



**NAJAARZITTING 2023  
AANGENOMEN BESLUITEN  
(2023-II)**

Straatsburg, 6 december 2023



**NAJAARSZITTING 2023**

**AANGENOMEN BESLUITEN**

**(2023-II)**

**Straatsburg, 6 december 2023**



# INHOUD

Bladzijde

<b>I.</b>	<b>Opening van de zitting - Goedkeuring van de agenda .....</b>	<b>5</b>
PROTOCOL 1	Opening van de zitting - Goedkeuring van de agenda.....	5
PROTOCOL 2	Samenstelling van de Centrale Commissie .....	5
PROTOCOL 3	Samenstelling van de Kamer van Beroep.....	5
PROTOCOL 4	Verwezenlijking van de doelstellingen van het Franse voorzitterschap van de CCR in de periode 2022-2023.....	5
PROTOCOL 5	Oriëntaties van het toekomstige Nederlandse voorzitterschap.....	10
PROTOCOL 6	Werkprogramma's .....	14
PROTOCOL 7	Voorzitterschap en plaatsvervangend voorzitterschap van de comités voor de periode 2024-2025 .....	43
<b>II.</b>	<b>Economische aspecten .....</b>	<b>45</b>
PROTOCOL 8	Goedkeuring van het verslag over de economische situatie in de Europese binnenvaart in 2022 .....	45
PROTOCOL 9	Economische situatie in de Europese binnenvaart in de eerste helft van 2023.....	49
<b>III.</b>	<b>Schipperspatenten en bemanning .....</b>	<b>61</b>
PROTOCOL 10	Definitieve wijziging van het nieuwe Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) (Artikel 1.04, 3.02, 4.02, 5.01, 5.02, 12.06, 13.01, 15.01, 16.03, 17.01, 18.04, 19.07, 20.01, 20.02, 20.03, 20.06, 20.07, 20.08 en 20.09).....	61
<b>IV.</b>	<b>Verkeersregels en informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn .....</b>	<b>68</b>
PROTOCOL 11	Definitieve wijziging van artikel 3.10, eerste lid, onderdeel b, van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) met betrekking tot de positie van de boordlichten in varende duwstellen .....	68
PROTOCOL 12	Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) met betrekking tot het teken van het verbod te roken, onbeschermd licht of vuur te gebruiken (artikel 3.32, derde lid).....	70
PROTOCOL 13	Definitieve wijziging van bijlage 13, punt 6.4, van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) (bunkerverklaring met inbegrip van de transactiebewijzen met betrekking tot de verwijderingsbijdrage).....	72
<b>V.</b>	<b>Technische voorschriften voor schepen .....</b>	<b>85</b>
PROTOCOL 14	Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) Aanpassing van het ROSR in verband met de Europese scheepsrompendatabank (EHDB).....	85
<b>VI.</b>	<b>Geautomatiseerd varen .....</b>	<b>85</b>
PROTOCOL 15	Aanbeveling voor het duwstel PRIVILEGE .....	85
PROTOCOL 16	Aanbeveling voor het motorschip PERSEVERANCE .....	90
PROTOCOL 17	Aanbeveling voor het duwstel REINHOLD DEYMANN.....	95

<b>VII.</b>	<b>Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg.....</b>	<b>99</b>
PROTOCOL 18	Plaatsing van vijf dukdalven voor het afmeren van schepen in de voorhavens stroomopwaarts en stroomafwaarts bij de sluis van Rhinau – Rijnkilometer 255,500 en 256,500.....	99
PROTOCOL 19	Stremming van afzonderlijke kolken van de sluizen in de Boven-Rijn.....	103
PROTOCOL 20	Onttrekking van Rijnwater ten behoeve van de bruinkoolgroeves Garzweiler II en Hambach, onttrekkingsconstructie bij Rijnkilometer 712,6.....	105
PROTOCOL 21	Doorlopende toestemming voor het uitvoeren van werkzaamheden aan de sluis-stuwcomplexen op de Nederrijn en Lek.....	110
<b>VIII.</b>	<b>Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisnemingen van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften .....</b>	<b>112</b>
PROTOCOL 22	Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisnemingen van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften .....	112
<b>IX.</b>	<b>Begroting en beheer .....</b>	<b>134</b>
PROTOCOL 23	Begroting van de Centrale Commissie voor 2024.....	134
<b>X.</b>	<b>Diversen .....</b>	<b>136</b>
PROTOCOL 24	Kwesties betreffende het secretariaat.....	136
PROTOCOL 25	Samenstelling van het secretariaat .....	154
	I. Verlenging van het mandaat van de secretaris-generaal .....	154
	II. Verlenging van het mandaat van de hoofdingenieur.....	154
PROTOCOL 26	Wijziging van het Personeelsreglement .....	156
PROTOCOL 27	Gebruikelijke besluiten voor het einde van het jaar .....	159
	I. Onderbreking van het sluisbedrijf op het Grote Kanaal van de Elzas en op de gekanaliseerde Rijn, en in Nederland op de Nederrijn en de Lek tijdens de Kerst- en Nieuwjaarsnacht.....	159
	II. Onderbreking van het sluisbedrijf op de Nederrijn en de Lek in Nederland gedurende het weekeinde .....	159
PROTOCOL 28	Mondeling verslag van de internationale organisaties en waarnemersstaten .....	159
PROTOCOL 29	Werkzaamheden van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI).....	159
PROTOCOL 30	Stand van de ratificaties van de verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR .....	160
PROTOCOL 31	Ministeriële Verklaring van Mannheim uit 2018 Voortgangsverslag over de verwezenlijking van de doelstellingen .....	167
PROTOCOL 32	Goedkeuring van het verslag van de plenaire zitting van 7 juni 2023.....	178
PROTOCOL 33	Persbericht .....	178
PROTOCOL 34	Datum van de volgende plenaire vergadering .....	178

## **AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE NAJAARZITTING 2023**

---

### **I. Opening van de zitting - Goedkeuring van de agenda**

#### **PROTOCOL 1**

#### **Opening van de zitting - Goedkeuring van de agenda**

Geen besluit.

#### **PROTOCOL 2**

#### **Samenstelling van de Centrale Commissie**

Geen besluit.

#### **PROTOCOL 3**

#### **Samenstelling van de Kamer van Beroep**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie

stemt in met de eervolle ontheffing van de heer B.C. de SAVORNIN LOHMAN (Nederland) uit zijn functie van rechter,

neemt kennis van de aankondiging van de Nederlandse delegatie dat zij op korte termijn een geschikte kandidaat zal voordragen.

#### **PROTOCOL 4**

#### **Verwezenlijking van de doelstellingen van het Franse voorzitterschap van de CCR in de periode 2022-2023**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

neemt akte van het verslag van haar voorzitter over de oriëntaties die hij voor de periode 2022-2023 had vastgelegd,

dankt de heer Colas voor zijn efficiëntie en zijn standvastigheid als voorzitter, alsmede zijn team voor de uitgevoerde werkzaamheden.

### **Bijlage**

1. **Samenwerking met de Europese Unie en strategie van de CCR**

**Hoewel nog geen uitwisselingen met de Europese Commissie hebben plaatsgevonden, hebben de diepgaande besprekingen tussen de delegaties geleid tot de vaststelling van duidelijke perspectieven voor de CCR in haar betrekkingen met de Europese Unie.**

De recente personeelwisselingen binnen DG MOVE hebben het niet mogelijk gemaakt over te gaan tot de evaluatie van de betrekkingen met de Europese Commissie die de lidstaten wenselijk hadden gevonden. Tijdens de 'strategische workshops' zijn de lidstaten echter tot de vaststelling gekomen dat de CCR, als internationale organisatie die is ingesteld bij de Akte van Mannheim, haar regelgevende bevoegdheden zou moeten behouden. Zij waren duidelijk de mening toegedaan dat de alternatieve weg om de organisatie tot een technisch orgaan van CESNI om te vormen grote nadelen zou inhouden voor de Rijnvaart of zelfs voor de Europese scheepvaart in het algemeen.

Het is nuttig om de belangrijkste risico's in herinnering te brengen. Ten eerste zou een dergelijke omvorming het snelle reactievermogen in de weg staan dat een slanke organisatie kenmerkt in crisissituaties, zoals de Centrale Commissie heeft getoond tijdens de coronacrisis.

Ten tweede zou het niet mogelijk zijn om op grond van tijdelijke ontheffingen innovatieve proefprojecten op te starten, die de Rijnvaart en bij uitbreiding de hele Europese scheepvaart vooruithelpen.

Tot slot zouden reglementen zoals het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) een ondergeschoven kind blijven, in die zin dat zij los zouden komen te staan van de andere reglementen waarmee zij een samenhangend geheel vormen. Het is waarschijnlijk dat in een dergelijke context een uniforme uitoefening van de scheepvaartpolitiebevoegdheden van Bazel tot aan de open zee op min of meer lange termijn niet gewaarborgd zou kunnen worden. Dit zou inhouden dat controlesystemen die op een geharmoniseerde wijze worden toegepast, bijvoorbeeld door de Frans-Duitse rivierpolitie op het door Frankrijk en Duitsland gedeelde riviergedeelte, zouden verdwijnen.

Deze conclusies vormen geen belemmering voor de voortzetting van de strategische afwegingen om de beschikbare middelen optimaal in te zetten en de nadruk te blijven leggen op de prioritaire werkterreinen. De CCR moet al haar activiteiten voortdurend evalueren om wendbaar en reactief te kunnen blijven, met focus op de prioriteiten van nu en morgen.



Tot de positieve aspecten van de samenwerking in de afgelopen periode hoort de vaststelling van het nieuwe Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel (RSP), dat het resultaat is van langdurige discussies. Ook CESNI, een instrument voor samenwerking tussen de Europese Unie en de CCR, werkt verder aan de actualisering van de aangenomen standaarden voor technische voorschriften (ES-TRIN), beroepskwalificaties (ES-QIN) en rivierinformatiediensten (ES-RIS). Tot slot heeft de Centrale Commissie deelgenomen aan het onderzoek dat is verricht in het kader van het PLATINA 3-project met betrekking tot talrijke aspecten, waaronder de vloot, bemanningen en infrastructuur kunnen worden genoemd.

## 2. **Beheersing van de uitgaven van de organisatie**

**Het nieuwe CESNI-contract, met een looptijd van zes jaar vanaf januari 2022, voorziet in een strikter boekhoudkundig kader en valt op financieel vlak minder gunstig uit dan het vorige contract.**

**Het Franse voorzitterschap heeft tegen deze achtergrond gestreefd naar een soepele overgang die wordt gekenmerkt door evenwichtige maatregelen om de uitgaven te verminderen en de middelen te versterken.**

Het Franse voorzitterschap heeft zich hierbij laten leiden door het gewenste behoud van een waardevol en efficiënt instrument en door de gedachte dat het, in een periode die gekenmerkt wordt door vele uitdagingen, zeker niet gepast zou zijn om drastische bezuinigingsmaatregelen door te voeren die zouden kunnen leiden tot een verlies aan inhoud voor de organisatie.

Een van de maatregelen die in deze geest zijn genomen, vloeit voort uit de wens van de lidstaten om vacante functies alleen in te vullen wanneer dat nodig is en om de personeelskosten zoveel mogelijk te beperken door alle mogelijke aangrijpingspunten te benutten aanwerving, verlenging van tijdelijke arbeidsovereenkomsten en bevorderingen.

Het secretariaat is ook gevraagd om de uitgaven voor vertalingen, die een aanzienlijke kostenpost voor de organisatie vormen, terug te brengen door richtsnoeren vast te stellen die het gebruik van automatische vertaalssoftware voor informatieve documenten mogelijk maken. Het doel is om het aantal dure externe vertalingen van documenten te verminderen.

Deze maatregelen hebben het mogelijk gemaakt de financiële inspanningen die van de lidstaten worden gevraagd ondanks de toegenomen budgettaire beperkingen te matigen met een stijging van de bijdragen van de lidstaten die voor 2023 tot 8,47% beperkt is gebleven.

## 3. **Energietransitie van de binnenvaart**

**Het voorzitterschap heeft veel belang gehecht aan de verdere uitvoering van de verbintenissen die in 2018 met de Verklaring van Mannheim zijn aangegaan, waarvoor de energietransitie van de binnenvaart een spil vormt.**

De afgelopen twee jaar is in dit kader aanzienlijke vooruitgang geboekt op basis van de routekaart die de CCR heeft aangenomen om de uitstoot terug te dringen.

Dit is op regelgevend gebied tot uiting gekomen in de invoering van adequate bepalingen, met name door verwijzingen naar de CESNI-standaarden, in elk van de drie kernreglementen van de CCR: het ROSR (technische voorschriften voor schepen), het RSP (scheepvaartpersoneel) en het RPR (politievoorschriften). Het doel is de Rijnvaart steeds groener te maken en tegelijkertijd een hoog veiligheidsniveau en een breed draagvlak voor de toegepaste nieuwe technologieën te waarborgen.

Het reglementaire kader voor het gebruik van brandstofcellen aan boord voorzien in ES-TRIN (in de editie die in 2023 is aangenomen en begin 2025 van kracht wordt) en het lopende overleg om ES-QIN en ES-RIS aan te passen aan alternatieve brandstoffen zijn enkele voorbeelden van deze inspanningen.

Op technologisch vlak is ook aanzienlijke vooruitgang geboekt voor innovatieve schepen. De afgelopen twee jaar heeft de Werkgroep Reglement van onderzoek meer dan tien innovatieve schepen toegelaten. De meest uiteenlopende technologieën (waterstof, methanol, verwisselbare batterijcontainers, gecombineerd aardgas) worden beproefd in het kader van ontheffingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn. Deze experimenten worden niet alleen op de Rijn uitgevoerd, maar ook op andere waterwegen, zoals met de Sydney die op de Seine zal varen. Hieruit blijkt hoe belangrijk deze activiteiten zijn, niet alleen voor de Rijn, maar voor heel Europa.

Daarnaast is actief gewerkt aan een financieel instrument om de energietransitie te bevorderen en een middenweg te vinden tussen het ontwerp van de herziene richtlijn inzake energiebelasting enerzijds en de specifieke omstandigheden voor het Rijngebied anderzijds, waar de heffing van scheepvaartbelastingen in principe is uitgesloten. De ingrijpende wijzigingen op het gebied van de energievoorziening in Europa hebben de situatie echter veranderd en het nodig gemaakt later op deze kwestie terug te komen om met de gevolgen rekening te houden.

