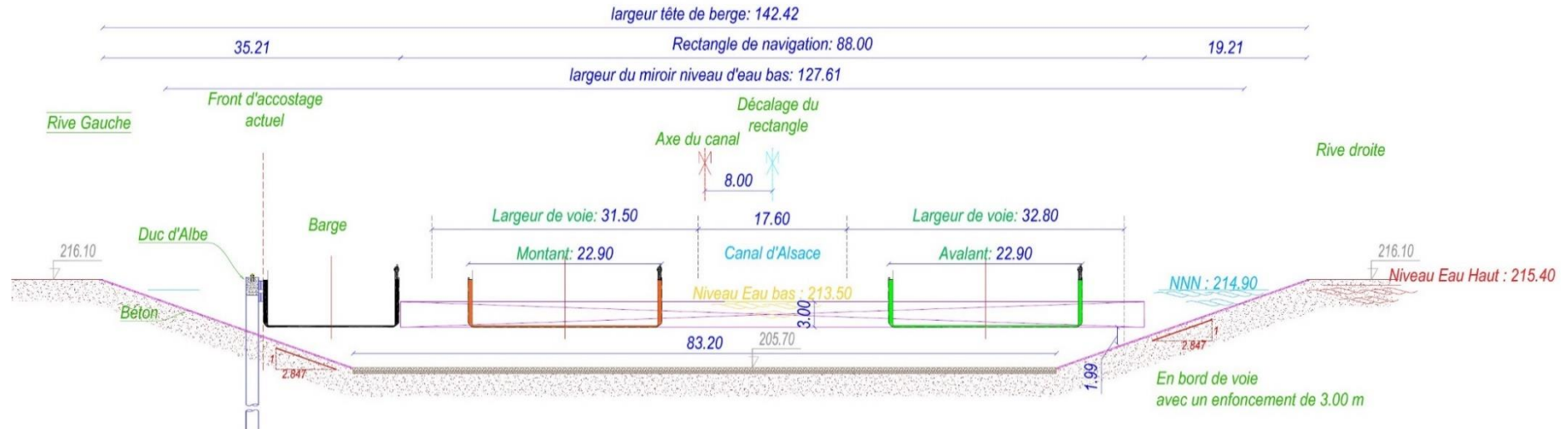


- Legenda:
- | | | |
|-------------------------------------|---|-----------------------------------|
| Niveau Eau Haut | = | Hoogwaterpeil |
| Front d'accostage actuel | = | Voorkant van de huidige ligplaats |
| Distance du rectangle de navigation | = | Afstand tot de vaarrechthoek |
| Barge | = | Bak |
| Duc d'Albe | = | Dukdalf |
| Niveau Eau Bas | = | Laagwaterpeil |
| Limite de voie montante | = | Limiet voor de opvaart |

D. Tekeningen van de verplaatste vaargeul

Bovenaanzicht van de verplaatste vaargeul

Dwarsdoorsnede van de verschuiving van 8,00 meter van de vaarrechthoek:



Legenda:

| | | | | | |
|------------------------------------|---|---------------------------------|---|---|---|
| Largeur tête de berge | = | Breedte van het oeverhoofd | Rectangle de navigation | = | Vaarrechthoek |
| Largeur du miroir niveau d'eau bas | = | Breedte van de laagwaterspiegel | Front d'accostage actuel | = | Voorkant van de huidige ligplaats |
| Rive gauche / Rive droite | = | Linkeroever / Rechteroever | Décalage du rectangle | = | Verlegging van de rechthoek |
| Axe du canal | = | As van het kanaal | Barge | = | Bak |
| Duc d'Albe | = | Dukdalf | Largeur de voie | = | Breedte van de vaargeul |
| Montant | = | Opvaart | Canal d'Alsace | = | Canal d'Alsace |
| Avalant | = | Afvaart | Niveau Eau Haut | = | Hoogwaterpeil |
| Niveau Eau Bas | = | Laagwaterpeil | En bord de voie avec un enfoncement de 3,00 m | = | Rand van de vaargeul met een inzinking van 3,00 m |
| Béton | = | Beton | | | |

Dit schema toont de kruising van twee samenstellen en de hiervoor benodigde veiligheidsafstanden aan de linker- en rechteroever alsook tussen de twee samenstellen (zie de studie van DST). Deze situatie is de meest ongunstige die zich kan voordoen en toont aan dat de breedte van 88 meter ook na de verplaatsing voldoende blijft.

PROTOCOL 21

Aanleg van nieuwe ligplaatsen voor hotelschepen langs de Oberrhein bij Volgelsheim bij Rijnkilometer 226,400

Besluit

De Centrale Commissie

neemt kennis van de instemming op basis van bestaande verdragen en overdracht van bevoegdheden overeenkomstig Besluit 1990-II-46 van haar Comité Infrastructuur en milieu betreffende het bouwproject van een aanleg van nieuwe ligplaatsen voor hotelschepen langs de Oberrhein bij Volgelsheim bij Rijnkilometer 226,400 aan de linkeroever.

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

Bijlage

Aanleg van nieuwe ligplaatsen voor hotelschepen langs de Oberrhein bij Volgelsheim bij Rijnkilometer 226,400

1. Soort bouwwerk

Ligplaatsen voor hotelschepen tot een lengte van 135 m, bestaand uit dukdalven, geleidepalen bij de drijvende pontons, pontons, loopplanken, funderingen en bolders aan land.

2. Dichtstbijzijnde plaats/stad

Volgelsheim

3. Rijnkilometer

Rijn-km 226,400

4. Soort bouwwerkzaamheden

Aanleg van buizen door heien met een trilblok, laswerkzaamheden en weg- en waterbouwkundige werkzaamheden.

A. Algemene beschrijving

5. Breedte van het vaarwater

Ongeveer 220 m (de breedte is niet overal hetzelfde, omdat de oevers niet parallel lopen)

6. Breedte van de vaargeul

88,0 m

7. Wezenlijke afmetingen en kenmerken van de ligplaatsen

Er zijn twee ligplaatsen voorzien, elk voor twee, langszij afgemeerde hotelschepen met een lengte van maximaal 135 m en een breedte van maximaal 11,45 m, met een veiligheidsafstand van 15 m tussen twee schepen van 135 m (zie plannen in punt C). Voor beide ligplaatsen is het ontwerp als volgt voorzien:

- drie nieuwe dukdalven (voor de ligplaats stroomopwaarts en slechts twee voor de ligplaats stroomafwaarts), met drie bolders om de schepen vast te maken,
- een drijvend ponton van 30 m lengte en 4 m breedte, met twee geleidewerken aan beide uiteinden, die op 16,20 m afstand van de oever liggen,
- een loopbrug van 28 m lengte en 1,60 m breedte (netto breedte), die aan de ene kant op een ponton ligt en aan de andere kant op funderingspalen rust,
- bolders aan land om de schepen vast te maken voor de veiligheid.

De dukdalven komen op een afstand van 19,20 m van de oever te staan. Deze afstand is nodig om de minimale ligplaats voor de schepen te bereiken.

De afstand tussen de meest stroomopwaartse grens van de ligplaats en de kade van de haven van Colmar bedraagt 99 m.

8. Situatie ten opzichte van de vaargeul en het vaarwater

De afstand tussen de grens van de vaargeul en de as van de dukdalven bedraagt **35,80 m**.

Wanneer een schip afgemeerd ligt, geeft de berekening van de afstand tussen de buitenkant van het schip en de grens van de vaargeul het volgende resultaat:

$$35,80 \text{ m} - 11,45 \text{ m (breedte van schip)} - 1 \text{ m (fender)} = \mathbf{23,40 \text{ m}}$$

In het geval van twee naast elkaar liggende schepen wordt de afstand herleid tot:

$$23,40 \text{ m} - (11,45 \text{ m} + 1 \text{ m}) = \mathbf{10,90 \text{ m vaargeul}}$$

9. Controle van de keersituatie ten noorden van het Île du Rhin

De gesimuleerde manoeuvre is als volgt:



1. het schip verwijdt zich van de kade en draait naar stuurboord
2. het achtersteven van het schip blijft dicht bij de kade en de boeg van het vaartuig drijft met de stroom mee
3. het schip drijft stroomafwaarts

De theoretische manoeuvreerruimte is derhalve gelijk aan de lengte van het schip plus een veiligheidsmarge.

Bij een konvooi van 180 m blijft de veiligheidsafstand tot de geplande aanlegsteigers meer dan 20 m, zelfs op het meest kritieke punt.

De manoeuvre werd in reële omstandigheden getest, met een samenstel van 180 m lang en 11,40 m breed in de dalvaart. Een patrouilleboot van de Frans-Duitse rivierpolitie lag ter hoogte van de geplande aanlegsteigers; zo werd aangetoond dat een volledige keermanoeuvre ter plekke mogelijk is.

Deze manoeuvre werd bovendien gefilmd met een drone en de locatie van de aanlegsteigers werd digitaal aan de video toegevoegd om de interpretatie van de resultaten betrouwbaarder te maken.

B. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden

10. Beschrijving van het verloop van de bouwwerkzaamheden

De bouwwerkzaamheden zullen verricht worden vanaf de oever, zonder gevolgen voor de scheepvaart, afgezien van de gebruikelijke maatregelen waarbij verzocht zal worden om oplettendheid.

11. Periode van de uitvoering

De werkzaamheden zullen naar verwachting in het eerste kwartaal van 2023 aanvangen en naar verwachting twaalf weken duren.

12. Beperking van de scheepvaart en duur van de beperking

De bouwwerkzaamheden leiden niet tot restricties voor de scheepvaart, met uitzondering van een snelheidsbeperking om golfslag te vermijden.

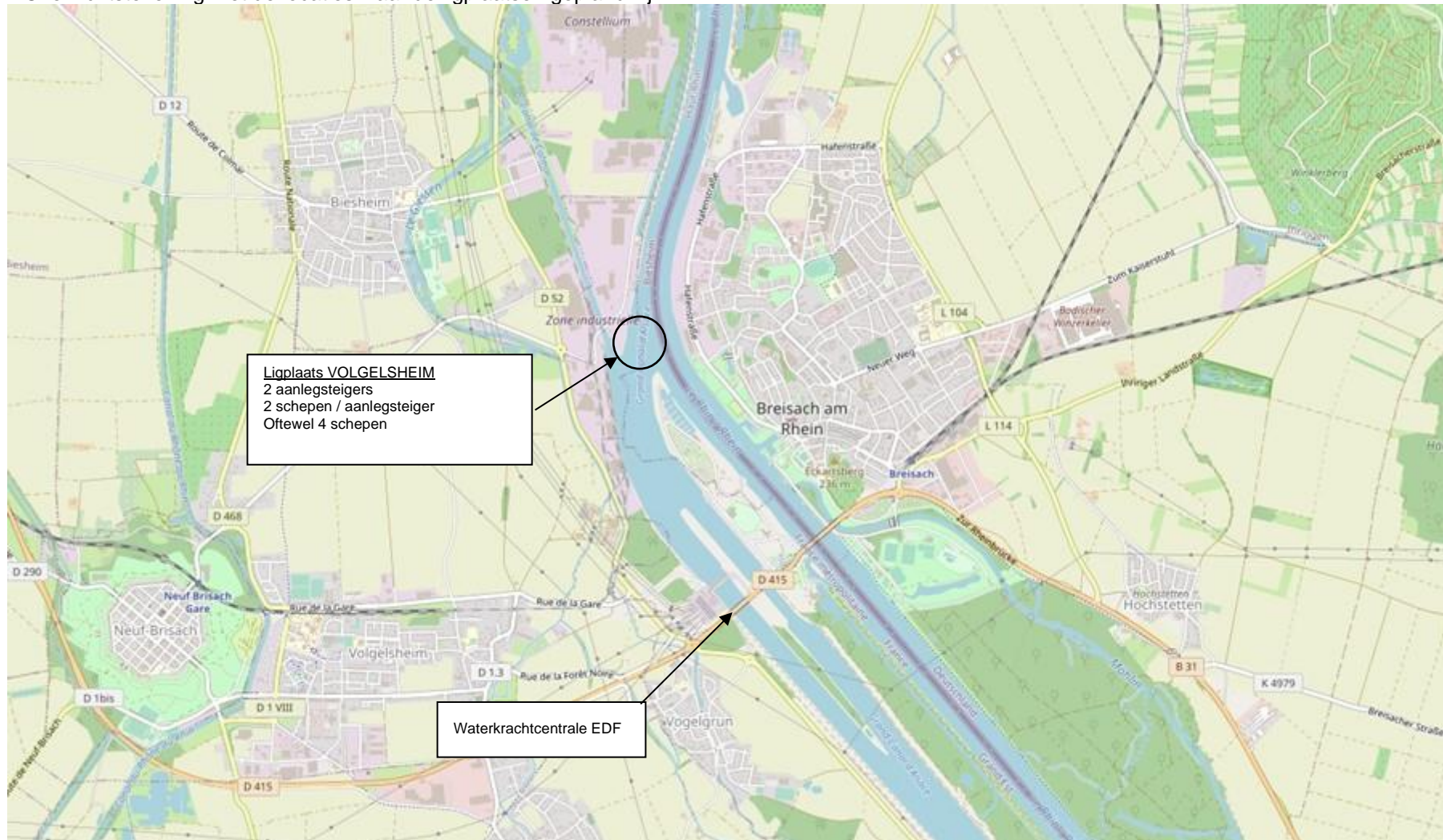
De informatie van het bedrijfsleven zal worden verstrekt door middel van berichten aan de scheepvaart.