#### 4. Digitalisering van de binnenvaart en ontwikkeling van automatisering

**Op het gebied van digitalisering, waarvoor de RIS-richtlijn het belangrijkste rechtskader vormt, heeft het voorzitterschap zich ingespannen om de ontwikkeling van een aantal diensten mogelijk te maken.**

Ook hier wordt een onderscheid gemaakt tussen het regelgevende aspect en de uitvoering van concrete proefprojecten, waarbij voor het eerste aspect de actualisering van het RPR moet worden genoemd, die het mogelijk maakt om talrijke documenten voortaan in elektronisch formaat aan de politie te tonen. Een ander voorbeeld is de voortzetting van de uitrol van River Information Services op de Rijn met de uitbreiding van de elektronische meldplicht.

Wat het tweede aspect betreft, hebben de activiteiten van het Klein Scheepvaartcomité (RN), dat verantwoordelijk is voor de werkzaamheden op het gebied van automatisering en met name voor de evaluatie van proefprojecten, in de afgelopen periode een hoge vlucht genomen. Met dit comité, dat verschillende proefprojecten evalueert die waarschijnlijk nog in deze najaarszitting tot concrete aanbevelingen zullen leiden, laat de CCR haar capaciteit tot innovatie zien. Een procedure voor proefprojecten is aangenomen en gepubliceerd. Deze biedt een kader waarin de aard en de reikwijdte van mogelijke ontheffingen van de reglementen van de CCR worden aangegeven. Dit kader kan ook een model voor omzetting in nationale regelgeving worden.

Het comité heeft ook een nieuwe editie van de internationale definitie van automatiseringsniveaus goedgekeurd, een document dat tot doel heeft de gewenste duidelijkheid te scheppen met betrekking tot een aantal juridische aspecten. In dit verband zijn op initiatief van Frankrijk, dat door de IVR is opgepakt, activiteiten gestart op het gebied van de wettelijke aansprakelijkheid bij schade door geautomatiseerde schepen. Het doel van deze werkzaamheden is de versterking van de juridische basis die nodig is om de ontwikkeling van geautomatiseerd varen te steunen. Dit is een concreet voorbeeld van samenwerking tussen de CCR en de waarnemersorganisaties, die een integrale aanpak mogelijk maakt waarbij alle aspecten in overweging worden genomen. De CCR laat op deze wijze zien dat zij in staat is de belangrijkste Europese actoren voor de ontwikkeling van de binnenvaart actief te betrekken bij de vraagstukken van de toekomst.

5. **Verbetering van de ligplaatslocaties aan de Bovenrijn**

**Het Franse voorzitterschap is zich bewust van de verwachtingen van de scheepvaart ten aanzien van de ligplaatslocaties aan de Bovenrijn en heeft deze kwestie dan ook tot een prioriteit gemaakt.**

De Franse vaarwegbeheerder Voies navigables de France (VNF) heeft samen met het nationale elektriciteitsbedrijf Électricité de France (EDF) studies gelanceerd met betrekking tot de aanleg van ligplaatslocaties voor vrachtschepen om het bestaande aanbod aan de Bovenrijn te vergroten. Dit belangrijke onderwerp wordt onderzocht door het comité dat bevoegd is voor infrastructuur. Op dit gebied heeft in maart 2022 in het kader van de CCR een workshop plaatsgevonden over walstroom bij ligplaatsen. Dit heeft stof tot nadenken opgeleverd en geleid tot de publicatie van een tweede editie van de compilatie van voorbeelden en ervaringen met betrekking tot de behoefte aan en voorzieningen van ligplaatsen. De CCR bewijst op deze wijze haar rol als uitwisselingsforum dat beschikbare deskundigheid kan bundelen.

6. **Modernisering van de regels voor het personeel van het secretariaat**

**Het voorzitterschap heeft zijn volledige steun gegeven aan de actualisering van het Personeelsreglement met het oog op de nieuwe dimensie van het personeelsbestand van het secretariaat en op de aanpassing van de regels aan moderne ontwikkelingen.**

Dit heeft geleid tot gedeeltelijke maar nuttige resultaten voor de komende jaren.

Voor deze belangrijke taak kan de CCR gebruikmaken van de aanbevelingen van de ISRP-SIRP, een structuur binnen de OESO die organisatorisch advies geeft aan alle internationale instellingen die in Europa gevestigd zijn.

Zonder vooruit te lopen op de te volgen aanpak, moet deze herziening worden uitgevoerd in nauwe samenspraak met het personeel, via het Personeelscomité.

**PROTOCOL 5**  
**Oriëntaties van het toekomstige Nederlandse voorzitterschap**

**Besluit**

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar interne reglement (art. 24 (3)),

neemt kennis van het oriënterend document waarin de prioriteiten van het voorzitterschap voor de periode 2024-2025 worden vastgesteld,

dankt de Franse delegatie voor de voorbereidende werkzaamheden in het kader van het toekomstige voorzitterschap,

benadrukt dat dit document de werkprogramma's van haar comités aanvult (Protocol 2023-II-4).

**Bijlage**

## Bijlage bij protocol 5

*De Nederlandse delegatie kijkt uit naar het voeren van het voorzitterschap in de jaren 2024 en 2025. Als algemene leidraad voor deze jaren zijn hieronder enkele onderwerpen opgenomen waar de Nederlandse delegatie in het voorzitterschap graag aanvullende aandacht aan besteedt. Tevens spreekt de Nederlandse delegatie de hoop uit op constructieve gesprekken met delegaties, over zowel het werkveld van de CCR en CESNI als de bredere strategische discussie over de toekomst van de CCR.*

### **a) Versterking van de samenwerking met de Europese Unie**

De Nederlandse delegatie zal bij het aantreden van haar voorzitterschap de inspanningen voortzetten die ondernomen zijn om de samenwerking met DG-MOVE van de Europese Commissie te verbeteren.

Deze inspanningen zijn van essentieel belang gezien de problematiek met betrekking tot de bevoegdheid van de CCR enerzijds en de bevoegdheden van de EU anderzijds. Om hier goed sturing aan te kunnen geven is het van belang dat de strategische koers, in samenspraak met de delegaties en verder bouwend op het eerdere traject, verder wordt geconcretiseerd. Daarnaast moet ingezet worden op een effectieve en efficiënte CCR, waarbij een toekomstbestendige begroting die de prioriteiten reflecteert essentieel is. De resultaten van de strategische discussie zijn daarmee onlosmakelijk verbonden. Het streven is een langdurig financieel commitment van de lidstaten.

Daarnaast spelen ook andere onderwerpen in de relatie met de Europese Commissie, zoals de procedure voor de aanpassing van diverse Richtlijnen, de coördinatieprocedures krachtens artikel 218(9) en het functioneren van CESNI. Het is van belang om scherp te houden welke werkzaamheden door welke organisatie opgepakt kunnen worden. Een duidelijk voorbeeld hierin zijn de effecten en gevolgen van de onderhandelingen over de herziening van de TEN-T Verordening. In de herziening wordt breed ingezet op onderwerpen als vaarweginfrastructuur, verduurzaming, klimaatadaptatie en digitalisering; deze onderwerpen hebben direct effect op de werkzaamheden van de CCR en CESNI.

Tijdens het Nederlandse voorzitterschap loopt het huidige dienstverleningscontract af (maart 2025). Nederland zal zich inzetten voor verlenging. Daarnaast zal met de EC ook gesproken worden over de werkprogramma's voor de tweede helft van het CESNI-contract (jan 2025 tot jan 2028). Nederland wil in deze gesprekken niet alleen de inhoudelijke prioriteiten maar ook de budgettaire randvoorwaarden betrekken.

### **b) Verduurzaming**

Het ontwerpwerkprogramma voor de periode 2024-2025 van het Economisch Comité (ECO) is opgebouwd rond drie hoofdthema's; marktobservatie, energietransitie en het uitwisselen en coördineren van standpunten. Nederland voorziet hierbij de energietransitie als belangrijkste thema met twee korte-termijn prioriteiten: energiebelasting en financiering.

Als eerste betreft dit de huidige belastingvrijstelling voor fossiele brandstoffen (gasolie). Binnen ECO wordt gesproken over de (juridisch bindende) bevoegdheden van de CCR-staten in het kader van de energiebelastingrichtlijn (EBR/ETD), waarin een energieheffing op brandstof voor de binnenvaart is voorzien. Dit vraagstuk heeft een directe relatie met de strategische discussie over de relatie tussen de CCR en de EU. Daarnaast is er op het gebied van het Gasolieprotocol veel werk te verzetten als het gaat om de nieuwe interpretatie en afspraken in PRE van december 2022; hier zet Nederland tijdens het voorzitterschap graag verder op in.

Als tweede wil Nederland inzetten op Europese financiering voor de energietransitie van de Europese binnenvaart. De investeringsbehoeften van de binnenvaart om de toekomstige emissie- en CO<sub>2</sub>- doelstellingen te realiseren zijn zeer hoog. Om de kloof tussen de eigen investeringscapaciteit van de sector en de bijbehorende kosten te overbruggen, is Europese steun essentieel, zijnde specifieke financiering voor de binnenvaart die vergelijkbaar is met andere sectoren. De huidige financieringsinstrumenten op EU-niveau zijn niet toegesneden voor de sector en ongeschikt voor de binnenvaart. Dit signaal moet helder afgegeven worden richting o.a. DG MOVE. Een fonds op EU-niveau gefinancierd door EU- en nationale financieringsregelingen maakt het speelveld voor de gehele vloot gelijk. Nederland wil, gezamenlijk met de CCR, het gesprek aangaan met de EU om de huidige regelingen te verbeteren en mogelijk een dedicated fonds te realiseren.

### **c) Klimaatadaptatie**

Als gevolg van klimaatveranderingen hebben de vaarwegen te maken met bedreigingen als droogte en hoog water. Voor een betrouwbare binnenvaart is het noodzakelijk dat de vaarwegen klimaatadaptief worden ingericht. Dit is recentelijk opnieuw bevestigd door het KNMI (Netherlands Meteorological Institute) in de vertaling van de IPCC-klimaatscenario's.

De opgave van klimaatadaptieve vaarwegen is urgent en complex. Zowel in Nederland (Klimaatbestendige Netwerken/ HVWN en Integraal Riviermanagement) als in Duitsland (Action Plan Low Water Rhine) lopen programma's/ initiatieven om de gevolgen van klimaatverandering in kaart te brengen, dan wel handelingsperspectieven te ontwikkelen hoe klimaatadaptieve vaarwegen te kunnen realiseren.

De opgave van klimaatadaptieve vaarwegen dient internationaal te worden opgepakt omdat vaarwegen niet stoppen bij de landsgrenzen. Het onderwerp 'klimaatverandering' is opgenomen in het werkprogramma van IEN (III-22-11). Nederland wil tijdens het voorzitterschap inzetten op brede aandacht voor het thema klimaatadaptatie. Dit betekent dat het thema ook breder aandacht verdient dan slechts in IEN. Nederland nodigt alle delegaties uit mee te denken over klimaatadaptatie en hoe de CCR een rol kan spelen.

### **d) Smart Shipping**

De Nederlandse delegatie is ingenomen met de recente acties van de CCR op het gebied van vergaand geautomatiseerd varen. Niet alleen spreekt de CCR in de in 2022 gepubliceerde visie dat deze ontwikkeling bijdraagt aan de veiligheid, verduurzaming en concurrentiekracht van de Rijnvaart, maar ook heeft de CCR de nodige stappen genomen in Comité RN en Comité RP om een ontheffingsmogelijkheid voor proefprojecten mogelijk te maken.

Uiteraard kijkt de Nederlandse delegatie met veel vertrouwen en enthousiasme naar de recentelijke ontwikkelingen en spreekt zij de hoop uit op verdere verdieping en continuïteit op dit onderwerp. Immers, de ontwikkelingen staan niet stil. Als onderdeel van de Nederlandse toekomstvisie op de binnenvaart zullen digitalisering en automatisering een prioriteit van het voorzitterschap zijn.

**e) Langlopende overgangsbepalingen**

De Nederlandse delegatie heeft in document RV/G (23) 26 en ECO (23) 20 de bevindingen gedeeld van het onderzoek “De effecten van het aflopen van de langlopende overgangsbepalingen in ESTRIN (2035/2041).” Uit dit onderzoek blijkt dat het aantal kleine schepen (CEMT I, II, III) al jaren afneemt en dat deze ontwikkeling zich naar verwachting zal voortzetten.

Er zijn verschillende redenen voor de daling van het aantal kleine schepen: de leeftijd van de scheepseigenaren (velen naderen hun pensioenleeftijd), de technische staat van het schip in verhouding tot de vereiste investeringen (bv. als gevolg van overgangsbepalingen), alsook economische en ruimtelijke factoren die de vraag naar vervoer met kleine schepen hebben doen afnemen. Er zijn dus diverse ontwikkelingen in de sector die ertoe leiden dat het aantal kleine schepen afneemt en het aflopen van de langlopende overgangsbepalingen is er daar één van.

Voor knelpunten als gevolg van het aflopen van de overgangsbepalingen biedt in individuele gevallen de hardheidsclausule een oplossing. Als één van de oplossingsrichtingen in het rapport wordt echter ook het onderzoeken van de haalbaarheid van collectieve oplossingen op internationaal niveau (CCR/CESNI) genoemd. Als aanzet zijn een spits en een kempenaar geïnspecteerd en de bevindingen daarvan kunnen als basis voor het werk in CCR/CESNI dienen. De Nederlandse delegatie wil dit onderwerp daarom graag opnemen als prioriteit en spreekt de hoop uit op verdere samenwerking op het gebied van het kleine schip.

**PROTOCOL 6**  
**Werkprogramma's**

**Besluit**

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar Besluit 2001-I-3 ter vaststelling van de doelstellingen van de CCR en naar haar interne reglement (art. 17 (2)),

uitgaande van de evaluerende en prospectieve werkzaamheden van haar comités,

neemt kennis van de in de bijlage vermelde, door de comités vastgestelde werkprogramma's voor 2024-2025.

**Bijlage**



**I – Comité Binnenvaartrecht**

**BELANGRIJKSTE TAKEN VAN HET COMITÉ DF:**  
Verduidelijking en harmonisatie van het recht, klachtenprocedure

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Behandeling	Prioriteit	Mandaat op grond van de VM
I-24-1	<b>Vraagstukken in verband met de betrekkingen met de Europese Unie en de wisselwerking tussen Rijnvaartrecht en gemeenschapsrecht</b> Juridische vraagstukken in verband met de tenuitvoerlegging van de samenwerkingsovereenkomsten Beschikbare juridische instrumenten voor de versterking van de samenwerking	vaste taak		Zie ook DF (19) 28 intern	DF, op verzoek van en in overleg met PRE	I	
I-24-2	<b>Juridische monitoring/ toezicht op de naleving van internationale verdragen</b> Monitoren van de ratificaties van de internationale verdragen, en met name van het CLNI 2012, en beantwoorden van eventuele vragen over de tenuitvoerlegging van deze verdragen	vaste taak		DF (11) 20	DF	I	
I-24-3	<b>Bepalen of het noodzakelijk is het gebruik van de begrippen 'schipper' en 'vaartuig' in de drie reglementen van de CCR te harmoniseren</b>	2018 - 2025			DF	I	
I-24-4	<b>Verstrekken van juridische adviezen ook op verzoek van de andere comités</b>	vaste taak			DF, op verzoek van en in overleg met de andere comités	I	

**II – Economisch Comité**

**HOOFDTAAK VAN HET COMITÉ ECO**

Taken met betrekking tot de ontwikkeling van de marktobservatie (MO)

Code	Taken	Duur	Context	Basis	Bevoegdheid	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
<b>Werkzaamheden in verband met de marktobservatie</b>							
II-24-1	<b>Ter beschikking stellen van economische gegevens met betrekking tot de binnenvaart in Europa</b>	Permanent	Een zo volledig mogelijke gegevensvergaring garanderen	Europees contract 2022-2025	ECO	I	
II-24-2	<b>Advies en opmerkingen van het comité vergaren met het oog op de publicatie van de verschillende rapporten</b>		Erop toezien dat de inhoud van de marktobservatierapporten zo goed mogelijk beantwoordt aan de noden van de CCR-delegaties (en de sector).			I	

Code	Taken	Duur	Context	Basis	Bevoegdheid	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
II-24-3	<b>Lage waterstanden en de gevolgen daarvan voor de Rijnvaart: monitoring van de economische aspecten</b>		<p>Regelmatige monitoring van de economische aspecten in verband met de gevolgen van de lage waterstanden voor de Rijnvaart:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- in het kader van de marktobservatie,</li> <li>- op verzoek van de delegaties voor meer specifieke analyses.</li> </ul> <p>In samenwerking met het comité Infrastructuur en milieu voor wat betreft de infrastructuuraspecten</p> <p>In samenwerking met IEN:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- regelmatige organisatie van workshops over dit vraagstuk,</li> <li>- regelmatige verslaglegging door de delegaties over de op nationaal niveau uitgevoerde initiatieven (in het kader van de correspondentiegroep).</li> </ul>	ECO (22) 62 ECO (21) 15	ECO IEN	I	
<b>Bevordering van de energietransitie in de binnenvaart en ondersteuning van de uitvoering van deze transitie</b>							
II-24-4	<b>Ondersteuning bij de tenuitvoerlegging van de maatregelen die voorgesteld zijn in het implementatieplan van de CCR-routekaart</b>	2024 - 2025	Invoering van een internationaal label voor de bescherming van het milieu en klimaat: vaststelling van de ontwerpcriteria, de methode voor het meten van de uitstoot (in twee fasen), de aspecten in verband met de implementatie ervan en de relatie met alle betrokken actoren.	Routekaart van de CCR	ECO RV DF	I	Maatregelen V1 van de routekaart

Code	Taken	Duur	Context	Basis	Bevoegdheid	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
	Het comité draagt in het kader van zijn bevoegdheden bij tot de implementatie van de CCR-routekaart, in samenspraak met de andere betrokken comités en in samenhang met de CCR-studie over de financiering van de energietransitie van de Europese binnenvaart. Het comité doet voorstellen voor de coördinatie van de activiteiten van de CCR met het oog op de uitvoering van de doelstellingen van de Verklaring van Mannheim op economisch gebied.		Identificatie van mogelijke maatregelen om de transitie te realiseren en financieren, toewerken naar een ook voor de binnenvaart passend Europees steunprogramma op het gebied van energietransitie.		ECO		Maatregelen F1 van de routekaart en paragraaf 4.2 van de Verklaring van Mannheim
'EU-taxonomie': technische monitoring door het secretariaat met betrekking tot de werkzaamheden in verband met de taxonomie.			ECO		Maatregelen F2 van de routekaart		
Bijdrage aan de volgende stappen in verband met de routekaart: <ul style="list-style-type: none"> <li>- tegen 2025 verslag uitbrengen over de geboekte vooruitgang bij de tenuitvoerlegging van de routekaart,</li> <li>- uiterlijk in 2025 evalueren of het nodig is de 'CCR-studie' te herzien,</li> <li>- tegen 2025 evalueren of de scope van de routekaart moet worden uitgebreid.</li> </ul>			ECO RV IEN		Hoofdstuk 6 van de routekaart		
II-24-5	<b>Energiebelasting en de gevolgen voor de binnenvaart: aanpassing aan de uitdagingen van de klimaatverandering'</b>	2024 - 2025	In nauwe samenwerking met het Comité DF de herziening van Richtlijn 2003/96/EG volgen en de impact op de binnenvaart en CCR in kaart brengen. Een gecoördineerd standpunt innemen binnen de CCR. Ervoor zorgen dat het Rijnregime in overeenstemming is met de uitdagingen van de klimaatverandering.	ECO (23) 6 intern	ECO DF	I	

Code	Taken	Duur	Context	Basis	Bevoegdheid	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
II-24-6	<b>Verstrekking van informatie over de beschikbare financieringsprogramma's voor de binnenvaart op nationaal en Europees niveau in verband met de energietransitie</b>	2024 - 2025	Jaarlijkse actualisering van een synthese van de beschikbare financieringsmechanismen ten gunste van de energietransitie en de modernisering van de vloot in de CCR-staten.  De belangrijkste rol van het comité is te fungeren als uitwisselingsplatform.	ECO (22) 70 intern ECO (22)m 88 punt 6	ECO	II	Paragraaf 4.1 de van de Verklaring van Mannheim
<b>Platform voor de uitwisseling en coördinatie van standpunten</b>							
II-24-7	<b>Bevordering van de belangen van de binnenvaart, met name op de Rijn, in discussies met economische gevolgen voor de binnenvaart door de bevordering van de coördinatie tussen de delegaties en, in voorkomend geval, de stakeholders</b>	2024 - 2025	In kaart brengen van de ontwikkelingen van het Europees beleid dat een aanzienlijke economische invloed op de binnenvaart heeft.  Indien nodig een analysedocument voorbereiden en overwegingen aandragen rond deze ontwikkelingen.  Voorleggen van deze overwegingen bij de desbetreffende instellingen door de delegaties en/of het secretariaat.  Een gecoördineerd standpunt innemen binnen de CCR en de stem van de binnenvaart uitdragen.	ECO (23)m 12 punt 6	ECO	I	Paragraaf 6 van de Verklaring van Mannheim

Code	Taken	Duur	Context	Basis	Bevoegdheid	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
II-24-8	<b>Uitnodiging van externe sprekers om projecten of studies te presenteren die verband houden met de activiteiten van het Economisch Comité, de prioriteiten van de Verklaring van Mannheim of de routekaart</b>	2024 - 2025	<p>Een externe actor toestaan een presentatie te geven in verband met de activiteiten van het Economisch Comité.</p> <p>Op initiatief van de delegaties of het secretariaat kunnen met name presentaties worden gehouden over onderwerpen die verband houden met de Verklaring van Mannheim, zoals een betere integratie van de binnenvaart in de digitale en multimodale logistieke ketens, sneller en efficiënter laden/lossen van binnenvaartvrachten in zeehavens, aspecten die verband houden met het klimaat of energievraagstukken en de financiering daarvan.</p>		ECO	II	

**III - Comité Infrastructuur en milieu**

**HOOFDTAKEN VAN HET COMITÉ IEN:**

Onderhoud en verbetering van de vaarweg, overkoepelende milieuonderwerpen, principiële vraagstukken met betrekking tot de verduurzaming van de binnenvaart

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
III-24-1	<b>Bevordering van de veiligheid en het vlotte verloop van de Rijnvaart bij het gebruik van alternatieve brandstoffen</b>	2024 - 2025	<p>De diensten die bij incidenten op de Rijn in actie komen, zoals reddingsdiensten, brandweer en politie, eventueel ook nog de vaarwegbeheerders, moeten erop voorbereid zijn om doelgericht maatregelen te treffen bij gevaarlijke incidenten met alternatieve brandstoffen of met grote elektrische opslagsystemen.</p> <p>Hiervoor zou in 2025 een specifieke bijeenkomst georganiseerd kunnen worden, in de vorm van een rondetafelconferentie of workshop. Hiervoor moeten in 2024 nog verschillende organisatorische aspecten bekeken worden, zoals bijvoorbeeld eventueel een betaling voor deelname en voorbereidende werkzaamheden zoals het opstellen van een ontwerpprogramma.</p> <p>(Zie ook III-22-1)</p>	IEN (21) 71 = IEN/G (21) 43	IEN/G	II	→ 4.1

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
III-24-2	<p><b>Ondersteuning bij de tenuitvoerlegging van de maatregelen die voorgesteld zijn in het implementatieplan van de CCR-routekaart</b></p> <p>In samenspraak met de andere bevoegde comités draagt het comité IEN in het kader van de eigen bevoegdheden bij aan de tenuitvoerbrenning van de CCR-routekaart. Het comité komt met voorstellen voor de coördinatie van CCR-activiteiten ter implementatie van de doelstellingen van de Verklaring van Mannheim voor zover het gaat om infrastructuur.</p>		<p><b>Bijdrage aan de volgende stappen in het kader van de routekaart:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verslag over de vooruitgang in de omzetting van de routekaart tot 2025;</li> <li>• Op zijn laatst in 2025 onderzoeken in hoeverre een herziening van de “CCR-studie” zinvol is;</li> <li>• Tot 2025 een eventuele uitbreiding van de omvang van de routekaart onderzoeken.</li> </ul>		ECO/RV/ IEN	I	→ 5 Hoofdstuk 6 van de routekaart
			<p><b>De routekaart voor de vermindering van de uitstoot is van groot strategisch belang voor de CCR en bevat aspecten die betrekking hebben op de infrastructuur.</b></p> <p>Het comité bespreekt dit in functie van het onderwerp samen met het Economisch Comité en het Comité Reglement van onderzoek. De nadruk ligt momenteel op de uitwisseling van informatie over nationale maatregelen ter omzetting van de CCR-routekaart en het emissielabel van de CCR.</p> <p>(Zie ook III-22-4)</p>				IEN



Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
			<p><b>Ondersteuning bij de ontwikkeling van voorstellen voor de infrastructuur betreffend het beschikbaar maken van alternatieve energiebronnen voor de binnenvaart in het kader van de maatregelen R1f en R3 van de routekaart.</b></p> <p>Het gebruik van alternatieve energiebronnen zal in de toekomst toenemen. De CCR heeft er belang bij dat de hiervoor noodzakelijke infrastructuur in voldoende mate beschikbaar komt. Samen met het Comité Reglement van onderzoek zullen de nationale en Europese activiteiten op dit vlak worden begeleid en door gerichte impulsen worden ondersteund (zie ook maatregel R3 van de routekaart).</p> <p>Het comité werkt aan de identificatie van technische en juridische leemten in de regelgeving inzake bunkerstations voor alternatieve energiebronnen. De eerste belangrijke elementen werden reeds tijdens de workshop voor walstroom vastgesteld (zie ook IEN (22) 6 en maatregel R1f van de routekaart).</p> <p>(Zie ook III-22-8)</p>		IEN/G	II	→ 5

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
III-24-3	<b>Formulering van eisen aan de Rijn als vaarweg</b>	2024	<p>De binnenvaart zal bij het gebruik van de Rijn in de toekomst nog beter dan voorheen rekening moeten houden met de doelstellingen van de andere gebruikers. De ICBR heeft haar doelstellingen vastgelegd in het programma 'Rijn2040'. Het comité zal doelstellingen formuleren voor het gebruik van de Rijn als vaarweg.</p> <p>Het comité heeft in het voorjaar een ontwerp tekst hiervoor voorgelegd aan de andere comités en is voornemens deze werkzaamheden eind 2023, respectievelijk begin 2024 af te ronden. Daarna (2024 of 2025) zullen de resultaten worden gepresenteerd aan de stakeholders in het kader van een nog nader te bepalen bijeenkomst.</p> <p>(Zie III-22-3)</p>	<p>IEN (19)m 24, punt 7</p> <p>IEN (21) 31 intern</p> <p>IEN (21)m 37, punt 16</p>	IEN	I	→ 6.1

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
III-24-4	<b>Behartiging van het CCR-standpunt en van de belangen van de Rijnvaart bij de werkzaamheden van de Europese Commissie voor het opstellen van een concept voor de 'Good Navigation Status (GNS)' en bij de implementatie van de TEN-T-Verordening.</b>	2024 - 2025	<p>De herziene TEN-T-Verordening zal naar verwachting eind 2023 gepubliceerd worden.</p> <p>Ook in 2024 en 2025 zullen werkzaamheden op het vlak van de GNS en ter ondersteuning van de implementatie van de TEN-T-Verordening in een nader te bepalen Europese deskundigengroep (bijv. NAIADES) noodzakelijk zijn. Het comité heeft mede tot taak om via de leden van het comité het standpunt van de CCR in een dergelijke groep te behartigen.</p> <p>Er zijn aanvullende, gerichte stakeholder-activiteiten nodig. (Zie III-22-5)</p>	<p>IEN (15) 29 = IEN/G (15) 48</p> <p>IEN (19) 8 = IEN/G (19) 10</p> <p>IEN (21) 44 intern = IEN/G (20) 33 intern</p> <p>IEN (21) 60 = IEN/G (21) 37</p>	IEN/G	I	→ 2.1

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
III-24-5	<b>Opstellen van voorstellen ter verhoging van het aantal en verbetering van de kwaliteit van de ligplaatsen langs de Rijn, met name ten aanzien van de beschikbaarheid van walstroom en laadpunten bij de ligplaatsen</b>	2024 - 2025	De afronding van de werkzaamheden met betrekking tot de kwantitatieve aspecten is voorzien voor eind 2023. Daarna volgen de werkzaamheden voor de regionale verdeling van de extra ligplaatslocaties en het in kaart brengen van de bezettingsgraad van de beschikbare ligplaatslocaties, met tegelijkertijd de kwalitatieve aspecten van de ligplaatslocaties.  Eerste maatregelen op korte termijn uit het actieplan "Walstroom en ligplaatsen" worden omgezet.  (Zie III-22-7)	IEN (19)m 24, punt 6.1 IEN (21) m 37, punt 7 IEN (21) 26 intern IEN (23)m 34, punt 6.1 IEN (23) 37	IEN/G	I	→ 5 → 7.2
III-24-6	<b>Analyse van activiteiten en documenten van de Europese Commissie in het kader van de implementatie van de Kaderrichtlijn Water (Richtlijn 2000/60/EG) met betrekking tot de Rijn, resp. de Rijnvaart, en, voor zover nodig, formuleren van aanbevelingen voor maatregelen ter ondersteuning van de delegaties</b>	2024 - 2025	Volgen van de activiteiten in het kader van de <i>Common Implementation Strategy</i> (CIS) van de Europese Commissie; coördinatie van CIS-activiteiten die gevolgen voor de scheepvaart hebben.  (Zie III-22-10)	IEN (13) 32	IEN/G	II	