13. Duur van de geplande stremming van de scheepvaart (totaal/gedeeltelijk)

De scheepvaart hoeft niet stilgelegd te worden.

C. Tekeningen

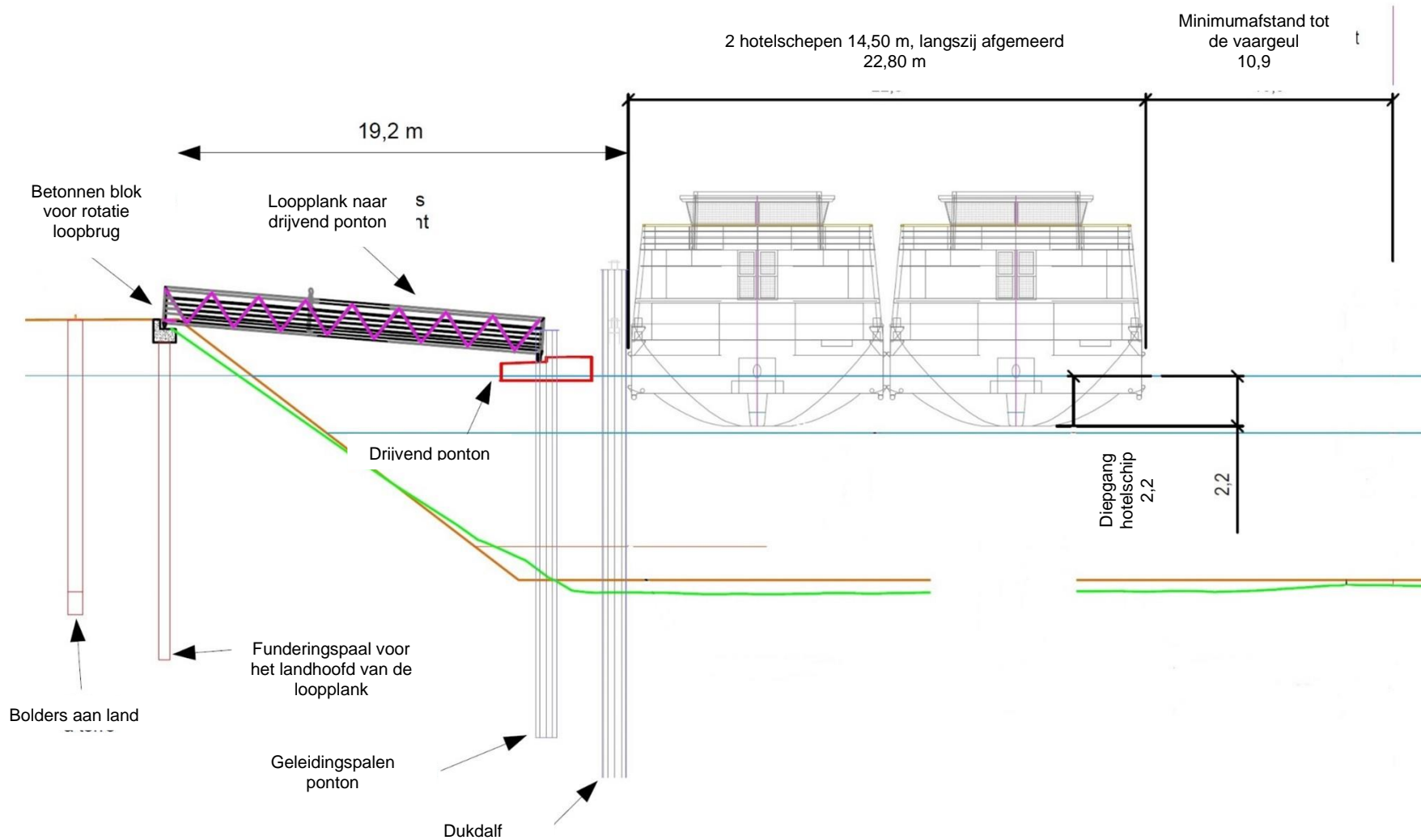
Overzichtstekening met de locaties waar de ligplaatsen gepland zijn:



Bovenaanzicht van de ligplaats:



Dwarsdoorsnede van de ligplaats:



PROTOCOL 22

Wijziging van Besluit 2021-II-22 inzake de aanleg van nieuwe ligplaatsen voor hotelschepen langs de Oberrhein bij Hünigen bij Rijnkilometer 170,300

Besluit

De Centrale Commissie

neemt kennis van de instemming op basis van bestaande verdragen en overdracht van bevoegdheden overeenkomstig Besluit 1990-II-46 van haar Comité Infrastructuur en milieu betreffende het bouwproject van de aanleg van nieuwe ligplaatsen voor hotelschepen langs de Oberrhein bij Hünigen bij Rijnkilometer 170,300 aan de linkeroever.

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

Bijlage

Wijziging van Besluit 2021-II-22 inzake de aanleg van nieuwe ligplaatsen voor hotelschepen langs de Oberrhein bij Hüningen bij Rijnkilometer 170,300

1. Soort bouwwerk

Ligplaatsen voor hotelschepen tot een lengte van 135 m, bestaand uit dukdalven, geleidepalen bij de drijvende pontons, pontons, loopplanken, funderingen en bolders aan land.

Omdat er bij de concessiehouder echter meer cruiseondernemingen dan verwacht een ligplaats willen reserveren, wil de concessiehouder de mogelijkheden om af te meren uitbreiden. Als gevolg daarvan werd de ligplaats in Hüningen aangepast om plaats te bieden aan twee langszij afgemeerde schepen.

2. Dichtstbijzijnde plaats/stad

Hüningen

3. Rijnkilometer

Rijn-km 170,300

4. Soort bouwwerkzaamheden

Aanleg van buizen door heien met een trilblok, laswerkzaamheden en weg- en waterbouwkundige werkzaamheden

A. Algemene beschrijving

5. Breedte van het vaarwater

Ongeveer 310 m (de breedte is niet overal hetzelfde, omdat de oevers niet parallel lopen)

6. Breedte van de vaargeul

108,10 m

7. Wezenlijke afmetingen en kenmerken van de ligplaatsen

Deze ligplaats is bestemd voor twee, langszij afgemeerde hotelschepen met een lengte van maximaal 135 m en een breedte van maximaal 11,45 m (zie de tekening bij C), en bestaat uit:

- drie nieuwe dukdalven met twee bolders om de schepen aan vast te maken,
- een drijvend ponton van 30 m lang en 4 m breed, met twee geleidewerken aan beide uiteinden,
- bolders aan land om de schepen vast te maken voor de veiligheid.

De verbinding met de wal wordt gevormd door de nieuwe loopplank.

De dukdalven worden op 15 meter van de oever geplaatst, evenwijdig aan en op enige afstand van de bestaande dukdalven. De afstand is nodig om ervoor te zorgen dat het water diep genoeg is voor de schepen die afmeren.

8. Situatie ten opzichte van de vaargeul/het vaarwater

De afstand tussen de grens van de vaargeul en de as van de dukdalven bedraagt **52 m**.

Wanneer twee schepen afgemeerd liggen, bedraagt de afstand tussen de vaargeul en het ongunstigste punt aan de buitenzijde van het langszij aangemeerde schip **26 m** (zie plan in punt C).

B. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden

9. Beschrijving van het verloop van de bouwwerkzaamheden

De bouwwerkzaamheden zullen verricht worden vanaf de oever, zonder gevolgen voor de scheepvaart, afgezien van de gebruikelijke maatregelen waarbij verzocht zal worden om oplettendheid.

10. Periode van de uitvoering

De werkzaamheden zullen naar verwachting eind 2022 of in het eerste kwartaal van 2023 aanvangen en naar verwachting twaalf weken duren.

11. Beperking van de scheepvaart en duur van de beperking

De bouwwerkzaamheden leiden niet tot restricties voor de scheepvaart, met uitzondering van een snelheidsbeperking om golfslag te vermijden.

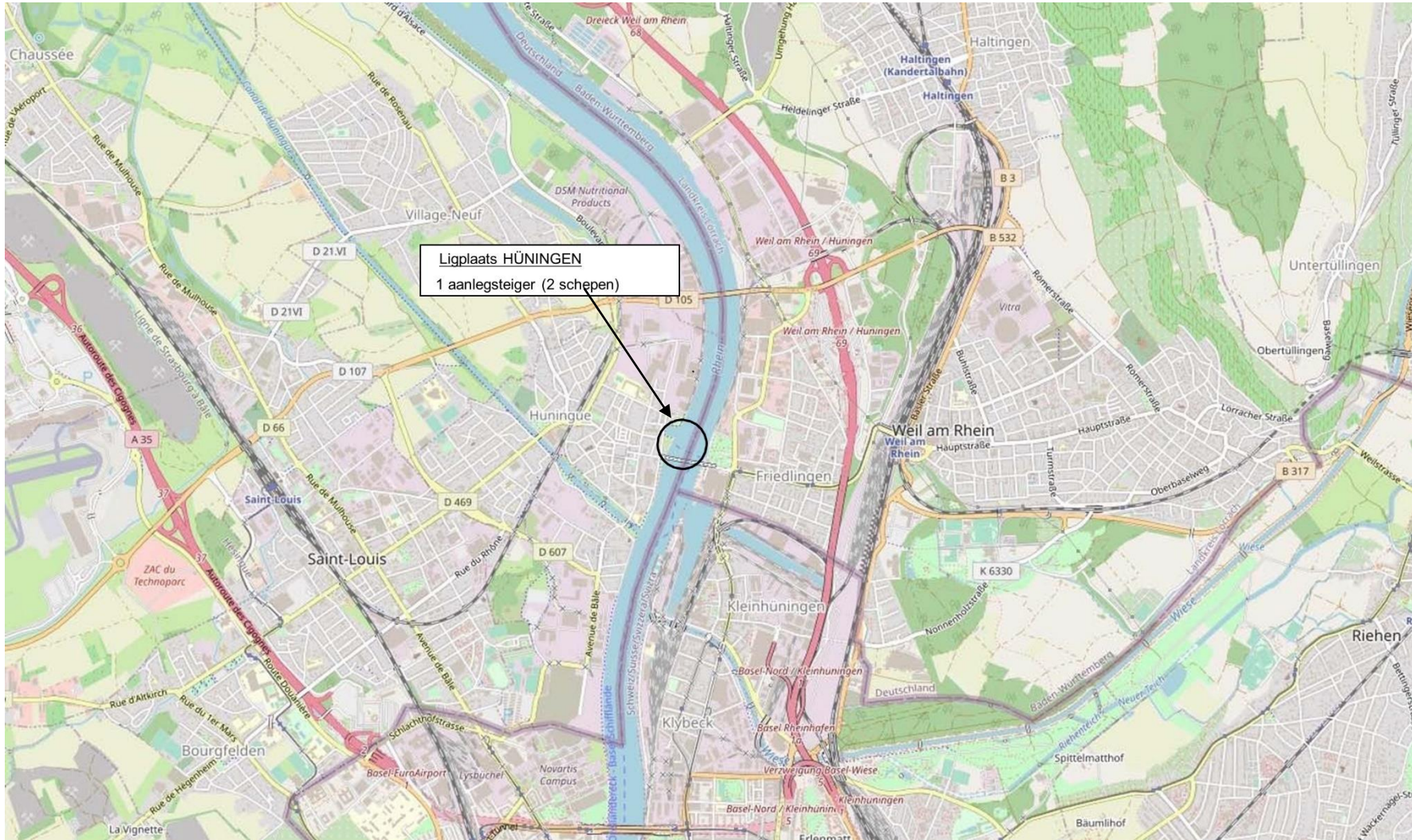
De informatie van het bedrijfsleven zal worden verstrekt door middel van berichten aan de scheepvaart.