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
III-24-7	<p><b>Klimaatverandering (mitigatie en adaptatie): analyse van studies over de gevolgen van de klimaatverandering voor de Rijn als waterweg. Behandeling van de eisen van de binnenvaart aan de Rijn als waterweg. Op grond daarvan aanbevelingen opstellen voor een eventuele aanpassing van de infrastructuur.</b></p> <p><b>Aanpassing van het CCR-rapport over de stand van zaken met betrekking tot de klimaatverandering en de gevolgen voor [de Rijnvaart en] de infrastructuur.</b></p>	2024 - 2025	<p>Het comité heeft besloten het verslag over de stand van zaken op basis van het zesde rapport van de wereldklimaatraad (IPCC) vanaf 2023 te actualiseren.</p> <p>Het comité actualiseert indien nodig de tekst over de klimaatverandering op de website van de CCR.</p> <p>Het comité volgt de ontwikkelingen in het kader van de CHR en ICBR en past indien nodig zijn besluiten aan.</p> <p>Het comité past het verslag over de stand van zaken aan.</p> <p>(Zie III-22-11)</p>	<p>2006-I-4, IV 2008-I-12 2009-I-5 2011-II-6, III</p> <p>IEN (20)m 81, punt 9</p>	IEN/G	I	

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
III-24-8	<b>Laagwater: analyse van studies over laagwater van de Rijn. Op basis daarvan opstellen van aanbevelingen voor maatregelen ter aanpassing van de infrastructuur. Voortzetting van de activiteiten met betrekking tot de discussienota „Act Now“.</b>	2024 - 2025	Analyse van de gevolgen van laagwater voor de Rijnvaart en daar aanbevelingen uit afleiden voor de infrastructuur, in samenwerking met het Economisch Comité voor wat betreft de economische aspecten op basis van de derde versie van de discussienota „Act now!“.  (Zie III-22-12)	IEN (18) 39 = IEN/G (18) 35 = ECO (18) 41  IEN (21)m 37, punt 11  IEN (21) 20	IEN/G	II	→ 1
III-24-9	<b>Aanpassing en actualisering van de “Procedure voor het bepalen van voorwaarden en verplichtingen voor bouwwerken aan de Rijn in het kader van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart” en de „Minimumeisen en aanbevelingen van de CCR voor de technische uitvoering van werken aan de Rijn“</b>	2024 - 2025	In de afgelopen jaren werden enkele fouten in de procedure van het comité ontdekt en voorstellen ter verbetering gedaan.  Het Comité zou de minimumeisen kunnen controleren en indien nodig kunnen aanpassen.	2016-II-17  IEN (18) 7	IEN	II	

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
III-24-10	<b>In kaart brengen van knelpunten in de Rijn</b>	2024 - 2025	In kaart brengen van eventuele knelpunten bij bruggen over de Rijn. In kaart brengen van doorvaarthoogten en -breedtes. Opstellen van een lijst voor eind 2025.	IEN (22)m 88, punt 4.1	IEN/G	II	
III-24-11	<b>Infrastructurele mogelijkheden om de modal shift van grote en zware transporten naar de waterweg te bevorderen</b>	2024- 2025	Uitwisseling over de uitbreiding van de identificatie van overslagpunten voor grote en zware transporten langs de hele Rijn, over de uitbreiding van geschikte hubs voor deze transporten en over de infrastructurele ondersteuning om RoRo-transporten op de Rijn te bevorderen.	IEN (23) 54	IEN	II	→ 6
III-24-12	<b>Beoordeling en voorbereiding van de goedkeuring van bouwwerkzaamheden, voor zover deze gevolgen voor de scheepvaart hebben</b>	Vaste taak		1995-I-29	IEN/G	P <sup>1</sup>	
III-24-13	<b>Vaststelling van de beschikbaarheid van de sluizen in de Oberrhein</b>	Vaste taak	Deelname aan de regelmatige bijeenkomsten ter afstemming van de stremming van de sluizen in de Oberrhein.	2007-II-6, IV	IEN/G	P	

<sup>1</sup> P betekent 'permanent'.

**IV – Comité Politierglement**

**HOOFDTAKEN VAN HET COMITE RP:**

veiligheid van de scheepsbedrijfsvoering, scheepsbedrijfsvoering en gedrag in het verkeer;  
River Information Services (RIS)

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring v. Mannheim
<b>Veiligheid van het scheepsbedrijf, bedrijf van de schepen en gedrag in het verkeer</b>							
IV-24-1	<b>Bevordering van het gebruik van alternatieve brandstoffen in de binnenvaart – Voorschriften op het gebied van de veiligheid en infrastructuur</b>	2022 - 2025	RPR, ES-TRIN	RP/G (21) 58 = RP (21) 59 RP/G (23) 53 = RP (23) 46 = RIS/G (23) 27	RP/G (RV)	I	→5
IV-24-2	<b>Aanpassing van de voorschriften inzake de aanwezigheid van scheepsbescheiden en andere documenten in elektronische vorm aan boord</b>	2016 - 2025	Artikel 1.10 en bijlage 13 van het RPR	Besluiten 2019-II-16, 2021-I-10 en 2022-II-14	RP/G (RV/G, STF, RIS/G)	II	→5
IV-24-3	<b>Markering van de vaarweg en van obstakels</b>	2024 - 2025	Bijlage 8, onderdeel III van het RPR	RP/G (23) 36 = RP (23) 29	RP/G	II	→5
IV-24-4	<b>Artikel 14.09 van het RPR – Wijziging van aangewezen ligplaatsen op de rede Wesseling-Godorf</b>	2024 - 2025	Artikel 14.09 van het RPR	RP/G (23) 42 = RP (23) 40	RP/G	II	
IV-24-5	<b>Beoordeling van de mogelijke gevolgen voor het RPR met betrekking tot het gebruik en functioneren van de trackcontroleassistent (TCA) voor de binnenvaart</b>	2023 - 2025	RPR	RP/G (23) 54 = RP (23) 47 = RN (23) 35	RP/G (RIS/G)	II	→5



Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring v. Mannheim
IV-24-6	<b>Artikel 3.10 van het RPR - Tekens van varende duwstellen</b>	2024 - 2025	Artikel 3.10 van het RPR	RP (23) 50 = RP/G (23) 59	RP/G	II	
IV-24-7	<b>Analyse en eventuele aanpassing van het RPR met betrekking tot geautomatiseerd varen</b>	2022 - 2025	RPR	RP (21) 61 rev. 1 = RP/G (21) 60 rev. 1 RIS/G (21) 45 rev. 1 RP/G (23) 11	RP/G (RIS/G)	I	→5
IV-24-8	<b>Beoordeling van de voorschriften inzake de positie van de boordlichten</b>	2020 - 2025	Artikel 3.08 van het RPR	RP (23) 66 = RP/G (23) 67	RP/G	II	

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring v. Mannheim
<b>Informatiediensten voor de binnenvaart</b>							
IV-24-9	<b>Uitbreiding van de elektronische meldplicht vanaf 1 december 2026</b>	2023 - 2025	Artikel 12.01 van het RPR	Besluit 2023-I-8  RP/G (23) 56 = RIS/G (23) 28	RP/G (RIS/G)	I	→5
IV-24- 10	<b>Actualisering van de verwijzingen naar de RIS-standaarden in het RPR</b>	2024 - 2025	RPR, ES-RIS	RP (19) 69 rev. 1 intern = RP/G (19) 78 rev. 1 intern = RIS/G (19) 58 rev. 1 intern	RP/G (RIS/G)	P <sup>1</sup>	
IV-24-11	<b>Actualisering van de elektronische brochure en de CCR-informatiebrochure over de verplichte uitrusting met een Inland AIS-apparaat en een visualiseringssysteem voor elektronische kaarten</b>	2022 - 2025	RPR	RP (21)m 34, punt 7.2	RIS/G	P	
IV-24-12	<b>Voorlegging van een voorstel voor een beslissing inzake de verplichtstelling van de weergave van het plaatsen van het blauwe bord in Inland ECDIS</b>	2014 - 2025	Artikel 4.07 van het RPR, Bijlage 5 van ES-TRIN	RP (21) 41 rev. 2 = RP/G (21) 41 rev. 2 = RIS/G (21) 34 rev. 2 RIS/G (22) 9 rev. 1	RIS/G (RP/G)	II	→5

<sup>1</sup> P staat voor "permanent"

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring v. Mannheim
IV-24-13	<b>Beoordeling van de mogelijke gevolgen voor het RPR van het gebruik van jachtradarinstallaties, toekomstige halfgeleiderradar en radargegevens in andere toepassingen</b>	2022 - 2025	RPR	RP (23) 52 rev. 2 = RP/G (23) 62 rev. 2 = RISG (23) 36 rev. 2  RIS/G (23) 17	RIS/G (RP/G)	II	
IV-24-14	<b>Opstellen van toekomstbestendige eisen voor informatie- en navigatieapparaten</b>	2022 - 2025	RPR, ES-TRIN	RP (23) 51 = RP/G (23) 61 = RISG (23) 35  RIS/G (22) 43 rev. 1	RIS/G (RP/G)	I	
IV-24-15	<b>Vorbereidende werkzaamheden met betrekking tot mogelijke eisen en aanbevelingen inzake de afstandsbesturingscentrales van schepen</b>	2022 - 2025		RP (21) 67 = RIS/G (21) 49 = RP/G (21) 64	RP/G (RIS/G)	II	→5
IV-24-16	<b>Ontwikkeling van maatregelen om de cyberveerkracht te vergroten en de binnenvaartdiensten op de Rijn in stand te houden tijdens cyberaanvallen</b>	2020 - 2025	RPR, ES-TRIN ES-RIS	RP (19) 35 = RP/G (19) 46 = RIS/G (19) 35  RP (21) 83 intern rev. 1 = RIS/G (21) 59 intern rev. 1  RP (22) 41 rev. 3 interne = RP/G (22) 49 rev. 3 interne = RIS/G (22) 31 rev. 3 interne	RIS/G RIS/G Cyber RP/G	I	→5

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Referentie Verklaring v. Mannheim
IV-24-17	<b>Monitoring van de evolutie van het gebruik van ASM's (Application Specific Messages, specifieke berichten voor applicaties)</b>	2017 - 2025	Artikel 4.07 van het RPR	RIS/G (21) 35 rev. 2 = RP (21) 42 rev. 2 = RP/G (21) 42 rev. 2	RIS/G (RP/G)	II	→5
IV-24-18	<b>Monitoring van de evolutie van het gebruik van AtoN's (Aids to Navigation, navigatie-ondersteuning) in Inland AIS</b>	2018 - 2025	Artikel 4.07 van het RPR	RIS/G (21) 36 rev. 1 = RP (21) 43 rev. 1 = RP/G (21) 43 rev. 1	RIS/G (RP/G)	I	→5
IV-24-19	<b>Vorbereidende werkzaamheden voor een nieuwe digitale strategie</b>	2016 - 2025		RP (21) 81 = RIS/G (21) 57 = RP/G (21) 72  RP (22) 26 = RP/G (22) 26 = RIS/G (22) 11  RP (23) 33m, punt 8	RIS/G	II	→5
IV-24-20	<b>Vorbereidende werkzaamheden voor een gap-analyse om vast te stellen of in ES-RIS aanvullende voorschriften nodig zijn voor de automatisering in de binnenvaart</b>	2022 - 2025	ES-RIS	RP (21) 71 = RIS/G (21) 53  RN (22) 8 rev. 1 = RP (22) 23 rev. 1 = RP/G (22) 37 = RIS/G (22) 24	RIS/G	I	→5

**V – Comité sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding**

**PRIORITEITEN ZOALS BEPAALD TIJDENS DE COMITÉ-VERGADERING VAN STF:**

Rijnpatenten, kwalificaties en arbeidsomstandigheden van binnenschippers

Code	Thema	Termijn	Voorschriften	Basis	Behandeling	Prioriteit	Verklaring van Mannheim
<b>Actualiseringen van het RSP</b>							
V-24-1	Compilatie van verbeteringspunten voor het RSP en voorbereiding van de eventuele bijbehorende wijzigingen	2024 – 2025	RSP	Besluit 2022-II-9	STF en STF/G	P	Punten 2 en 7
V-24-2	Actualisering van het RSP om referenties en terminologie in overeenstemming te brengen en kleine technische wijzigingen door te voeren	2024 – 2025	RSP	Besluit 2022-II-9	STF en STF/G	P	
<b>Geharmoniseerde tenuitvoerlegging van het RSP en samenwerking tussen autoriteiten</b>							
V-24-3	Begeleiding van de tenuitvoerlegging van het RSP, identificatie van geharmoniseerde oplossingen en samenwerking tussen de autoriteiten, actualisering van de lijsten en overzichten voor de implementatie van het RSP	2024 – 2025	RSP	Besluit 2022-II-9 STF/G (23) 31 STF/G (23) 27	STF en STF/G	P	
V-24-4	Bespreking van de mogelijkheid en, indien van toepassing, de voorwaarden om examens in het Engels af te nemen	2024 – 2025	-	STF (23) 36 (probleemanalyse CH)	STF en STF/G	II	Punt 7

Code	Thema	Termijn	Voorschriften	Basis	Behandeling	Prioriteit	Verklaring van Mannheim
V-24-5	Beheer en evaluatie van de administratieve overeenstemmingen en, indien nodig, aanvullende erkenningsprocedures	2024 – 2025	RSP, hoofdstuk 20	Besluit 2016-I-7 Administratieve overeenstemmingen STF (23) 41 (probleemanalyse)	STF en STF/G	P	
V-24-6	Bijdrage aan de herziening van Richtlijn (EU) 2017/2397	2024 – 2025	RSP en Richtlijn (EU) 2017/2397	STF (23) 42 intern (probleemanalyse) STF (23) 54 (probleemanalyse BE)	STF en STF/G	P	Punt 2
V-24-7	Verduidelijking van de termen 'intrekking', 'opschorting' en 'invordering' en harmonisatie van de praktische benaderingen	2024 – 2025	RSP en Richtlijn (EU) 2017/2397	STF (23) 43 (probleemanalyse BE)	STF en STF/G	I	
<b>Innovatie: nieuwe technologieën, vergroening en flexibiliteit van de bemanningen</b>							
V-24-8	Evaluatie van de noodzaak van een juridisch kader voor de bemanningsleden aan boord van vaartuigen met alternatieve voortstuwingen, met inbegrip van een mogelijk gebruik van bunkersimulators	2024 – 2025	RSP	Besluit 2022-II-9 STF (23) 51 intern (probleemanalyse DE) STF (23) 54 (probleemanalyse BE)	STF en STF/G	II	Punt 7
V-24-9	Monitoring van het initiatief van de Europese Commissie inzake bemanningen en e-tools	2024 – 2025	-	PRE (23)m 9, 2.3	STF/G en STF	I	Punten 2 en 7

Code	Thema	Termijn	Voorschriften	Basis	Behandeling	Prioriteit	Verklaring van Mannheim
V-24-10	Gap-analyse om de hiaten te dichten tussen het RSP en de behoefte aan aanpassingen met het oog op geautomatiseerde en op afstand bestuurde vaartuigen	2024	RSP	STF (23) 45 intern (probleemanalyse BE)	STF en STF/G	I	Punt 7
V-24-11	Formulering van adviezen over aanvragen tot ontheffing voor proefprojecten die worden ingediend bij het Klein Scheepvaartcomité in verband met de beroepskwalificaties en de bemanningen	2024 – 2025		Ontheffingsprocedure voor proefprojecten op het gebied van geautomatiseerd en op afstand bestuurd varen op de Rijn	STF, in samenwerking met RN	P	Punt 7
V-24-12	Ontwikkelen van een methodologie betreffende bemanning en kwalificaties voor geautomatiseerd varen en besturing op afstand	2025	-	STF (23) 54 (probleemanalyse BE)	STF	I	Punt 7
V-24-13	Analyse voor de bevordering van het gebruik van de simulator	2024 - 2025	RSN	STF (23) 54 (probleemanalyse BE)	STF/G en STF	II	Punt 7
<b>Aantrekkelijkheid van de binnenvaartberoepen</b>							
V-24-14	Bijdrage aan de vergroting van de aantrekkelijkheid van de binnenvaartberoepen, ook door: - de verzameling en kwalitatieve analyse van gegevens met betrekking tot de afgifte van kwalificatiecertificaten en de voortzetting van de monitoring van de arbeidsmarkt voor nautisch personeel,	2024 - 2025	-	STF (23) 36 (probleemanalyse CH)	STF en STF/G	I	Punt 7

<b>Code</b>	<b>Thema</b>	<b>Termijn</b>	<b>Voorschriften</b>	<b>Basis</b>	<b>Behandeling</b>	<b>Prioriteit</b>	<b>Verklaring van Mannheim</b>
	- de compilatie van informatie over wervingscampagnes, met inbegrip van een presentatie door de Rijnvaartsector van haar wervingsstrategie						



**VI - Comité Reglement van onderzoek (RV)**

**HOOFDTAKEN VAN HET COMITÉ RV:**

Technische veiligheid van de schepen, bouw en uitrusting van de schepen

Code	Taken	Duur	Context	Basis	Bevoegdheid	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
VI-24-1	Afgifte van aanbevelingen voor gelijkwaardigheden en afwijkingen in toepassing van artikel 2.20 van het ROSR	2024 - 2025	ROSR, artikel 2.20	-	RV/G	P	Maatregel V3 van de routekaart en paragraaf 5 van de Verklaring van Mannheim
VI-24-2	Aanpassing van het ROSR om rekening te houden met de publicatie van nieuwe edities van ES-TRIN en met nieuwe ontwikkelingen	2024	ROSR, artikel 1.01, lid 25,	2017-II-20 2019-I-11 2020-II-22 2022-II-15	RV/G - RV	P	Maatregel R1a van de routekaart
VI-24-3	Ondersteuning bij de tenuitvoerlegging van de maatregelen die worden voorgesteld in het implementatieplan van de routekaart van de CCR, met name: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Invoering van een internationaal label voor de bescherming van het milieu en klimaat: voorbereidende werkzaamheden inzake de vaststelling van de ontwerpcriteria, de methode voor het meten van de uitstoot (in twee fasen), de aspecten in verband met de tenuitvoerlegging, in samenwerking met alle betrokken actoren</li> <li>- Bijwerking van de lijst van innoverende schepen</li> <li>- Vergaren van gegevens op jaarbasis over de uitstoot van broeikasgassen en andere verontreinigende stoffen</li> <li>- Bevorderen van onderzoeks- en innovatieprojecten</li> <li>- Bijdragen aan de volgende fasen zoals voorzien in hoofdstuk 6 van de routekaart (dat wil zeggen voornamelijk tegen 2025 verslag uitbrengen over de vooruitgang en evalueren of het nodig is de studies ten aanzien van de technologieën te herzien en de scope van de routekaart uit te breiden).</li> </ul>	2024 - 2025	-	2021-II-36 (routekaart inzake de uitstoot) RV (23)m 35, punt 5 RV (21)m 23, punt 3.1	RV – ECO – IEN – DF	I	Maatregelen V1, V4, V6 en F3 van de routekaart en paragraaf 4 van de Verklaring van Mannheim

Code	Taken	Duur	Context	Basis	Bevoegdheid	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
VI-24-4	Vorbereidende werkzaamheden met betrekking tot het vinden van collectieve oplossingen voor het behoud van het kleine schip in relatie tot het aflopen van de langlopende overgangsbepalingen in ES-TRIN	2025	ROSR, ES-TRIN	Prioriteiten van het Nederlands voorzitterschap PRE (23) 18	RV/G - RV	I	-
VI-24-5	Vorbereidende werkzaamheden voor eventuele eisen en aanbevelingen voor de afstandsbesturingscentrales voor binnenschepen	2025	ROSR, ES-TRIN	RV (21) 62 RV/G (22) 37 rev. 1 = RN (23) 9	RVG – RN - RN	II	Paragraaf 5 van de Verklaring van Mannheim
VI-24-6	Verduidelijking van de procedure voor de erkenning van classificatiebureaus door de CCR	2025	ROSR	RV (21) 55 RV/G (23) 8 = RV (23) 3	RV	II	-
VI-24-7	Bijeenbrengen en delen van ervaringen die zijn opgedaan in de praktijk en in het kader van onderzoeksprojecten bij het aanpassen van schepen aan laagwater. In de gaten houden of er geen hindernissen of leemten zijn in de regelgeving tegen de achtergrond van de aanpassing van schepen aan laagwater en zo nodig een afgestemd voorstel uitwerken ter attentie van CESNI.	2025	ROSR, ES-TRIN	RV (22)m 79, punt 9	RV/G	II	-
VI-24-8	Taken die kunnen voortvloeien uit het werkprogramma van CESNI, het Comité Politierglement, het Economisch Comité, het Klein Scheepvaartcomité, een ander comité of het voorzitterschap van de CCR op basis van een specifiek mandaat of een probleemanalyse	2024 - 2025	-	-	RVG – RV	II	-

**VII – Kleiner Scheepvaartcomité**

**HOOFDTAKEN VAN HET COMITÉ RN:**

Sturing en coördinatie van de werkzaamheden met betrekking tot geautomatiseerd varen

Code	Taak	Termijn	Basis	Behandeling	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
VII-24-1	Behandeling van de verzoeken om een aanbeveling in het kader van de reglementen van de CCR	Permanent	Besluit 2020-II-21	RN	P	→5
VII-24-2	Monitoring van de acceptatie en toepassing van de internationale definitie van de automatiseringsniveaus in de binnenvaart, met name buiten de CCR	Permanent	Besluiten 2018-II-16 en 2020-II-21	RN	P	→5
VII-24-3	Opstelling van een woordenlijst over geautomatiseerd varen en op afstand bestuurd vaartuigen in de drie werktalen van de CCR plus het Engels	Permanent	RN (23) 24 = RP (23) 34 = RP/G (23) 38 = RV (23) 33 = RV/G (23) 27 = IEN (23) 36 = IEN/G (23) 29 = DF (23) 21 = STF (23) 29	RN	P	→5
VII-24-4	Overzicht van de proefprojecten op het gebied van geautomatiseerd varen en op afstand bestuurd vaartuigen	Permanent	Besluit 2018-II-16 <a href="http://automation.ccr-zkr.org">automation.ccr-zkr.org</a>	RN	P	→5
VII-24-5	Actualisering van de kaderdocumenten voor een proefproject op de Rijn, rekening houdend met de opgedane ervaring	Permanent	<a href="https://www.ccr-zkr.org/12050000-fr.html#04">https://www.ccr-zkr.org/12050000-fr.html#04</a>	RN	I	→5
VII-24-6	Verzamelen van informatie over de ervaring die is opgedaan in het kader van proefprojecten voor geautomatiseerd varen en op afstand bestuurd vaartuigen	Permanent	Besluit 2020-II-21	RN	P	→5

Code	Taak	Termijn	Basis	Behandeling	Prioriteit	Referentie Verklaring van Mannheim
VII-24-7	<b>Ontwikkeling van een procedure voor de evaluatie van de resultaten van afgeronde proefprojecten die een aanbeveling van de CCR hebben gekregen</b>	2023-2025	RN (21) 12 rev. 5 ; RN (22)m 16, punt 3.1	RN	II	→5
VII-24-8	<b>Coördinatie van de werkzaamheden met betrekking tot geautomatiseerd varen in overleg met de andere comités van de CCR (STF, RV, RP, en wanneer de situatie daarom vraagt, IEN, MD en DF)</b>	Permanent	Besluit 2020-II-21	RN	P	→5
VII-24-9	<b>Coördinatie van de werkzaamheden met betrekking tot de afstandsbesturingscentrales in overleg met de andere comités van de CCR (STF, RV, RP en, wanneer de situatie daarom vraagt, IEN, MD en DF)</b>	Permanent	RN (23) 12 = RP (23) 14 = RP/G (23) 28 = RV (23) 12 = RV/G (23) 13 = STF (23) 15; RN (23) 31 = RP (23) 41 = RP/G (23) 43 = RV (23) 40 = RV/G (23) 31 = STF (23) 18 = DF (23) 24	RN	P	→5
VII-24-10	<b>Monitoring van de ontwikkeling van technologieën die nuttig kunnen zijn voor het geautomatiseerd varen, zoals 'intention sharing'</b>	Permanent	RN (23) 43	RN	P	→5

**PROTOCOL 7**  
**Voorzitterschap en plaatsvervangend voorzitterschap**  
**van de comités voor de periode 2024-2025**

**Besluit**

De Centrale Commissie

Keurt de in de bijlage vermelde tabel betreffende het voorzitterschap en het plaatsvervangend voorzitterschap van de organen van de Centrale Commissie voor de periode 2024-2025 goed.

**Bijlage**

**Bijlage bij protocol 7**

**Voorzitterschappen van de comités voor de periode 2024-2025**

PERIODE	ORGANEN									
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF	RN
Voorzitterschap 2024/2025	NL	NL	FR	CH	NL	CH	BE	BE	DE	BE

**Vicevoorzitterschappen van de comités voor de periode 2024-2025**

PERIODE	ORGANEN									
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF	RN
Vicevoorzitterschap 2024/2025	CH	CH	NL	FR	CH	FR	NL	CH	BE	DE

**II. Economische aspecten**

**PROTOCOL 8**

**Goedkeuring van het verslag over de economische situatie in de Europese binnenvaart in 2022**

**Besluit wordt door middel van de schriftelijke procedure aangenomen op 28 juli 2023.**

De Centrale Commissie

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

neemt kennis van het verslag over de economische situatie in de Europese binnenvaart in 2022.

**Bijlage**

## Bijlage bij protocol 8

Het jaar 2022 wordt gekenmerkt door een aaneenschakeling van gebeurtenissen die de economie in het algemeen onder druk zette. De binnenvaart bleef niet verschoond van de negatieve gevolgen van het gewapende conflict tussen Rusland en Oekraïne. Laagwater, de grondstofprijzen die explodeerden en de energiecrisis, om maar een paar nadelige factoren te noemen, waren niet bepaald bevorderlijk voor de binnenvaartactiviteiten. Alle vrachtsegmenten, met uitzondering van steenkool, lieten een krimp zien ten aanzien van de vervoerde hoeveelheden, hoewel de omvang van de negatieve impact verschillend uitviel. In 2022 kan een economische recessie in het binnenvaartsegment van het vrachtvervoer worden vastgesteld. De hoeveelheid vervoerde vracht daalde in Europa met -5,5%. Voor de Rijn in zijn totaliteit (van Bazel tot aan de Noordzee) bedroeg de daling -6,8% ten opzichte van 2021. Kijkt men naar de traditionele Rijn (van Bazel tot aan de Duits-Nederlandse grens) dan daalde het vrachtvervoer vergeleken met 2021 met -7,8%, terwijl dit voor de Rijndelta in Nederland (van de Duits-Nederlandse grens tot de Noordzee) -5,7% was. De scheepvaart over de Donau werd beïnvloed door verschillende factoren als gevolg van de oorlog in Oekraïne, terwijl er juist eind 2021 en in de eerste twee maanden van 2022 positieve tekenen waren in de richting van een zekere toename van de vervoersvolumes. De oorlog liet zijn sporen achter en de vervoerde hoeveelheden liepen als gevolg daarvan in alle vrachtsegmenten in 2022 terug.

De energiecrisis in 2022 leidde tot een grotere vraag naar aardgas waardoor – vooral aan het begin van het jaar – de prijzen de lucht in schoten. Daarom werd gezocht naar andere energiedragers in plaats van aardgas zoals steenkool. De vraag naar steenkool steeg daardoor fors, wat bijdroeg aan een groeipercentage van +10,6% voor de gehele Rijn in vergelijking met 2021. De oorlog tussen Rusland en Oekraïne met daarnaast periodes van laagwater in 2022, gestegen prijzen voor grondstoffen die de productiekosten omhoog joegen, alsook de sluiting van de Oekraïense havens aan de Zwarte Zee, droegen samen bij aan een lagere vraag voor de resterende segmenten en in het kielzog daarvan een afname van het vrachtvervoer. Voor de Rijn kunnen duidelijke dalingen worden vastgesteld bij metalen (-7,5%), bouwmaterialen (zand, stenen, grind) -12,1%, containers (-12,2%) en landbouw- en voedselproducten (-5,9%). In tegenstelling tot de significante verhoging in 2021 liet het segment ijzerertsen in 2022 een lichte daling zien (-2,8%). Ook chemicaliën kwamen iets lager uit dan in 2022 (-1,6%), nadat er vorig jaar een vrij stabiele, maar gematigde groei werd waargenomen. Over de Donau werd ook minder vervoerd, vooral over de Boven- en Midden-Donau. Met name het vervoer stroomafwaarts van graan en ander agribulk slonk aanzienlijk (vanuit de havens aan de Midden-Donau in de richting van Constanța). Daar staat tegenover dat het gebied rond de Beneden-Donau, en dan vooral de kanalen die de Donau verbinden met de Zwarte Zee, een duidelijk klimmende trend liet zien in de hoeveelheid vervoerde goederen.