12. Duur van de geplande stremming van de scheepvaart (totaal/gedeeltelijk)

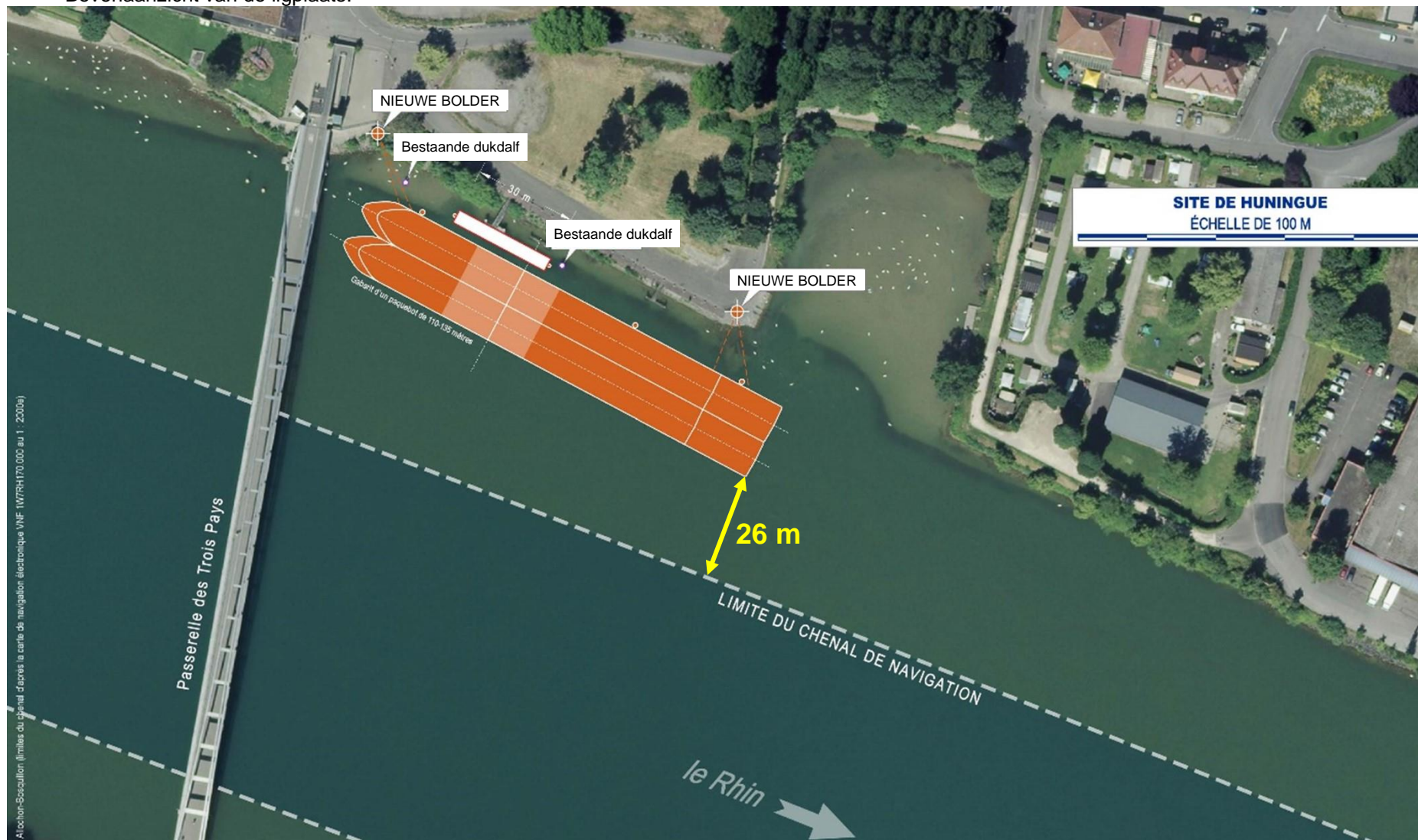
De scheepvaart hoeft niet stilgelegd te worden.

C. Tekeningen

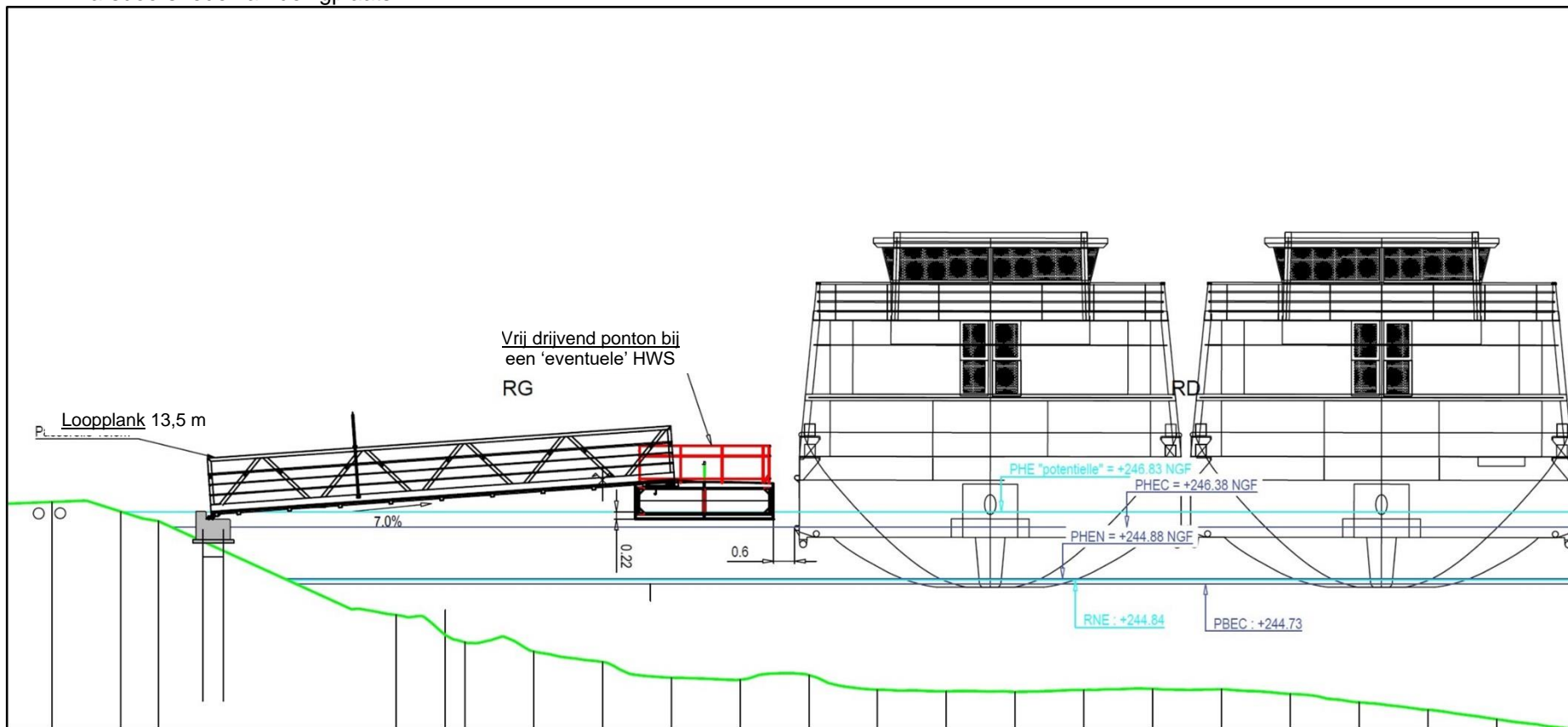
Overzichtstekening met de locaties waar de ligplaatsen gepland zijn:



Bovenaanzicht van de ligplaats:



Dwarsdoorsnede van de ligplaats:



PROTOCOL 23

Aanleg van een vispassage bij de waterkrachtcentrale van Marckolsheim aan de Oberrhein bij Rijnkilometer 240,500

Besluit

De Centrale Commissie

neemt kennis van de instemming op basis van bestaande verdragen en overdracht van bevoegdheden overeenkomstig Besluit 1990-II-46 van haar Comité Infrastructuur en milieu betreffende het bouwproject van de aanleg van een vispassage bij de waterkrachtcentrale van Marckolsheim aan de Oberrhein bij Rijnkilometer 240,500 aan de linkeroever.

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

Bijlage

Aanleg van een vispassage bij de waterkrachtcentrale van Marckolsheim aan de Oberrhein bij Rijnkilometer 240,500

1. Soort bouwwerk

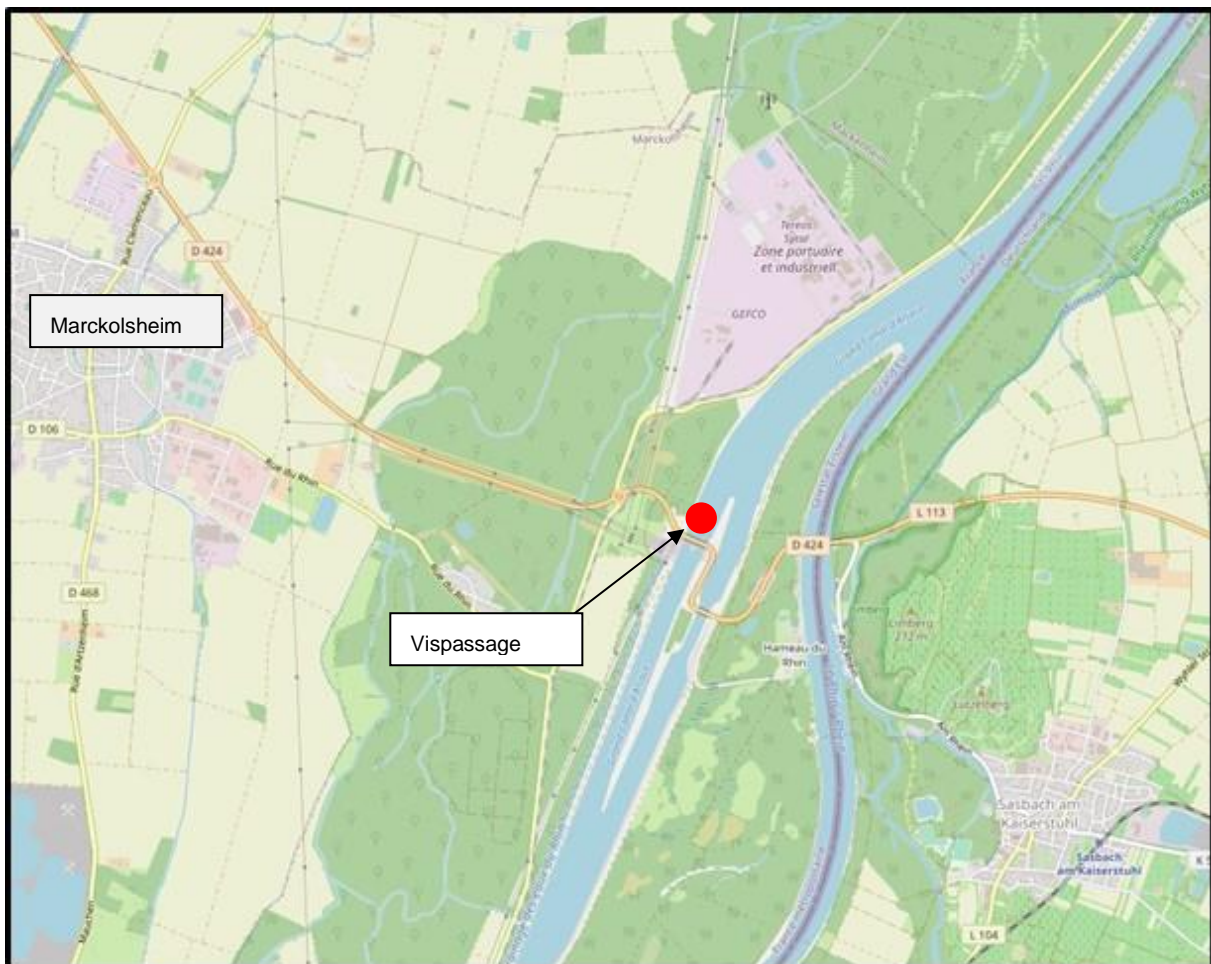
Het project bestaat uit de bouw van een vispassage bij de waterkrachtcentrale van Marckolsheim.