De economische teruggang was ook in de belangrijkste Europese zeehavens te merken. Sommige zeehavens, zoals Hamburg en de North Sea Port, wisten echter in 2022 toch positieve groeicijfers te behalen. De haven van Rotterdam toonde een daling in het door de binnenvaart vervoerde volume (-4%) en dit gold ook voor de haven van Antwerpen-Brugge (-7,5%). De watergebonden binnenvaartoverslag in de haven van Constanța lag op hetzelfde niveau als in 2021. Sinds het begin van de oorlog bereikte de binnenvaartoverslag in deze haven voor vracht die verband hield met Oekraïne, 5,4 miljoen ton. Voor de belangrijkste binnenvaarthavens ging dit gepaard met een daling in 2022, met uitzondering van de twee Oekraïense havens Reni en Izmael, die een zeer sterke toename van de door de binnenvaart vervoerde hoeveelheden registreerden. Deze groei hangt samen met het feit dat de Oekraïense graanuitvoer via alternatieve routes moest verlopen.



Het binnenvaartvrachtvervoer kreeg in 2022 in juli en augustus bovendien te kampen met laagwater. Tussen 2015 en 2022 zijn 2018 en 2022 overigens de jaren met het grootste aantal laagwaterdagen. Voor zowel de Rijn als de Donau wordt dit weerspiegeld in een hoger aantal kritische laagwaterdagen in 2022 dan in 2021. Dit cijfer ligt echter nog steeds onder het cijfer voor 2018. Bij de peilschaal van Kaub aan de Middenrijn lag het waterpeil in 2022 41 dagen onder OLR, vergeleken met tien in 2021 en 107 in 2018. De twee in Duitsland gelegen peilschalen voor de Boven-Donau, Pfelling en Hofkirchen, registreerden voor de Donau in 2022 veel meer laagwaterdagen dan in 2021.

De gevolgen van het laagwater vertaalden zich, alle marktsegmenten bij elkaar genomen, in gestegen vrachtprijzen, die in 2022 vergeleken met 2021 gemiddeld 42,5% hoger lagen. De vrachtprijzen voor het vervoer van droge bulkloading en containers toonden onverminderd een stijgende trend vanwege het herstel van de vraag na de pandemie, hetgeen in 2022 nog werd verstrekt door de forse toename in het vervoer van steenkool, het laagwater en scheepscapaciteiten die van de Rijn naar het Donaugebied vertrokken. De vrachtprijzen in de tankvaart laten sinds 2019 eerder een dalende tendens zien, omdat de vervoersvraag wat zwakker uitviel dan bij de droge lading, zowel tijdens als na de pandemie. Het vervoer van vloeibare lading zat in 2022 echter ook in de lift met name vanwege het laagwater. Dit blijkt ook duidelijk uit de vrachtprijsindex tussen 2021 en 2022 voor de volatiele spotmarkt voor droge lading, die voor dit segment aan het einde van 2022 (KW3 en KW4) bij respectievelijk 240,9 en 203,9 lag, terwijl de vrachtprijsindices aan het einde van 2021 (KW3 en KW4) respectievelijk bij 118 en 159,1 lagen. Voor vloeibare lading waren de vrachtprijsindices respectievelijk 140,7 en 134,4 in 2022 (KW3 en KW4), tegen 92,9 en 114,2 in 2021 (KW3 en KW4).

In 2022 telde Europa bijna 15.000 binnenvaartschepen, waarvan pakweg 10.000 in de Rijnsoeverstaten geregistreerd zijn, 3500 in de Donaulanden en 1200 in andere Europese landen. Over het algemeen toonden de nieuwbouwactiviteiten tussen 2016 en 2020 een zekere opleving, die in de tankvaart echter wat pregnanter was dan in de drogeladingvaart. Het jaar 2021 werd gekenmerkt door een lichte afname in de nieuwbouw van schepen als gevolg van de verslechtering van de omstandigheden voor het vervoer door de pandemie en deze tendens versterkte zich in 2022. Terwijl het aantal drogeladingschepen hetzelfde bleef in vergelijking met 2021 (21 schepen), zijn er in 2022 31 nieuwe tankschepen gebouwd, hetgeen 27 minder is dan in 2021. Het aantal kleine drogeladingschepen loopt steeds verder terug, terwijl bij grotere schepen de trend eerder in de richting gaat van steeds grotere schepen (in de tankvaart) of ongeveer hetzelfde blijft (drogeladingschepen). Ten aanzien van de innovatie in de binnenvaartvloot om de emissies terug te dringen kan worden vastgesteld dat het aantal innovatieve schepen dat daadwerkelijk in de vaart is, minder dan 0,2% is van de totale binnenvaartvloot in Europa, hoewel hun aantal tussen 2021 en 2022 aanzienlijk is toegenomen.

Ten aanzien van het passagiersvervoer laten de cijfers zien dat er een herstel is ingetreden na de coronapandemie. Kijkt men naar de riviercruises dan tonen de aantallen scheepvaartbewegingen voor de Donau, Rijn en Moezel in 2022 een krachtige opleving in vergelijking met 2021 met waarden die eerder in de buurt liggen van die uit de pre-coronatijd. Deze scheepvaartbewegingen, die een goed beeld geven van de cruisevaartactiviteiten, lagen voor de Boven-Donau (bij de Duits-Oostenrijkse grens) en de Moezel respectievelijk 5% en 1% boven het precorona-niveau van 2019. Op de Rijn bleef dit cijfer 6,5% onder het niveau van 2019. Naast deze scheepsbewegingen is ook de ontwikkeling van het aantal passagiers en de bezettingsgraad van de cruiseschepen een maatstaf voor het herstel in de riviercruisesector. De cijfers voor deze twee indicatoren bevestigen dat de riviercruise-activiteiten duidelijk aan een inhaalslag bezig zijn, ofschoon de niveaus nog steeds iets onder die van 2019 liggen.

De coronapandemie mag weliswaar voorbij zijn, toch werden er in 2022 nog niet zoveel nieuwe riviercruiseschepen gebouwd. Het jaar werd overschaduwd door inflatie, waardoor de scheepsbouwkosten stegen, hetgeen de nieuwbouw geremd zal hebben. De bouw van nieuwe schepen zal naar verwachting ook in 2023 vrij gering zijn. Het is interessant om vast te stellen dat het gewapende conflict tussen Rusland en Oekraïne leidde tot een grotere vraag naar hotelcapaciteiten voor oorlogsvluchtelingen uit Oekraïne. Als gevolg daarvan worden sommige schepen nu ingezet als drijvende hotels, soms permanent (met name oudere schepen) of parallel aan de cruise-activiteiten.

Voor wat de werkgelegenheid betreft in de passagiersvaart in Europa kan een scherpe daling worden waargenomen tussen 2019 en 2020. Dit was een rechtstreeks gevolg van de Covid-19-pandemie, die de passagiersvaart zwaar trof en een abrupt einde maakte aan de positieve trend die sinds 2010 kon worden vastgesteld. Het aantal tewerkgestelden bedroeg 17.895 in 2010, 23.100 in 2019 en 17.503 in 2020. Dat neemt niet weg dat het aantal bedrijven vanaf 2013 continu gestegen is (van 3529 bedrijven in 2013 naar 4231 in 2020). In de sector goederenvervoer toont het werkgelegenheidsniveau een licht dalende tendens sinds 2010 (23.300 in 2010, 22.365 in 2019 en 22.417 in 2020). Het laagste punt in werkgelegenheid werd bereikt in 2018, wat echter samen zou kunnen hangen met de lage waterstanden. Voor deze sector wordt dit ook weerspiegeld in de trend voor het aantal actieve ondernemingen (van 5995 bedrijven in 2010 naar 5486 in 2020). De netto omzet van de binnenvaartvrachtbedrijven in de EU (plus Zwitserland en Servië) kwam in 2020 uit op ongeveer 6,6 miljard euro. Voor de ondernemingen in de passagiersvaart lag dit cijfer in 2020 bij 1,6 miljard euro.

Alles bij elkaar genomen zijn de vooruitzichten voor het vrachtvervoer vrij gunstig, vooral vanaf 2024 en daarna. Het blijft echter moeilijk in 2023 precieze voorspellingen te doen voor de nabije toekomst vanwege de zeer wisselende omstandigheden tegen de achtergrond van het gewapende conflict tussen Rusland en Oekraïne en de daarmee samenhangende energiecrisis. Voor de riviercruises wordt verwacht dat de vraag in 2023 zal terugkeren naar het niveau van voor de coronapandemie. Dat neemt niet weg dat de vooruitzichten voor de nieuwbouw van riviercruiseschepen voor de nabije toekomst vooralsnog in nevelen gehuld zijn.

**PROTOCOL 9**  
**Economische situatie in de Europese binnenvaart in de eerste helft van 2023**

**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 2023 en de vooruitblik op de tweede helft van het jaar.

**Bijlage**

## 1. Over de Rijn vervoerde hoeveelheden

### *Gevolgde methode*

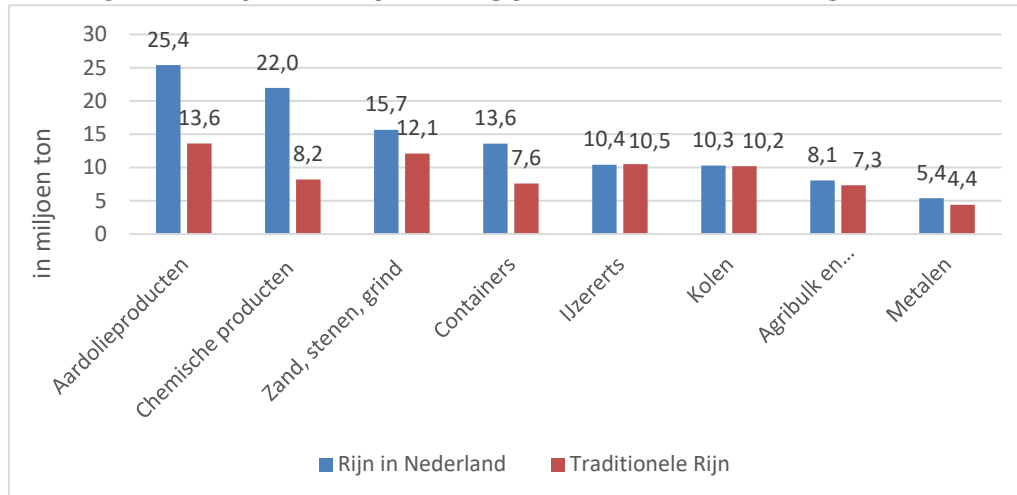
In eerdere verslagen werd onder de Rijnvaart het vervoer verstaan tussen Bazel en de Duits-Nederlandse grens. In dit concept, dat ook wordt aangeduid met “traditioneel Rijnvervoer”, werd geen rekening gehouden het vrachtvervoer over het Nederlandse gedeelte van de Rijn, respectievelijk in de Nederlandse Rijndelta.<sup>1</sup>

In samenwerking met Rijkswaterstaat werd in 2023 een mogelijkheid gevonden het vrachtvervoer in de Nederlandse Rijndelta in de dataset op te nemen. Hiervoor werd om te beginnen het geografische gebied afgebakend. Dat houdt in dat vastgelegd werd, welke waterwegen in Nederland tot de Rijn worden geteld.<sup>2</sup> Er is ook rekening gehouden met de verbinding tussen de Rijndelta en de haven van Antwerpen (Rijn-Schelde-verbinding), hetgeen weerspiegeld wordt in het hoge volume aardolie- en chemische producten die op de Nederlandse Rijn worden waargenomen.

Op basis van deze afbakening heeft Rijkswaterstaat de desbetreffende gegevens verstrekt, die vervolgens door het secretariaat werden geëvalueerd. De onderstaande grafiek toont de in de eerste helft van 2023 vervoerde goederen voor de Nederlandse Rijn (bron: berekening op basis van gegevens van Rijkswaterstaat), alsmede voor de traditionele Rijn (bron: berekening op basis van gegevens van Destatis).

In deze grafiek kan worden afgelezen dat op de Nederlandse Rijn aanzienlijk meer vloeibare goederen worden vervoerd dan over de traditionele Rijn. De hoeveelheden voor beide Rijn gedeeltes mogen niet bij elkaar worden opgeteld, omdat dit tot dubbele tellingen zou leiden. Een groot gedeelte van de in Nederland vervoerde goederen wordt namelijk verder vervoerd over de traditionele Rijn.

**AFBEELDING 1: TOTALE HOEVEELHEID OVER DE NEDERLANDSE RIJN EN RADITIONELE RIJN VERVOERDE GOEDEREN IN DE EERSTE HELFT VAN 2023**



Bron: Berekening van de CCR op basis van gegevens van Rijkswaterstaat en Destatis

<sup>1</sup> De Nederlandse Rijn vormt een delta; de begrippen ‘Nederlandse Rijn’ en ‘Nederlandse Rijndelta’ worden daarom als synoniemen gebruikt.

<sup>2</sup> In de berekening opgenomen waterwegen: Waal, Hollands Diep, Boven-Merwede, Oude Maas, Dordtsche Kil, Beneden-Merwede, Lek, Nieuwe Maas, Noord, Nieuwe Merwede, Nieuwe Waterweg, Amsterdam-Rijnkanaal, Rijn-Schelde-Verbinding, Hartelkanaal, IJssel

De bovenstaande grafische weergave heeft het voordeel dat goed zichtbaar is wat het verschil in intensiteit is van het Rijnvervoer voor de afzonderlijke goederengroepen. Het nadeel is dat er niet maar één enkel kencijfer voor het Rijnvervoer wordt verstrekt. Om de vervoersactiviteit over de gehele Rijn in één enkel kencijfer uit te drukken, zou er eerst een daarvoor geschikte methode ontwikkeld moeten worden. Het gevaar van een dubbele telling ligt vooral in het feit dat de over de traditionele Rijn vervoerde hoeveelheden voor een groot deel afkomstig zijn uit de Nederlandse en Belgische zeehavens. Daarom moet ervoor gezorgd worden dat de hoeveelheden die al in het kader van het traditionele Rijnvervoer worden geteld, niet nog een keer meegeteld worden. Afgezien daarvan moet ook een dubbele telling van over de Nederlandse waterwegen vervoerde hoeveelheden worden voorkomen.

De hiervoor ontwikkelde methode telt de over de Nederlandse Rijn-armen vervoerde hoeveelheden slechts eenmaal, zodat een dubbele telling van scheepstransporten die meerdere waterwegen in Nederland betreffen, wordt voorkomen. Verder worden hoeveelheden die al in het kader van het traditionele Rijnvervoer worden geteld, uitgesloten door alle transporten in het Nederlandse Rijnvervoer die van en naar Duitsland en van en naar Zwitserland gaan, niet mee te tellen.

#### *De ontwikkeling van de economische situatie en het Rijnvervoer*

De economische ontwikkeling in de eerste helft van 2023 verliep nogal aarzelend. De hoge inflatiepercentages oefenden een negatieve invloed uit op de koopkracht van de particuliere huishoudingen. Vanwege de hoge inflatie heeft de Europese Centrale Bank de basisrente fors verhoogd. De consumptie en bouwconjunctuur leden daaronder, omdat de financieringskosten stegen. Ook de industriële conjunctuur ontwikkelde zich op grond van de algemene conjuncturele afkoeling negatief.

De gevolgen voor het Rijnvervoer zijn zichtbaar in de vorm van een daling van het vrachtvervoer in de eerste zes maanden van 2023. Voor alle over de gehele Rijn getransporteerde goederen kwamen de berekeningen uit op een daling van 10,8%.

Aangezien talrijke industrietakken voor hun vervoersprestaties gebruikmaken van de binnenvaart, kan in de meeste goederensegmenten van de binnenvaart dan ook een afname van het vervoersvolume vastgesteld worden. Het containervervoer en het vervoer van droge bulk werden het sterkst getroffen door de conjuncturele afzwakking in de industrie en de daling van de wereldhandel.

**TABEL 1: GOEDERENHOEVEELHEID OP DE GEHELE RIJN IN DE EERSTE HELFT VAN 2021, 2022 EN 2023 NAAR TYPE LADING**

	Eerste zes maanden (mln. t)			2023/2022 in %
	2021	2022	2023	
<b>Totaal vervoer</b>	159,0	154,8	138,1	-10,8
Droge massagoederen	74,2	73,5	64,1	-12,8
Vloeibare massagoederen	55,7	54,4	51,2	-5,9
Containerlading*	20,4	18,8	16,4	-12,8

Bronnen: Destatis, Rijkswaterstaat, berekeningen CCR

\* Inclusief het eigen gewicht van de containers

**TABEL 2: GOEDERENHOEVEELHEID OP DE GEHELE RIJN IN DE EERSTE HELFT VAN 2021, 2022 EN 2023 NAAR BELANGRIJKSTE GOEDERENSEGMENTEN\***

	HJ1 2021 in mln. t	HJ1 2022 in mln. t	HJ1 2023 in mln. t	Verandering 2023/2022 in %
Aardolieproducten	33,28	30,68	30,78	+0,3
Zand, stenen, aarde, grind en bouwmaterialen	28,18	25,92	23,41	-9,7
Chemische producten	25,38	26,13	22,21	-15,0
Vaste brandstoffen (kolen)	11,45	14,34	11,62	-19,0
IJzererts	11,85	11,00	11,17	+1,5
Landbouwproducten, levensmiddelen en veevoeders	19,00	14,83	12,01	-19,0
Metalen en metaalproducten	7,79	8,28	6,81	-17,8

Bronnen: Destatis, Rijkswaterstaat, berekeningen CCR

\* De som van de hier genoemde goederensegmenten staat niet gelijk aan het totale vervoer.

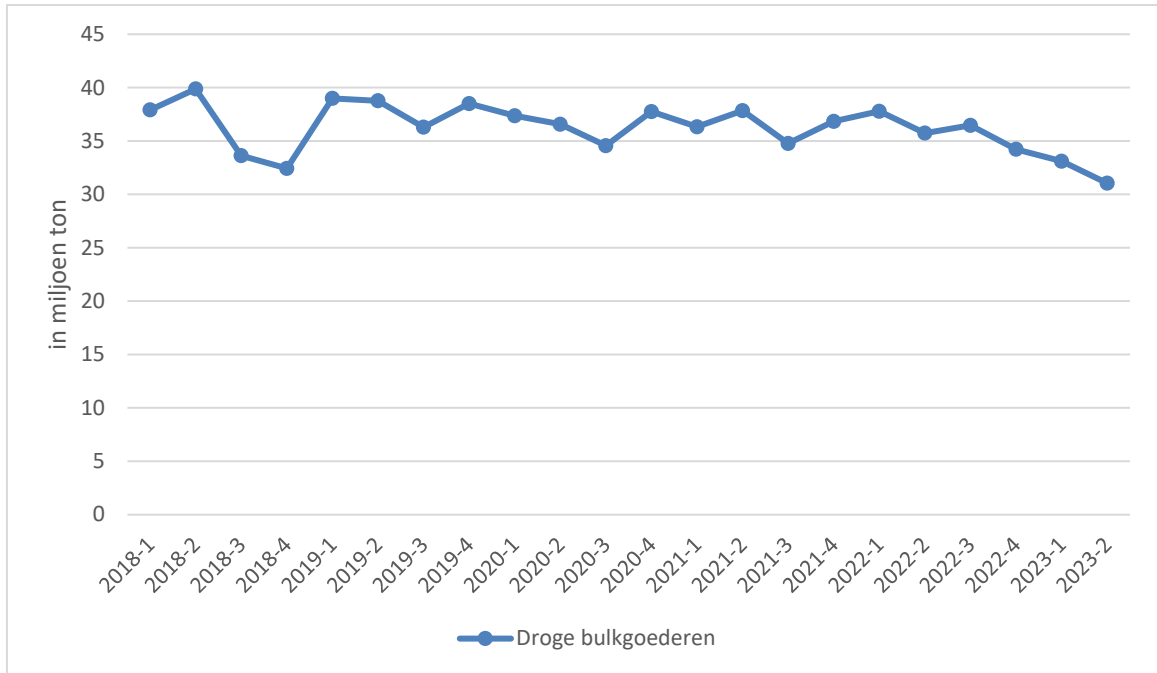
Ondanks de algemene dalende tendens in het transportvolume moet de ontwikkeling voor elk afzonderlijk soort lading toch gedifferentieerd worden bekeken. Bij de chemische producten was de daling van -15% bovengemiddeld sterk. De chemische industrie heeft momenteel te kampen met een conjuncturele zwakte als gevolg van de gestegen prijzen voor chemische grondstoffen. De grondstofprijzen maken de vervaardiging van chemische producten duurder, waardoor de vraag terugloopt.

Wat opvalt is de daling van 9,7% bij zand, stenen, aarde, grind en bouwmaterialen. Hierbij speelt een rol dat de bouw naast een tekort aan personeel te kampen heeft met onderbrekingen en vertragingen in de toeleveringsketen. Een andere wezenlijke factor die de bouwactiviteiten en dus de transportvraag naar zand, stenen, aarde, grind en bouwmaterialen beïnvloedt, zijn de verhogingen van de rentevoet door de Europese Centrale Bank. Deze rentevoetverhogingen hebben de vraag naar bouwkredieten aangezien gereduceerd. De daaruit voortvloeiende afname van de bouwactiviteiten leidt vervolgens tot een geringere vraag naar zand, stenen, aarde, grind en bouwmaterialen.

Daar waar de kolentransporten in 2022 nog een opwaartse trend lieten zien, is van deze effecten in 2023 niet meer veel over. De kolentransporten zijn in 2023 dienovereenkomstig teruggelopen. Het vervoer van steenkool lag in de eerste helft van 2023 vrijwel op hetzelfde niveau als in de eerste helft van 2021.

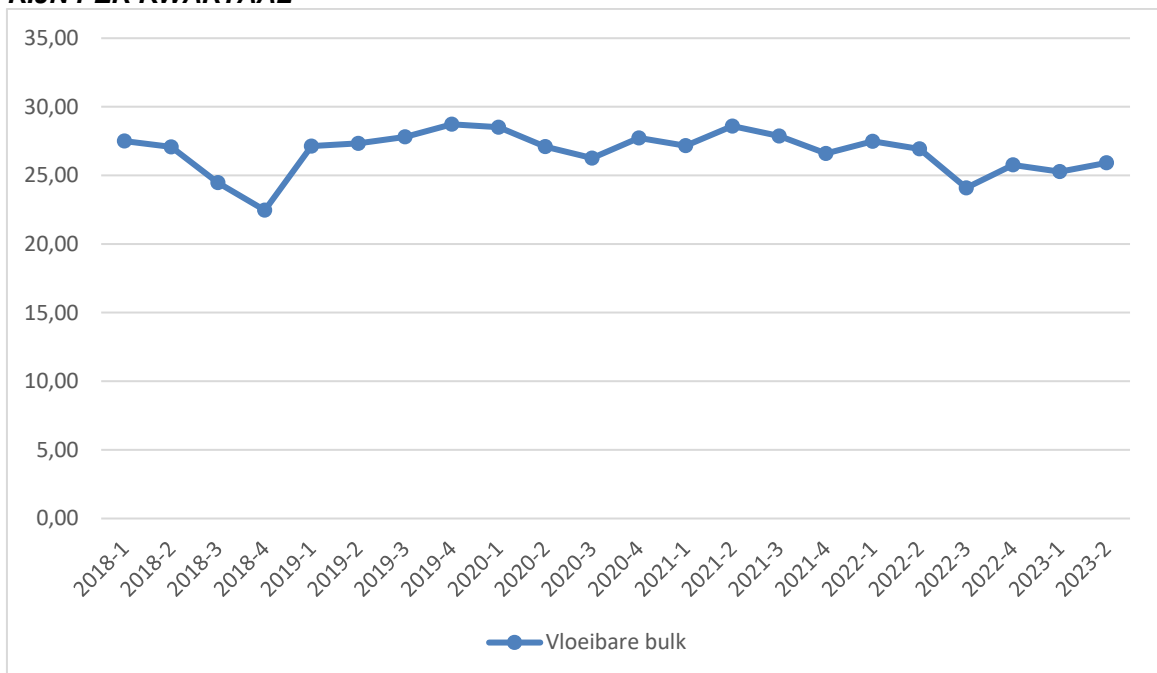
Bij het grootste goederensegment, de aardolieproducten, lag de vervoersvraag in de eerste helft van 2023 rond het niveau van het jaar ervoor. Het feit dat de olieprijsen in 2023 gedaald zijn, zal hier een rol bij gespeeld kunnen hebben, omdat de conjuncturele randvoorwaarden in dit goederensegment hierdoor beter waren dan in de meeste andere segmenten.

**AFBEELDING 2: VERVOERDE HOEVEELHEDEN DROGE BULKGOEDEREN OVER DE GEHELE RIJN PER KWARTAAL**



Bron: Berekeningen van de CCR op basis van gegevens van Destatis en Rijkswaterstaat

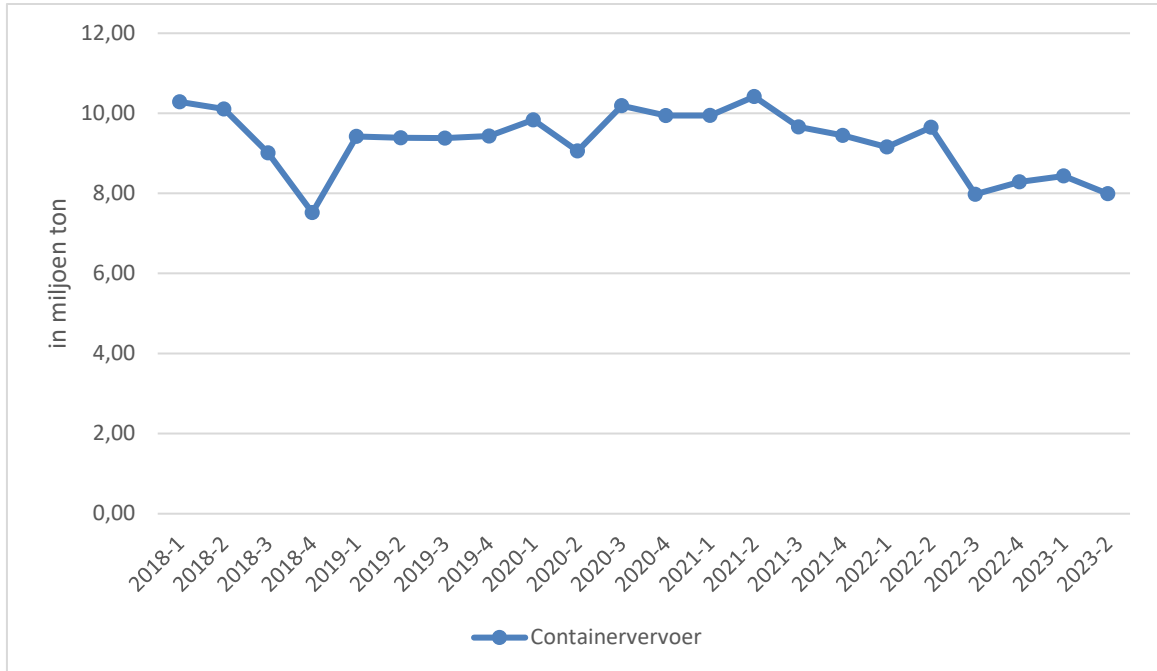
**AFBEELDING 3: VERVOERDE HOEVEELHEDEN VLOEIBARE BULK OVER DE GEHELE RIJN PER KWARTAAL**



Bron: Berekeningen van de CCR op basis van gegevens van Destatis en Rijkswaterstaat

Wat het containervervoer betreft, moet de verklaring voor de zwakke ontwikkeling (-12,8% in de eerste helft van 2023 ten opzichte van 2022) gezocht worden in de verstoringen in de wereldwijde leverketens en de zwakke wereldhandel.

**AFBEELDING 4: VERVOERDE HOEVEELHEDEN LADING IN CONTAINERS OVER DE GEHELE RIJN**



Bron: Berekeningen van de CCR op basis van gegevens van Destatis en Rijkswaterstaat

**2. Vervoersvolume in de Rijnoverstaten**

De volgende tabel toont de hoeveelheden die in de eerst zes maanden van 2021, 2022 en 2023 in de CCR-lidstaten vervoerd werden en de veranderingspercentages 2023/2022.

**TABEL 4: GOEDERENHOEVEELHEDEN IN DE BINNENVAART IN DE RIJNOEVERSTATEN IN DE EERSTE HELFT VAN 2021, 2022 EN 2023 <sup>1</sup>**

	Eerste helft 2021 in mln. t	Eerste helft 2022 in mln. t	Eerste helft 2023 in mln. t	Veranderings- percentage 2023/2022 in %
Nederland	186,6	187,0	169,9	-9,2
Duitsland	99,1	97,8	90,4	-7,6
België - Vlaanderen	35,9	35,7	33,4	-6,5
Frankrijk	28,2	27,5	24,4	-11,3
België -Wallonië	16,7	17,2	17,1	+/-0
Zwitserland	2,8	2,3	2,7	+17,3

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

<sup>1</sup> Voor België is uitgegaan van de resultaten die verstrekt werden door de beide Belgische regionale vaarwegbeheerders: De Vlaamse Waterweg en SPW Service Public de Wallonie.