De werkzaamheden zullen volledig plaatsvinden bij de inlaat en de afvoer van de waterkrachtcentrale.

Op de bevaren Rijn zijn er geen voorzieningen gepland.

2. Locatie

De gehele operatie wordt uitgevoerd in het concessiegebied van de EDF-waterkrachtcentrale in Marckolsheim. De installatie is gepland bij Rijn-kmr 240,500.



A. Algemene beschrijving

De werkzaamheden zullen bestaan uit:

- vistingen aan beide kanten van de afvoer van de centrale,
- debietgeneratoren met pompen op de linkeroever en turbines op de rechteroever om vis aan te trekken,
- een verbindingskanaal dat de vissen van de linker- naar de rechteroever voert,
- een verbinding op de rechteroever die de vissen stroomopwaarts van de centrale voert,
- een telsysteem voor de vissen, geplaatst voor ze de vispassage verlaten.

De werkzaamheden zullen plaatsvinden bij de inlaat en de afvoer van de waterkrachtcentrale.

Dit project heeft geen gevolgen voor de bevaren Rijn.

B. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden

3. Periode van de uitvoering

De uitvoeringsperiode is gepland voor 2023.

4. Beperking van de vrije doorvaart en duur van de beperking

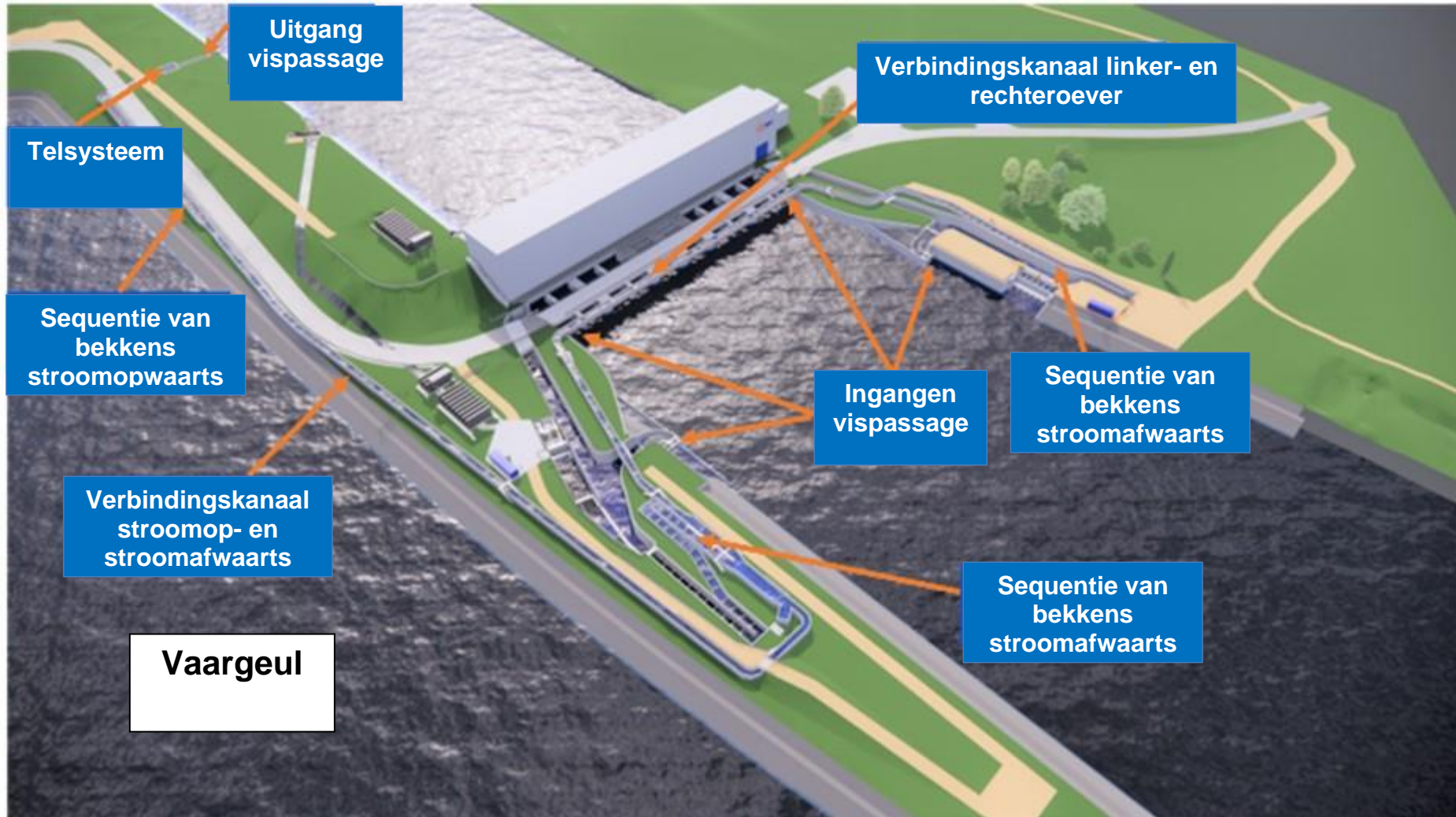
De werkzaamheden zullen plaatsvinden bij de inlaat en de afvoer van de waterkrachtcentrale. Het project heeft derhalve geen gevolgen voor de bevaren Rijn.

De werkzaamheden leiden dus niet tot restricties voor de scheepvaart.

5. Duur van de geplande stremming van de scheepvaart (totaal/gedeeltelijk)

Geen onderbrekingen te verwachten

C. Plan van de werkzaamheden



PROTOCOL 24

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

Besluit

De Centrale Commissie,

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

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

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

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

verzoekt de Duitse en Franse delegaties,

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

Bijlage

**Overzicht van de stremmingen 2023 van de sluizen in de Rijn
en het Grand Canal d'Alsace
Stand per 01.10.2022**

| Exploitant | Sluis | Begin van de stremming | Einde van de stremming | Opmerking |
|------------|--------------------------------|------------------------|------------------------|------------------|
| EDF | Kembs westelijke sluiskolk | 6 maart 2023 | 10 maart 2023 | Mogelijke hinder |
| EDF | Kembs oostelijke sluiskolk | 1 mei 2023 | 14 juli 2023 | Mogelijke hinder |
| EDF | Ottmarsheim kleine sluiskolk | 24 april 2023 | 13 oktober 2023 | Mogelijke hinder |
| EDF | Ottmarsheim grote sluiskolk | 6 maart 2023 | 10 maart 2023 | Beperking |
| EDF | Fessenheim kleine sluiskolk | 3 juli 2023 | 4 augustus 2023 | Mogelijke hinder |
| EDF | Fessenheim grote sluiskolk | 6 maart 2023 | 10 maart 2023 | Beperking |
| EDF | Vogelgrun kleine sluiskolk | 8 mei 2023 | 11 augustus 2023 | Mogelijke hinder |
| EDF | Vogelgrun grote sluiskolk | 6 maart 2023 | 10 maart 2023 | Beperking |
| EDF | Marckolsheim kleine sluiskolk | 22 mei 2023 | 1 september 2023 | Mogelijke hinder |
| EDF | Marckolsheim grote sluiskolk | 6 maart 2023 | 10 maart 2023 | Beperking |
| EDF | Rhinou kleine sluiskolk | 1 mei 2023 | 8 september 2023 | Mogelijke hinder |
| EDF | Rhinou grote sluiskolk | 6 maart 2023 | 17 maart 2023 | Beperking |
| EDF | Gerstheim kleine sluiskolk | 29 mei 2023 | 11 augustus 2023 | Mogelijke hinder |
| EDF | Gerstheim grote sluiskolk | 6 maart 2023 | 10 maart 2023 | Beperking |
| EDF | Straatsburg kleine sluiskolk | 1 mei 2023 | 18 augustus 2023 | Mogelijke hinder |
| EDF | Straatsburg grote sluiskolk | 6 maart 2023 | 17 maart 2023 | Beperking |
| VNF | Gambsheim westelijke sluiskolk | 31 oktober 2022 | 30 april 2024 | Mogelijke hinder |
| WSV | Iffezheim westelijke sluiskolk | 17 april 2023 | 26 mei 2023 | Mogelijke hinder |
| WSV | Iffezheim oostelijke sluiskolk | 27 maart 2023 | 31 maart 2023 | Mogelijke hinder |

Opgelet:

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

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

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

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

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

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

Beperking (Ottmarsheim tot Straatsburg): de grote sluiskolk is gestremd. Alleen de kleine kolk is beschikbaar voor vaartuigen met een breedte tot en met 11,45 m.

Mogelijke hinder (Kembs, Gambsheim of Iffezheim): een van de twee kolken is gestremd. Dit kan operationele belemmeringen en vertragingen veroorzaken.

PROTOCOL 25

Onttrekking van water aan de Rijn voor de bruinkoolgroeves Garzweiler II en Hambach bij Rijn-km 712,6

Besluit

De Centrale Commissie,

stelt vast dat de geplande onttrekking van water aan de Rijn voor de bruinkoolgroeves Garzweiler II en Hambach bij Rijn-kilometer 712,6 de scheepvaartomstandigheden in het gedeelte van de Rijn onder de plaats waar het water onttrokken wordt, nadelig beïnvloedt.

De Centrale Commissie ziet echter in

dat de bruinkoolgroeves gevuld moeten worden en stemt in met het compromisvoorstel bij laagwater zo min mogelijk en bij hogere waterstanden meer water te onttrekken.

De Centrale Commissie,

wijst erop dat er bij hoogwater meer water onttrokken zou kunnen worden om de tijd die nodig is om de groeves te vullen, in te korten. Hiervoor zouden de projectverantwoordelijken meer of grotere buizen voor het transporteren van het water moeten voorzien.

De Centrale Commissie verzoekt er bovendien om

de constructie voor de onttrekking van het water apart aan de CCR voor te leggen.

De projectverantwoordelijke wordt geacht de hoeveelheid water die onttrokken wordt te documenteren op basis van de peilschaal in Düsseldorf en de CCR deze gegevens een keer per jaar ter beschikking te stellen.

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

De Centrale Commissie wijst erop dat dit besluit betrekking heeft op de gevolgen van de onttrekking van water voor de scheepvaartomstandigheden. Andere gevolgen (bijvoorbeeld met het oog op het waterbeheer) worden buiten de Centrale Commissie om behandeld in afzonderlijke goedkeuringsprocedures (onder andere op waterrechtelijk gebied).

Bijlage

Onttrekking van water aan de Rijn voor de bruinkoolgroeves Garzweiler II en Hambach bij Rijn-km 712,6

1. Soort maatregel

Bouw van een inlaat voor het onttrekken van water aan de rivier voor het vullen van de afgegraven bruinkooldagbouw mijnen in Garzweiler II en Hambach

2. Plaats

Ten oosten van Dormagen

3. Rijn-km

Rijn-km 712,6, linkeroever

4. Beschrijving

De onderneming RWE Power AG wint bruinkool in dagbouw in het Rijngebied. Het is de bedoeling de dagbouwgroeves die achterblijven na de winning van de bruinkool in Garzweiler II en Hambach te vullen met water uit de Rijn om meren te maken. Als gevolg van het besluit van de Bondsrepubliek Duitsland om een einde te maken aan de winning van bruinkool, moet de dagbouw mijn bij Hambach veel eerder worden gevuld. In plaats van zoals voorzien daar pas vanaf ongeveer 2045 mee te beginnen, moet al in 2030 water aan de Rijn worden onttrokken om de bruinkoolafgraving te vullen. Dit zal niet voor 2070 kunnen worden voltooid.

De dagbouw mijnen moeten meren worden door de bruinkoolafgravingen te vullen met water dat speciaal daarvoor wordt toegevoerd. Het is de bedoeling het benodigde water aan de vrijstromende Rijn te onttrekken. In het voorste gedeelte bij de rivier wordt vanaf de inlaat bij Dormagen een gecombineerde buis voor beide groeves voorzien, die ter hoogte van Grevenbroich (krachtcentrale Frimmersdorf) gesplitst wordt, waarbij de ene leiding richting Garzweiler II gaat en de andere naar het zuiden afbuigt naar Hambach. Voor de onttrekking van het water uit de Rijn is een totale hoeveelheid van 18 m³/s gepland (14 m³/s voor Hambach en 4,2 m³/s voor Garzweiler II).

5. Gegevens over het bouwwerk

Voorzien is om aan de linkeroever van de Rijn ten oosten van Dormagen bij Rijn-km 712,6 water aan de Rijn te onttrekken. De vereiste diameter van het inlaatrooster wordt zo gekozen dat de geplande stroomsnelheid (dwarsstroming) maximaal 0,15 m/s bedraagt. De geplande maximale hoeveelheid onttrokken water bedraagt 18 m³/s. Er zijn zes inlaatroosters met een diameter van elk 2,00 m en een lengte van 6,00 m voorzien. De afstand van de inlaatroosters tot de vaargeul bedraagt > 20 m.

6. Werkwijze

Het concept voor de onttrekking van het water voorziet dat er bij lage waterstanden van de Rijn weinig en bij hoge waterstanden meer water wordt onttrokken. Als basis voor de berekening van de getrapte hoeveelheden onttrokken water wordt uitgegaan van de curve over een periode van 100 jaar voor de peilschaal Düsseldorf en de OLR (nu bij 97 cm) als referentiewaterstand.

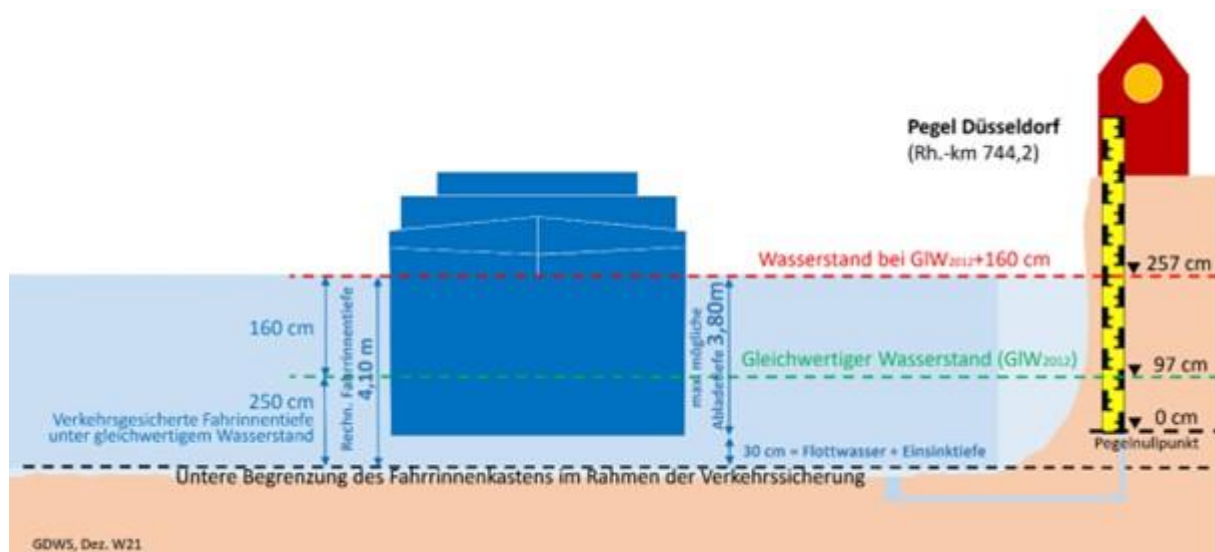
Tot een waterstand van + 160 cm OLR bij de peilschaal van Düsseldorf bedraagt de daling van de waterspiegel in de Rijn als gevolg van het onttrekken van water maximaal 1 cm en ligt daarmee binnen de marge die genoemd wordt in het door de CCR in 2019 aangenomen besluit.

Vanaf een waterstand van meer dan + 160 cm OLR wordt de hoeveelheid water die aan de Rijn onttrokken wordt bij stijgende waterstanden trapsgewijs verhoogd. Vanaf een waterstand van meer dan + 210 cm OLR zal er maximaal 18,0 m³/s water onttrokken worden.

| Waterspiegel-waarden | Berekende vaargeuldiepte [cm]* | max. verlaging [cm] | Verdere verlaging peil, bovenop CCR-Besluit 2019 [cm] | Laadiepte [cm] | Waarde peilschaal Düsseldorf [cm] |
|---------------------------|--------------------------------|---------------------|---|----------------|-----------------------------------|
| tot OLR+160 cm | tot 410 | 1,0 | 0,0 | tot 380 | tot 257 |
| OLR+161 cm tot OLR+180 cm | 411 tot 430 | 1,5 | 0,5 | 381 tot 400 | 258 tot 277 |
| OLR+181 cm tot OLR+210 cm | 431 tot 460 | 2,0 | 1,0 | 401 tot 430 | 278 tot 307 |
| > OLR+210 cm | >460 | 2,4 | 1,4 | >430 | >307 |

* uitgaand van de huidige vaargeuldiepte bij de peilschaal Düsseldorf van 250 cm onder OLR

Tabel: gedifferentieerde hoeveelheden onttrokken water en verlaging van de waterspiegel



Legende:

| | | |
|--|---|---|
| Verkehrsgesicherte Fahrrentiefe unter gleichwertigem Wasserstand | = | vaargeuldiepte onder OLR om de scheepvaart te kunnen waarborgen |
| Untere Begrenzung des Fahrinnenkastens im Rahmen der Verkehrssicherung | = | onderste grens van de vaargeulafbakening in het kader van de verkeersveiligheid |
| Rechn. Fahrrentiefe 4,10 m | = | berekende vaargeuldiepte 4,10 m |
| Max. mögliche Abladetiefe 3,80 m | = | maximaal mogelijke laadiepte 3,80 m |
| Wasserstand bei GIW _{2012+160 cm} | = | waterstand bij OLR _{2012+160 cm} |
| Gleichwertiger Wasserstand (GIW ₂₀₁₂) | = | Overeengekomen Lage Rivierstand (OLR ₂₀₁₂) |
| 30 cm = Flottwasser + Einsinktiefe | = | kielvrijheid + inzinking |
| Pegel Düsseldorf (Rh.- km 744,2) | = | peilschaal Düsseldorf, Rijn-km 744,2 |
| Pegelnullpunkt | = | nulpunt peilschaal |

7. Bouwmaatregelen

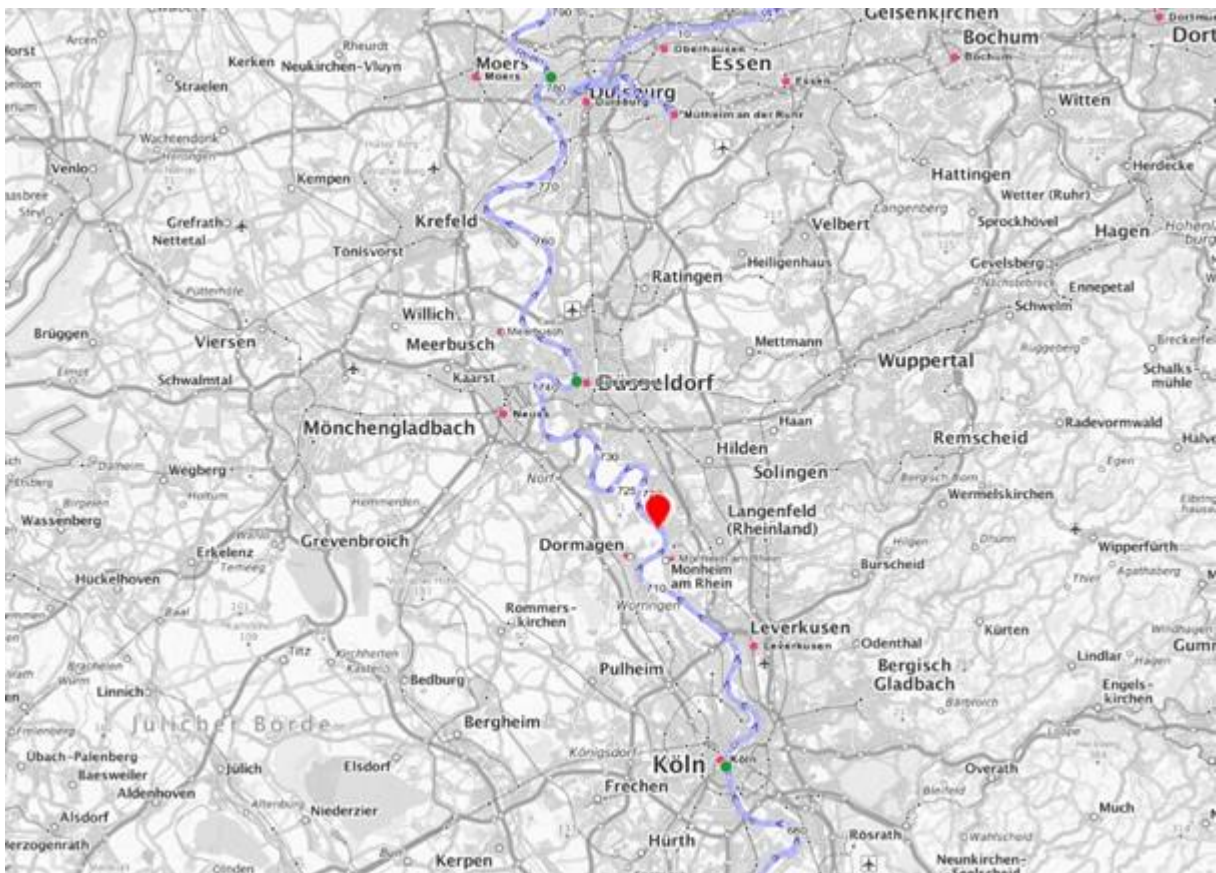
Nog niet bekend.

8. Gevolgen voor de scheepvaart

De onttrekking van het water leidt tot een maximale verlaging van het waterpeil van circa 2,5 cm (bij OLR+210 cm), hetgeen nadelig is voor de scheepvaartomstandigheden in het gedeelte van de Rijn onder de plaats waar het water onttrokken wordt.

De verdeling die voorzien is voor de hoeveelheden die onttrokken zouden moeten worden, vormt een compromis, zodat bij hogere waterstanden meer water voor het vullen van de mijnbouwgroeves meer water wordt onttrokken en tegelijkertijd de negatieve gevolgen van de wateronttrekking voor de scheepvaart en de verladers beperkt worden.

9. Tekeningen



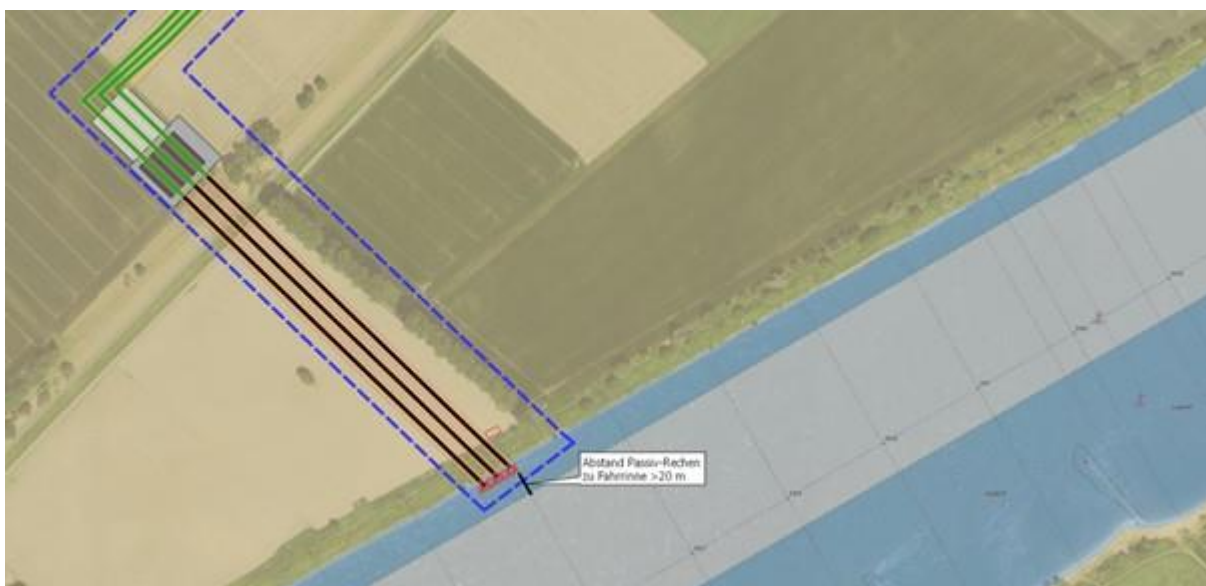
Overzichtstekening



Gepland tracé van de buis voor het transport van het Rijnwater

Legende

| | | |
|---|---|--------------------------------------|
| Bündelungsleitung | = | verzamelleiding |
| bis zu 18m ³ /s, 3 x DN 2200 | = | tot 18m ³ /s, 3 x DN 2200 |
| Garzweilerleitung | = | Garzweilerleiding |
| rd. 4 m ³ /s 2x DN 1400 | = | ca. 4 m ³ /s, 2x DN 1400 |
| Tagebausee Garzweiler | = | dagbouwmeer Garzweiler |
| Entnahmehauwerk | = | onttrekkingsconstructie |
| Verteilbauwerk | = | verdelersconstructie |
| rd. 14 m ³ /s 2 x DN 2200 | = | ca. 4 m ³ /s, 2x DN 2200 |
| Hambachleitung | = | Hambachleiding |
| Tagebausee Hambach | = | dagbouwmeer Hambach |



Situatietekening van de inlaatplaats bij Dormagen

Legende

Abstand Passiv-Rechen zu Fahrinne > 20 m = afstand passieve inlaatroosters tot vaargeul > 20 m

PROTOCOL 26

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

Besluit

De Centrale Commissie neemt kennis

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

Bijlagen

Bijlagen bij het protocol 26

1. Rijnvaartpolitiereglement (RPR):

Inwerkingtreding van voorschriften en van voorschriften van tijdelijke aard
Opnieuw in werking treden van voorschriften van tijdelijke aard
Stand van de inwerkingstellingen en het opnieuw in werking stellen waartoe de lidstaten nog niet zijn overgegaan

| Protocol | Inhoud | *) | Voorziede inwerking-treding | 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-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-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 | 1.11.2022 | 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 | | | 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 | | | 1.12.2021 |

*) I = Inwerkingtreding, W = Opnieuw inwerking treden

| Protocol | Inhoud | *) | Voorziede 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 binnenschepen (ES-TRIN 2021/1) | I | 1.1.2022 | 1.1.2022 | | | 1.1.2022 |
| 2021-I-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) | I | 1.6.2022 | 16.2.2022 | | | 1.7.2022 |
| 2021-I-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) | I | 25.4.2022 | 16.2.2022 | | | 1.7.2022 |
| 2021-I-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) | I | 25.4.2022 | 1.3.2022 | | | 1.7.2022 |
| 2021-II-14 | Definitieve wijziging van het RPR - Vaststelling van de alcoholgrenswaarde voor alle dienstdoende leden van de minimumbemanning (artikel 1.03, vierde lid, van het RPR) | I | 1.12.2022 | 10.8.2022 | | | 1.12.2022 |
| 2021-II-15 | Definitieve wijzigingen van artikel 3.02 van het RPR ter verbetering van de coherentie met betrekking tot de lichten | I | 1.12.2022 | 10.8.2022 | | | 1.12.2022 |
| 2021-II-16 | Goedkeuring van een wijziging van het RPR via de schriftelijke procedure (bijlage 13, lid 6.5) | I | 1.6.2022 | | | | 1.7.2022 |
| 2021-II-17 | Goedkeuring van een wijziging van het RPR via de schriftelijke procedure (artikel 4.07, vijfde lid) | I | 25.4.2022 | 16.2.2022 | | | 1.7.2022 |

2. Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR):

Inwerkingtreding van voorschriften en van voorschriften van tijdelijke aard
Opnieuw in werking treden van voorschriften van tijdelijke aard
Stand van de inwerkingstellingen en het opnieuw in werking stellen waartoe de lidstaten nog niet zijn overgegaan

| Protocol | Inhoud | *) | Voorziede inwerking-treding | 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 | | | | 18.5.2022 | 1.1.2022 |
| 2022-I-10 | Definitieve wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) - Model voor de aanvraag van een onderzoek (bijlage A) en begripsbepalingen (artikel 1.01, lid 24) | I | 1.6.2023 | | | | | |

*) I = Inwerkingtreding, W = Opnieuw inwerking treden

3. Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP):

Inwerkingtreding van voorschriften en van voorschriften van tijdelijke aard
Opnieuw in werking treden van voorschriften van tijdelijke aard
Stand van de inwerkingstellingen en het opnieuw in werking stellen waartoe de lidstaten nog niet zijn overgegaan

| Protocol | Inhoud | *) | Voorziede 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-Rijnoeverstaten 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 afgevendende autoriteiten - Wijziging van de bijlagen A5, D5 en D6 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn | I | 1.8.2016 | 11.4.2017 | | 12.5.2017 | 20.12.2016 | 20.6.2016 |
| 2016-II-8 | Wijzigingen van het RSP - Wijziging van het model van het Rijnpatent in Nederland (Bijlage D1 van het RSP) | I | 15.7.2016 | **) | | 12.5.2017 | 22.6.2016 | **) |
| 2016-II-9 | Wijzigingen van het RSP - Aanpassing van de bemanningsvoorschriften, art. 3.01, 3.02, lid 4 t/m lid 8, 3.15, lid 3, 3.16, lid 1, 3 en (nieuw) 4 lid, 3.17, lid 1 t/m lid 3, 6 t/m (nieuw) lid 9 en (nieuw) lid 10, 3.18, lid 2, 7.01 lid 4, 7.02 lid 4, 7.06 lid 1, 9.06 (nieuw) alsmede Bijlage A1 | I | 1.12.2017 | 27.9.2017 | | 19.9.2019 | 29.11.2017 | 3.2.2017 |
| 2016-II-10 | Erkenning van de geldigheid van nationale vaarbevoegdheidsbewijzen van afzonderlijke lidstaten op de Rijn | I | 1.4.2017 | 11.4.2017 | | 12.5.2017 | 1.4.2017 | **) |

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

***) Niet van toepassing

| Protocol | Inhoud | *) | Voorziede inwerking-treding | In werking getreden in/op | | | | |
|------------|--|----|-----------------------------|---------------------------|---|------------|-----------|-----------|
| | | | | D | B | F | NL | CH |
| 2017-II-15 | Definitieve wijzigingen van het RSP – Aanpassing van art. 1.01, lid 37 en 40; art. 3.13, lid 1; art. 3.14, lid 1; art. 3.14, lid 1.1, onderdelen j) en m); art. 3.14, lid 2; art. 3.17, lid 2, voetnoot nr. 2; art. 3.18, lid 3; art. 3.19, lid 3; art. 5.06; art. 5.10, lid 1, onderdeel a); bijlage A1, nr. 1; bijlage D7, nr. 1.3; bijlage D8, nr. 2.7; bijlage E2, nr. 1.1 | I | 7.10.2018 | 7.10.2018 | | 19.9.2019 | 7.10.2018 | 28.5.2018 |
| 2018-II-7 | Definitieve wijzigingen van het RSP, art. 1.02 | I | 1.12.2019 | 6.6.2019 | | 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 | | | 18.5.2022 | 1.1.2022 |

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

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

AANBEVELING Nr. 1/2022 van 30 juni 2022

Artikelen 3.03, derde lid, en 10.11, eerste en tweede lid, van ES-TRIN

Waterdichte schotten die reiken tot tegen het dek
Gebruik van batterijcontainers in het laadruim

ALPHENAAR

Op grond van artikel 2.20, eerste lid, van het ROSR, mag het motorvrachtschip ALPHENAAR, uniek Europees scheepsidentificatienummer (02338177) worden toegestaan om af te wijken van de in artikel 3.03, derde lid, van ES-TRIN 2021/1 (hierna ES-TRIN genoemd) gestelde eis met betrekking tot de waterdichte schotten die reiken tot tegen het dek.

Een afwijking van de in artikel 3.03, derde lid, van ES-TRIN gestelde eis met betrekking tot de hoogte van het schot tussen de machinekamer en het laadruim is toegestaan, mits het schot gasdicht is uitgevoerd.

Op grond van artikel 2.20, derde lid, van het ROSR, mag het motorvrachtschip ALPHENAAR, uniek Europees scheepsidentificatienummer (02338177), in afwijking van artikel 10.11, eerste en tweede lid, van ES-TRIN, tot 29 juni 2027 worden toegestaan om accumulatoren (batterijcontainers) voor de voortstuwning in het laadruim te plaatsen.

Het plaatsen van batterijcontainers in het laadruim wordt geacht voldoende veilig te zijn indien wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

1. De accumulatoren zijn ondergebracht in een brandveilige behuizing (A60) welke voldoet aan de in artikel 10.11, zeventiende lid, van ES-TRIN gestelde eisen;
2. Met een typegoedkeuringscertificaat, afgegeven door een erkend classificatiebureau, wordt aangetoond dat bedoelde behuizing voldoende sterk is om de accumulatoren te beschermen tegen uitwendige schade (bijlage 2);
3. De zone waar de batterijcontainers staan opgesteld, kan worden gekoeld door middel van het verspreiden van een water/schuimschild om de batterijcontainers tegen externe branden te beschermen, waarbij voorkomen moet worden dat er water in de batterijcontainers terechtkomt;
4. Alle bemanningsleden zijn opgeleid met betrekking tot de gevaren, het gebruik en het onderhoud van de batterijcontainers overeenkomstig de in bijlage 6 vermelde inhoud;
5. Er worden operationele maatregelen genomen om de batterijcontainers in noodgevallen binnen een redelijk tijdsbestek aan land te kunnen brengen.

6. Gedurende een periode van vijf jaar wordt een jaarlijks evaluatierapport opgesteld en naar het secretariaat van de CCR gezonden, ter verdere verspreiding onder de Rijnsoeverstaten en België, waarin wordt ingegaan op het functioneren van het systeem. Dit evaluatierapport bevat ten minste de volgende informatie:

- a) storingen en systeemuitval;
- b) afwijkingen, reparaties en wijzigingen van het systeem.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV/G (22) 17 rev. 2 intern worden gevonden.)

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

**AANBEVELING Nr. 2/2022
van 1 december 2022**

SYDNEY

Voor het motorvrachtschip SYDNEY, Uniek Europees Identificatienummer 01822186, kan worden toegestaan om in afwijking van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn gecombineerd aardgas (CNG) te gebruiken als brandstof voor de interne verbrandingsmotoren die bestemd zijn voor de energievoorziening van het schip, zowel voor de stroomverbruikers aan boord als voor de voortstuwing.

Het voortstuwingssysteem en bijbehoren omvat het gehele systeem dat aardgas gebruikt, met inbegrip van de CNG-tanks, de aansluitingen op de tanks, de leidingen, de afsluiters, de interne verbrandingsmotoren die aardgas als brandstof gebruiken, de bedienings-, bewakings- en veiligheidssystemen (hierna 'CNG-systeem' genoemd).

Op grond van artikel 2.20 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, wordt voor het schip tot 30 november 2027 een afwijking toegestaan van bijlage 8, zoals bedoeld in artikel 30.01, tweede lid, van ES-TRIN 2021/1 (hierna ES-TRIN genoemd). Het gebruik van CNG als brandstof wordt voldoende veilig geacht op voorwaarde dat te allen tijde wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

1. Voor het schip is een risicoanalyse uitgevoerd zoals bedoeld in bijlage 8 van ES-TRIN (zie **bijlage 3**).
2. Aan boord van het schip wordt voldaan aan de aanvullende en afwijkende eisen die voortvloeien uit de risicoanalyse alsmede uit hoofdstuk 30 en bijlage 8 van ES-TRIN, zoals beschreven in **bijlage 4**.
3. Voor het bunkeren van het CNG is een oplossing voorzien door middel van flexibele slangen die verbonden worden met de vaste tanks van het schip; de bunkerhandelingen worden uitgevoerd overeenkomstig de procedures die beschreven zijn in **bijlage 5**.
4. Het onderhoud van het CNG-systeem moet geschieden overeenkomstig de instructies van de fabrikant. Een exemplaar van deze instructies moet zich aan boord van het schip bevinden.
5. Alle leden van de bemanning moeten geschoold zijn ten aanzien van de risico's, het gebruik, het onderhoud en de controle van het CNG-systeem overeenkomstig de aanwijzingen zoals beschreven in **bijlage 6**.
6. De exploitant van het vaartuig, of in zijn plaats de eigenaar, moet in de volgende fasen een evaluatierapport aan de Commissie van Deskundigen voorleggen:
 - 6 maanden na de ingebruikname van het vaartuig;
 - 2,5 jaar na de goedkeuring van de aanbeveling;
 - 5 jaar na de goedkeuring van de aanbeveling.

De Franse delegatie dient dit rapport in bij het secretariaat van de CCR, zodat het verstrekt kan worden aan de Rijnsoeverstaten en België. Het evaluatierapport moet op zijn minst de volgende informatie bevatten:

- a) storingen van het systeem;
- b) lekken;

- c) gegevens met betrekking tot het bunkeren van CNG;
- d) reparaties en wijzigingen van het CNG-systeem;
- e) gegevens met betrekking tot de bedrijfsvoering;
- f) metingen van verontreinigende emissies;
- g) hoeveelheid olie- en vethoudend afval.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (22) 82 intern worden gevonden.)

5. Jaarlijks verslag over kabeloverspanningen en kruisingen onder de rivierbedding

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

| Art. | Bouwwerk | Rijn-km | Plaats | Overdekking / minimale doorvaarthoogte (,.. m) | Opmerking |
|------|------------------------------------|---------|-------------|--|--|
| 1 | Duiker voor een transmissieleiding | 352,2 | Au am Rhein | 2,50 m | Water- en scheepvaartpolitionele vergunning is afgegeven. |
| 2 | Duiker voor afvalwater | 696,5 | Keulen | > 7,16m | Water- en scheepvaartpolitionele vergunning is afgegeven, het begin van de bouwwerkzaamheden is voorzien voor 2021, de gebruikte methode is doorpersing (afgesloten bouwwijze). Einde van de maatregel naar verwachting in het tweede kwartaal van 2023 (opvulling). |

6.1 Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding
(Besluit 2016-I-6)

D1 Rijnpatent (model)

| Staat | Aanduiding in toepasbaar recht | Voor de afgifte bevoegde nationale autoriteit(en) | Link |
|-------|--------------------------------|---|--|
| B | Patente du Rhin | Service Public de Wallonie Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques Rue Canal de l'Ourthe 9 B-4031 Liège | Model afgegeven met ingang van 1 januari 2018 Model afgegeven tot en met 31 december 2017 (FOD) |

D5 Als gelijkwaardig erkend vaarbevoegdheidsbewijs

I. Vaarbevoegdheidsbewijzen van de lidstaten

| Land | Naam van het gelijkwaardig erkende bewijs | Aanvullende voorwaarden | Voor de afgifte bevoegde nationale autoriteit(en) | Model van het gelijkwaardig erkende bewijs |
|------|---|---|---|--|
| B | Certificat de conduite A/B | - voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijsche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd, - de houder moet ten minste 21 jaar oud zijn, - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50. jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn voorleggen, dat volgens de door de Rijnvaartreglementering voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd. | Service Public de Wallonie Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques Rue Canal de l'Ourthe 9 B-4031 Liège | Model afgegeven met ingang van 1 januari 2018 Model afgegeven tot en met 31 december 2017 (FOD) |

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

Bijlage 1 bij dienstinstructie nr. 1

**Lijst van de door de bevoegde autoriteit
erkende verklaring inzake een met goed gevolg afgesloten beroepsopleiding
en de mee te rekenen vaartijd
(artikel 7.01, vijfde lid, onder a)**

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|-----------------------------|---------------------------|---|--|--|
| n° / lfd. Nr./ nr. | Etat / Staat / Land | Dénomination du certificat / Bezeichnung des Zeugnisses / Aanduiding van het getuigschrift | Nom du centre de formation / Name der Ausbildungsstätte / Naam van het opleidingsinstituut | Temps de navigation à prendre en compte en jours / anzurechnende Fahrzeit in Tagen / Mee te rekenen vaartijd in dagen |
| 1 | B | Getuigschrift tweede leerjaar van de derde graad BSO Binnenvaart en Beperkte kustvaart + beroepskwalificatie matroos | GO! De Scheepvaartschool – Cenflumarin, Antwerpen | 360 |
| 2 | B | Certificat de qualification de quatrième année de l'enseignement secondaire (Formation batellerie)(matelot) | Ecole polytechnique de Huy | 360 |
| 3 | B | Diploma secundair onderwijs via 7de SENSE Stuurman Binnenvaart - dual + beroepskwalificatie stuurman | GO! De Scheepvaartschool – Cenflumarin, Antwerpen | 360 |

Bijlage 2 bij dienstinstructie nr. 1

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

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

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. De lijst met erkende artsen is beschikbaar op de website van de Vlaamse overheid . |
| | 2. Centrum voor Leerlingenbegeleiding Hoofdzetel: Van Stralenstraat 48 A 6 B-2060 ANTWERPEN T. 00 32 3232 23 82 (alleen voor leerlingen van „Cenflumarin“) |
| | 3. Centre provincial de médecine préventive Rue Saint-Pierre 48 B-4800 HUY T. 00 32 8521 12 50 (alleen voor leerlingen van de school in Huy) |

Bijlage 4 bij dienstinstructie nr. 2

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

| Land / Etat / Staat | Autoriteit die het afgeeft Autorité de délivrance Ausstellende Behörde | Sorten patent als bedoeld in artikel 6.04 van het RSP Types de patentes selon l'art. 6.04 du RPN Patentarten nach § 6.04 RheinSchPersV |
|---------------------|---|--|
| B | Service Public de Wallonie Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques Rue Canal de l'Ourthe 9 B-4031 Liège | alle patenten |

Bijlage 1 bij dienstinstructie nr. 4

Bevoegde autoriteit voor de afgifte van dienstboekjes

| | | |
|--|---|--|
| België | | +32 |
| Service Public de Wallonie Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques | Rue Canal de l'Ourthe 9 B-4031 Liège | Tel. 04 231.65.33 guichet.navigation @spw.wallonie.be |

DIENSTINSTRUCTIE nr. 4a

KENNIS VAN DE BEMANNINGSLEDEN VAN SCHEPEN DIE VLOEIBAAR AARDGAS (LNG) ALS BRANDSTOF GEBRUIKEN

2. Erkende opleidingsinstituten, cursussen en opfriscursussen

| N° d'ordre Lfd. Nr. Nr | Désignation de la formation ou du stage de recyclage Bezeichnung des Lehrgangs oder Auffrischungslehrgangs Aanduiding van de cursus of opfriscursus | Institut de formation Ausbildungsstätte Opleidingsinstituut | Attestation délivrée par l'institut de formation / par l'autorité compétente Bescheinigung erteilt durch Ausbildungsstätte/ zuständige Behörde Verklaring afgegeven door het opleidingsinstituut / de bevoegde autoriteit |
|------------------------------|---|---|---|
| 1 | LNG | STC B.V. | CBR/CCV |
| 2 | LNG als brandstof in de binnenvaart | Transafe B.V./ Simwave | CBR/CCV |
| 3 | LNG | Maritiem Instituut Willem Barentsz (MIW) | CBR/CCV |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

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 ¹ | 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 ² | 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 |

(...)

¹ Geldig van 17 februari 2021 tot 17 februari 2023

² Geldig van 17 februari 2021 tot 17 februari 2023

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 ¹ | 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 ² | |

(...)

Bijlage 5a bij Dienstinstructie nr. 5

Rechtstreeks erkende opleidingsbewijzen voor persluchtmaskerdrager

(...)

| Land, Nr. | Opleidingsinstituut | Contact | Model |
|--------------------|--|---|---|
| NL-02 ³ | 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 ⁴ |

(...)

¹ Geldig van 17 februari 2021 tot 17 februari 2023

² Deze verklaring kan bij het boekje worden gevoegd, dat in bijlage C4 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn is vermeld.

³ Geldig van 17 februari 2021 tot 17 februari 2023

⁴ Deze verklaring kan bij het boekje worden gevoegd, dat in bijlage C4 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn is vermeld.

PROTOCOL 27

Begroting van de Centrale Commissie voor 2023

Besluit¹

De Centrale Commissie,

- wenst snel te starten met de strategische discussie over de toekomst van de CCR, die vertaald zal worden naar de begroting voor de komende jaren,
- neemt met aandacht nota van het feit dat de begroting 2023 van de organisatie rekening houdt met de niet-vervanging van drie medewerkers die de organisatie het komende jaar zullen verlaten,
- bevestigt het principe dat functies die vacant worden alleen opnieuw bezet worden als dat belangrijk en urgent is
- verzoekt de secretaris-generaal rekening te houden met de noodzakelijke begrotingsmatiging door de personeelskosten te verlagen, ook wat de aanwervingen, verlenging van tijdelijke arbeidscontracten en promoties betreft,
- verzoekt de secretaris-generaal voorts een verslag voor te leggen over de middelen om deze matiging in de komende jaren tot stand te brengen,
- verzoekt de rol van het Comité voor de Begroting bij de vaststelling van de maatregelen van structurele aard met financiële gevolgen te herbevestigen,
- neemt de begroting 2023 aan, die na een budgettaire aanpassing door middel van een onttrekking van **225.000 euro** aan de reserve- en investeringsfondsen een bedrag van **3.201.065 euro** beloopt,
- stelt de bijdrage van elke staat vast op **594.413 euro**, hetgeen neerkomt op een verhoging van **8,47%** ten opzichte van 2022.

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

¹ Besluit aangenomen met onthouding van de Duitse delegatie.

PROTOCOL 28

**Wijziging van het Personeelsreglement
- Aangangsel 2 – Salarisschaal –**

Besluit¹

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Administratief Sub-Comité,

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

Dit besluit wordt van kracht op 1 januari 2023.

¹ Besluit aangenomen met onthouding van de Duitse delegatie.

Aanhangsel 2 bij het Personeelsreglement

Salarisschaal

Categorie A (Artikel 10)

| Salaristrap | A7 | Waarde salaristrap | A6 | Waarde salaristrap | Duur salaristrap | A5 | Waarde salaristrap | A4 | Waarde salaristrap | Duur salaristrap |
|------------------|--------|--------------------|--------|--------------------|------------------|--------|--------------------|--------|--------------------|------------------|
| 11de salaristrap | | | | | | 14 861 | 468 | 12 361 | 363 | |
| 10de salaristrap | | | | | | 14 393 | 468 | 11 998 | 363 | 2 jaar |
| 9de salaristrap | | | | | | 13 924 | 468 | 11 635 | 363 | 2 jaar |
| 8de salaristrap | | | 15 728 | 516 | 2 ans | 13 456 | 468 | 11 273 | 363 | 2 jaar |
| 7de salaristrap | | | 15 211 | 516 | 2 ans | 12 987 | 468 | 10 910 | 363 | 2 jaar |
| 6de salaristrap | 16 825 | 694 | 14 695 | 516 | 2 ans | 12 519 | 468 | 10 547 | 363 | 1 jaar |
| 5de salaristrap | 16 131 | 694 | 14 179 | 516 | 2 ans | 12 050 | 468 | 10 185 | 241 | 1 jaar |
| 4ste salaristrap | 15 438 | 694 | 13 662 | 346 | 1 an | 11 582 | 301 | 9 944 | 241 | 1 jaar |
| 3de salaristrap | 14 744 | 463 | 13 316 | 346 | 1 an | 11 281 | 301 | 9 704 | 241 | 1 jaar |
| 2de salaristrap | 14 281 | 463 | 12 970 | 346 | 1 an | 10 980 | 301 | 9 463 | 241 | 1 jaar |
| 1ste salaristrap | 13 817 | | 12 623 | | 1 an | 10 679 | | 9 223 | | 1 jaar |

Categorie A (Artikel 12)

| Salaristrap | A4 | Waarde salaristrap | A3 | Waarde salaristrap | A2 | Waarde salaristrap | A1 | Waarde salaristrap | Duur salaristrap |
|------------------|--------|--------------------|-------|--------------------|-------|--------------------|-------|--------------------|------------------|
| 11de salaristrap | 10 612 | 307 | 9 337 | 288 | 7 462 | 222 | 5 579 | 130 | |
| 10de salaristrap | 10 305 | 307 | 9 049 | 288 | 7 240 | 222 | 5 449 | 130 | 3 jaar |
| 9de salaristrap | 9 997 | 307 | 8 761 | 288 | 7 018 | 222 | 5 319 | 130 | 3 jaar |
| 8ste salaristrap | 9 690 | 307 | 8 473 | 288 | 6 797 | 222 | 5 189 | 130 | 2 jaar |
| 7de salaristrap | 9 383 | 307 | 8 185 | 288 | 6 575 | 222 | 5 060 | 130 | 2 jaar |
| 6de salaristrap | 9 075 | 307 | 7 896 | 288 | 6 353 | 222 | 4 930 | 130 | 2 jaar |
| 5de salaristrap | 8 768 | 307 | 7 608 | 288 | 6 131 | 222 | 4 800 | 130 | 2 jaar |
| 4de salaristrap | 8 460 | 207 | 7 320 | 192 | 5 909 | 146 | 4 670 | 130 | 1 jaar |
| 3de salaristrap | 8 254 | 207 | 7 129 | 192 | 5 763 | 146 | 4 541 | 130 | 1 jaar |
| 2de salaristrap | 8 047 | 207 | 6 937 | 192 | 5 617 | 146 | 4 411 | 130 | 1 jaar |
| 1ste salaristrap | 7 840 | | 6 746 | | 5 471 | | 4 281 | | 1 jaar |

Categorie B (Artikel 12)

| Salaristrap | B5 | Waarde salaristrap | B4 | Waarde salaristrap | B3 | Waarde salaristrap | B2 | Waarde salaristrap | B1 | Waarde salaristrap | Duur salaristrap |
|------------------|-------|--------------------|-------|--------------------|-------|--------------------|-------|--------------------|-------|--------------------|------------------|
| 11de salaristrap | 5 499 | 136 | 4 850 | 122 | 4 245 | 107 | 3 674 | 91 | 3 260 | 83 | |
| 10de salaristrap | 5 362 | 136 | 4 728 | 122 | 4 138 | 107 | 3 583 | 91 | 3 177 | 83 | 3 jaar |
| 9de salaristrap | 5 226 | 136 | 4 606 | 122 | 4 031 | 107 | 3 492 | 91 | 3 094 | 83 | 3 jaar |
| 8ste salaristrap | 5 090 | 136 | 4 483 | 122 | 3 924 | 107 | 3 401 | 91 | 3 010 | 83 | 2 jaar |
| 7de salaristrap | 4 953 | 136 | 4 361 | 122 | 3 817 | 107 | 3 310 | 91 | 2 927 | 83 | 2 jaar |
| 6de salaristrap | 4 817 | 136 | 4 239 | 122 | 3 710 | 107 | 3 219 | 91 | 2 844 | 83 | 2 jaar |
| 5de salaristrap | 4 680 | 136 | 4 116 | 122 | 3 602 | 107 | 3 128 | 91 | 2 760 | 83 | 2 jaar |
| 4de salaristrap | 4 544 | 136 | 3 994 | 122 | 3 495 | 107 | 3 037 | 91 | 2 677 | 83 | 1 jaar |
| 3de salaristrap | 4 408 | 136 | 3 872 | 122 | 3 388 | 107 | 2 946 | 91 | 2 593 | 83 | 1 jaar |
| 2de salaristrap | 4 271 | 136 | 3 750 | 122 | 3 281 | 107 | 2 855 | 91 | 2 510 | 83 | 1 jaar |
| 1ste salaristrap | 4 135 | | 3 627 | | 3 174 | | 2 765 | | 2 427 | | 1 jaar |

Categorie C (Artikel 12)

| Salaristrap | C6 | Waarde salaristrap | C5 | Waarde salaristrap | C4 | Waarde salaristrap | C3 | Waarde salaristrap | C2 | Waarde salaristrap | C1 | Waarde salaristrap | Duur salaristrap |
|------------------|-------|--------------------|-------|--------------------|-------|--------------------|-------|--------------------|-------|--------------------|-------|--------------------|------------------|
| 11de salaristrap | 4 625 | 108 | 4 168 | 97 | 3 784 | 89 | 3 407 | 78 | 3 130 | 74 | 2 850 | 68 | |
| 10de salaristrap | 4 517 | 108 | 4 071 | 97 | 3 695 | 89 | 3 330 | 78 | 3 057 | 74 | 2 782 | 68 | 3 jaar |
| 9de salaristrap | 4 409 | 108 | 3 974 | 97 | 3 607 | 89 | 3 252 | 78 | 2 983 | 74 | 2 714 | 68 | 3 jaar |
| 8ste salaristrap | 4 301 | 108 | 3 876 | 97 | 3 518 | 89 | 3 174 | 78 | 2 909 | 74 | 2 645 | 68 | 2 jaar |
| 7de salaristrap | 4 192 | 108 | 3 779 | 97 | 3 429 | 89 | 3 096 | 78 | 2 836 | 74 | 2 577 | 68 | 2 jaar |
| 6de salaristrap | 4 084 | 108 | 3 681 | 97 | 3 340 | 89 | 3 018 | 78 | 2 762 | 74 | 2 509 | 68 | 2 jaar |
| 5de salaristrap | 3 976 | 108 | 3 584 | 97 | 3 252 | 89 | 2 940 | 78 | 2 689 | 74 | 2 441 | 68 | 2 jaar |
| 4de salaristrap | 3 868 | 108 | 3 486 | 97 | 3 163 | 89 | 2 862 | 78 | 2 615 | 74 | 2 373 | 68 | 1 jaar |
| 3de salaristrap | 3 759 | 108 | 3 389 | 97 | 3 074 | 89 | 2 784 | 78 | 2 542 | 74 | 2 304 | 68 | 1 jaar |
| 2de salaristrap | 3 651 | 108 | 3 292 | 97 | 2 985 | 89 | 2 706 | 78 | 2 468 | 74 | 2 236 | 68 | 1 jaar |
| 1ste salaristrap | 3 543 | | 3 194 | | 2 897 | | 2 628 | | 2 394 | | 2 168 | | 1 jaar |

Categorie L (Artikel 12)

| Salaristrap | L3 | Waarde salaristrap | L2 | Waarde salaristrap | L1 | Waarde salaristrap | Duur salaristrap |
|------------------|-------|--------------------|-------|--------------------|-------|--------------------|------------------|
| 10de salaristrap | 9 425 | 279 | 7 573 | 224 | | | |
| 9de salaristrap | 9 146 | 279 | 7 349 | 224 | | | 3 jaar |
| 8ste salaristrap | 8 866 | 279 | 7 125 | 224 | | | 2 jaar |
| 7de salaristrap | 8 587 | 279 | 6 900 | 224 | | | 2 jaar |
| 6de salaristrap | 8 308 | 279 | 6 676 | 224 | | | 2 jaar |
| 5de salaristrap | 8 028 | 279 | 6 452 | 224 | | | 2 jaar |
| 4de salaristrap | 7 749 | 279 | 6 228 | 224 | | | 1 jaar |
| 3de salaristrap | 7 470 | 279 | 6 004 | 224 | | | 1 jaar |
| 2de salaristrap | 7 191 | 279 | 5 780 | 224 | 4 708 | 181 | 1 jaar |
| 1ste salaristrap | 6 911 | | 5 556 | | 4 527 | | 1 jaar |

PROTOCOL 29

Benoeming van de controlerend accountant

Besluit

Het Comité voor de Begroting benoemt FIBA tot accountant van de CCR voor een periode van zes jaar die ingaat op het begrotingsjaar dat eindigt op 31 december 2023.

PROTOCOL 30

Presentatie over RIS-COMEX

Geen besluit.

PROTOCOL 31

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

Besluit

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

- op het Grote Kanaal van de Elzas en op de gekanaliseerde Rijn boven Straatsburg in de nacht van 24 op 25 december 2022 en van 31 december 2022 op 1 januari 2023 tussen 20 uur en 6 uur, en
- op de Neder-Rijn en de Lek in de nacht van 24 op 25 december en van 25 op 26 december 2022 en van 31 december 2022 op 1 januari 2023 tussen 18 uur en 8 uur.

PROTOCOL 32

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

Besluit

De Centrale Commissie stelt vast dat er geen bezwaar is tegen de onderbreking van het sluisbedrijf in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek gedurende het weekeinde, en wel van zaterdag 20 uur tot zondag 8 uur en van zondag 20 uur tot maandag 6 uur, in de periode van 1 januari 2023 tot 31 december 2023.

PROTOCOL 33

Persbericht

Besluit

Het persbericht is goedgekeurd.

PROTOCOL 34

Datum van de volgende plenaire vergadering

Besluit

De volgende vergadering vindt plaats op 7 juni 2023 in Straatsburg.