**TABEL 5: VERVOER VAN DROGE BULKGOEDEREN**

	Eerste helft 2021 in mln. t	Eerste helft 2022 in mln. t	Eerste helft 2023 in mln. t	Veranderings- percentage 2023/2022 in %
Nederland	93,0	95,9	88,4	-7,9
Duitsland	57,6	56,7	51,6	-9,0
België - Vlaanderen	24,1	25,2	24,3	-6,4
Frankrijk	21,2	20,2	17,7	-13,0
België -Wallonië	13,7	14,1	14,3	+1,4
Zwitserland	0,8	0,7	0,6	-14,3

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

**TABEL 6: VERVOER VAN VLOEIBARE BULK**

	Eerste helft 2021 in mln. t	Eerste helft 2022 in mln. t	Eerste helft 2023 in Mio. t	Veranderings- percentage 2023/2022 in %
Nederland	61,7	60,7	60,6	-0,1
Duitsland	24,3	24,1	24,2	+/-0
België - Vlaanderen	6,4	6,4	5,7	-10,7
Frankrijk	2,9	3,0		-8,4
België -Wallonië	2,2	2,0	2,0	+/-0
Zwitserland	1,4	0,8	1,5	+80,7

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

**TABEL 7: VERVOER VAN GOEDEREN IN CONTAINERS**

	Eerste helft 2021 in mln. t	Eerste helft 2022 in mln. t	Eerste helft 2023 in mln. t	Veranderings- percentage 2023/2022 in %
Nederland	25,8	24,3	20,4	-16,1
Duitsland	10,7	9,6	8,5	-11,4
België - Vlaanderen	4,9	3,7	2,8	-24,1
Frankrijk	1,6	1,8		-13,5
België -Wallonië	0,8	1,0	0,8	-20,0
Zwitserland *	0,47	0,76	0,63	-17,7

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

\* De cijfers voor Zwitserland zijn gebaseerd op een berekening waarbij de TEU-hoeveelheid van de in de Schweizerische Rheinhäfen in de eerste helft van het jaar overgeslagen containers vermenigvuldigd werd met een factor 10,66 ton/TEU. Deze factor is de gemiddelde hoeveelheid goederen per container en werd verkregen op basis van de statistieken over de in de Rijnvaart vervoerde containers.

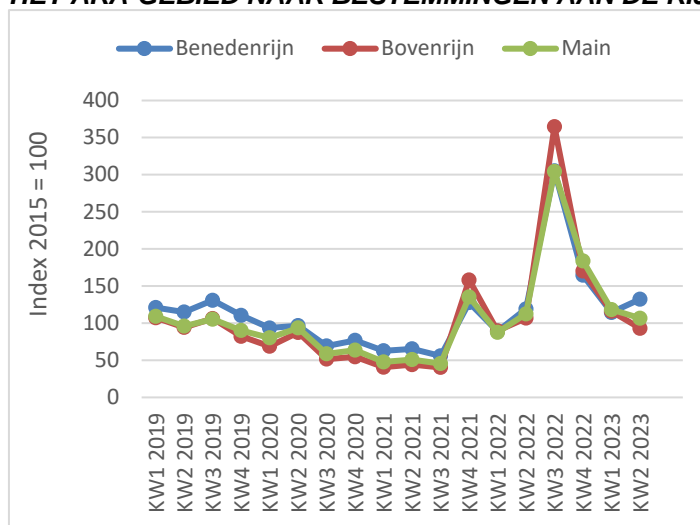
### 3. Vrachtprijzen in de Rijnvaart

*Vrachtprijnsindex van het Nederlandse marktonderzoeksbureau PJK*

Deze vrachtprijnsindex is gebaseerd op een bevraging van scheepvaartondernemingen die actief zijn op het gebied van het vervoer van vloeibare lading tussen het ARA-gebied en het Rijngebied (het achterland in Duitsland, Frankrijk en Zwitserland).

In het vervoer van vloeibare goederen tussen het ARA-gebied en het achterland (Rijngebied) is in de eerste helft van 2023 bij de vrachtprijzen op de spotmarkt zichtbaar rust ingetreden. Dit hing vooral samen met de betere waterstanden waardoor de vrachtprijzen minder onder druk kwamen te staan en terugliepen.

**AFBEELDING 5: ONTWIKKELING VAN DE VRACHTPRIJZEN VOOR GASOLIE VANUIT HET ARA-GEBIED NAAR BESTEMMINGEN AAN DE RIJN (INDEX 2015 = 100)**



Bron: Berekeningen van de CCR op basis van gegevens van PJK International. PJK onderzoekt de vrachtprijzen (in euro per ton) voor de handel in vloeibare bulk in het ARA-Rijn-gebied. De CCR rekent deze cijfers om in de vorm van een index met het referentiejaar 2015. Benedenrijn: Duisburg, Keulen. Bovenrijn: Karlsruhe, Bazel. Main: Frankfurt/M.

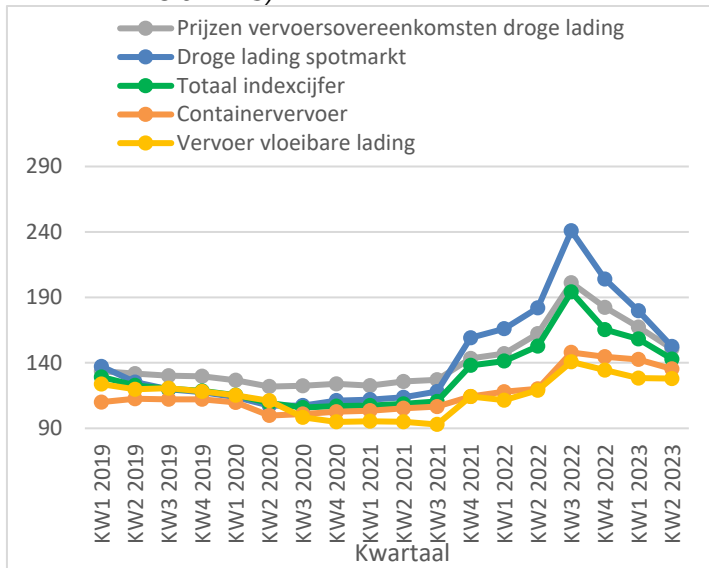
Deze gegevens voor de spotmarkt die volledig gebaseerd zijn op de PJK-index tonen voor de tijd van medio 2022 tot medio 2023 een fase van zeer grote volatiliteit. Een belangrijke reden hiervoor waren de schommelingen in de waterstanden.

De zeer hoge volatiliteit in de PJK-index in vergelijking met de drogeladingmarkt (zie de CBS-index 'Spotmarkt drogeladinggoederen') kan ook worden verklaard door het feit dat de vloot voor vloeibare lading veel gevoeliger is voor laagwater. Deze grotere gevoeligheid hangt samen met het grotere gemiddelde laadvolume van tankers in vergelijking met drogeladingschepen.

*Vrachtprijnsindex van het Nederlandse Bureau voor de Statistiek CBS*

Het Nederlandse Bureau voor de Statistiek (CBS) brengt vrachtprijnsgegevens bijeen voor een aantal Nederlandse binnenvaartondernemingen. Deze gegevens worden tweemaal per kwartaal vergaard en bevatten brandstof- en laagwatertoeslagen. Wat de algemene trend betreft, komen de resultaten overeen met de PJK-index. Er zijn echter ook verschillen, met name ten aanzien van de volatiliteit.

**AFBEELDING 6: ONTWIKKELING VAN DE VRACHTPRIJZEN VOOR NEDERLANDSE BINNENVAARTONDERNEMINGEN PER MARKTSEGMENT (INDEX 2015 = 100, KWARTAALCIJFERS)**



Ook de CBS-index laat voor de eerste helft van 2023 een daling in de vrachtprijzen zien. De sterkste daling deed zich voor op de spotmarkt voor droge lading, wat de algemeen hogere volatiliteit van de spotmarkt weerspiegelt.

Zoals hierboven reeds vermeld werd, toonde de sub-index 'Spotmarkt drogeladinggoederen' in de CBS-index een geringere volatiliteit dan die bij de spotmarktvrachtprijzen in de PJK-index.

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek (Binnenvaartdiensten; prijsindex)

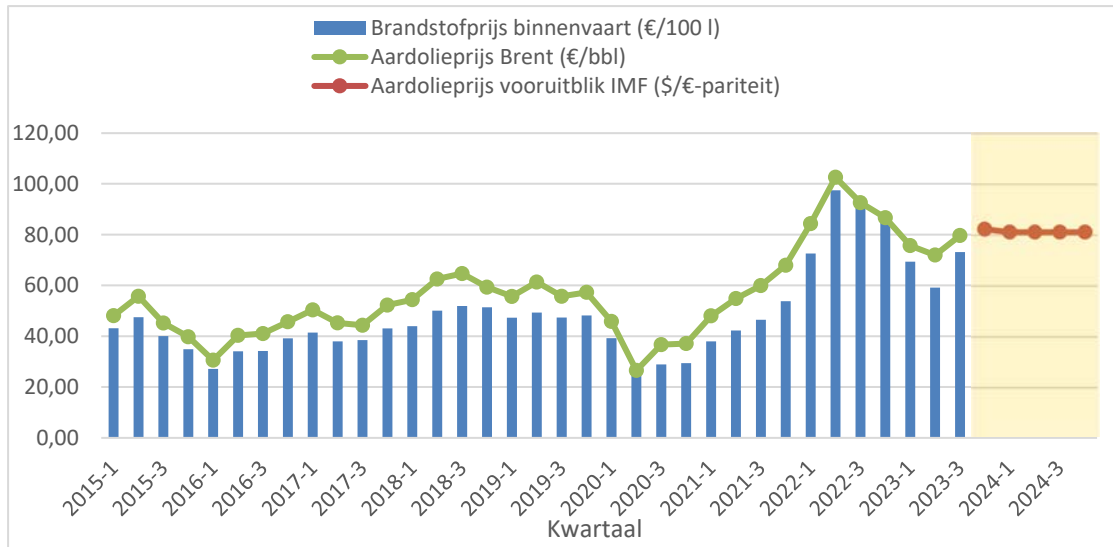
Alles bij elkaar genomen kan vastgesteld worden dat alle sub-indices van de CBS-index in de eerste helft van 2023 zich stabiliseerden op een niveau dat hoger lag dan het meerjarige gemiddelde. Dit weerspiegelt het feit dat niet alle factoren die de prijs opdrijven, weggevallen waren. De laagwaterfase was weliswaar voorbij, maar andere factoren die de prijzen aanwakkeren - zoals bijvoorbeeld het vertrek van scheepscapaciteiten van de Rijn naar de Donau – waren nog steeds voorhanden.

#### 4. Kostenontwikkeling

De prijzen voor ruwe olie, diesel, gasolie, stroom en aardgas bereikten in de eerste helft van 2022 de hoogste stand sinds januari 2006. Neemt men dit hoge prijspeil als vertrekpunt, dan zijn de olieprijsen en de brandstofprijzen in de loop van 2023 fors gedaald. De oorzaak hiervoor moet vooral gezocht worden in de zwakke economische conjunctuur.

Vergelijkt men de brandstofkosten in de binnenvaart (gasolieprijzen) met de aardolieprijzen dan wordt een zeer nauwe correlatie zichtbaar, die als basis genomen kan worden voor een prognose van de brandstofprijzen (gebruikmakend van de olieprijsprognoses). Er moet echter op gewezen worden dat de olieprijsgegevens die hiervoor genomen worden in US-\$ luiden (bron: *US Energy Information Administration* en <https://www.eia.gov>) en aan de hand van historische €/€-wisselkoersen in euro omgerekend werden om ze vergelijkbaar te maken met de brandstofprijzen in de binnenvaart, die in euro uitgedrukt zijn. De brandstofprijzen in de binnenvaart zijn afkomstig van *Insights Global*.

**AFBEELDING 7: BRANDSTOFFPRIJZEN IN DE BINNENVAART, AARDOLIEPRIJS EN VOORUITZICHTEN VOOR BEIDE PARAMETERS\***



Bronnen: Insights Global (brandstofprijs), US Energy Information Administration (aardolieprijs), Federal Reserve Economic Data (historische wisselkoersen US-dollar/euro)

\* 1 Barrel (bbl) = 159 liter

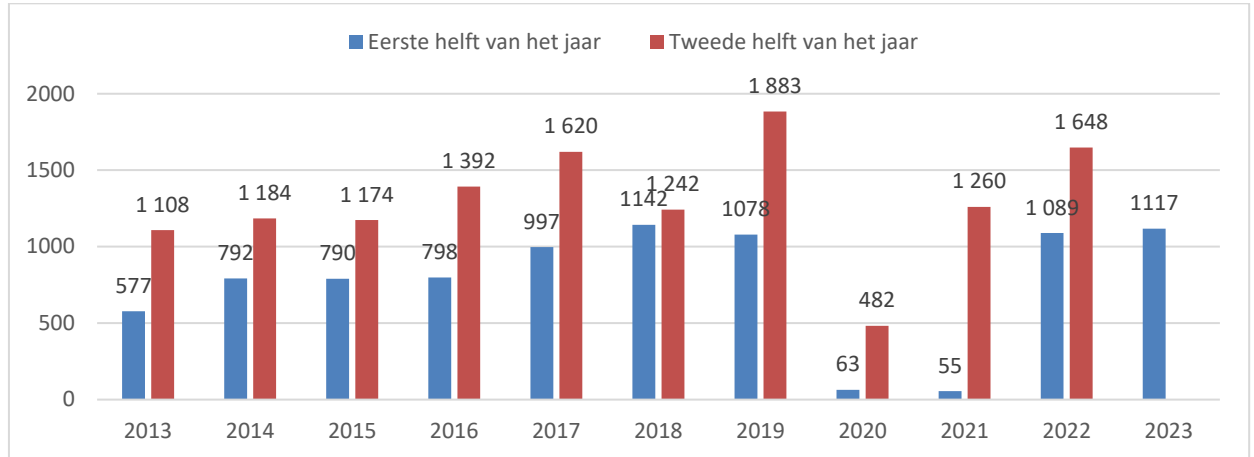
De prognose voor de brandstofprijzen in 2024 is gebaseerd op de prognose voor de aardolieprijs in verbinding met aannames voor de wisselkoers tussen de euro en de US-dollar. Voor de olieprijs werd uitgegaan van de prognoses van het IMF en voor de wisselkoers van een pariteit (wisselkoers €/US-dollar van 1,00).

Voor 2024 wijzen de voorspellingen van het IMF op een aardolieprijs die in vergelijking met 2023 verregaand gelijkblijft. Op basis van deze veronderstellingen en prognoses wordt op grond van de thans beschikbare informatie verwacht dat de brandstofprijzen in de binnenvaart in 2024 ongeveer bij 80 €/100 liter zullen liggen.

## 5. Passagiersvaart

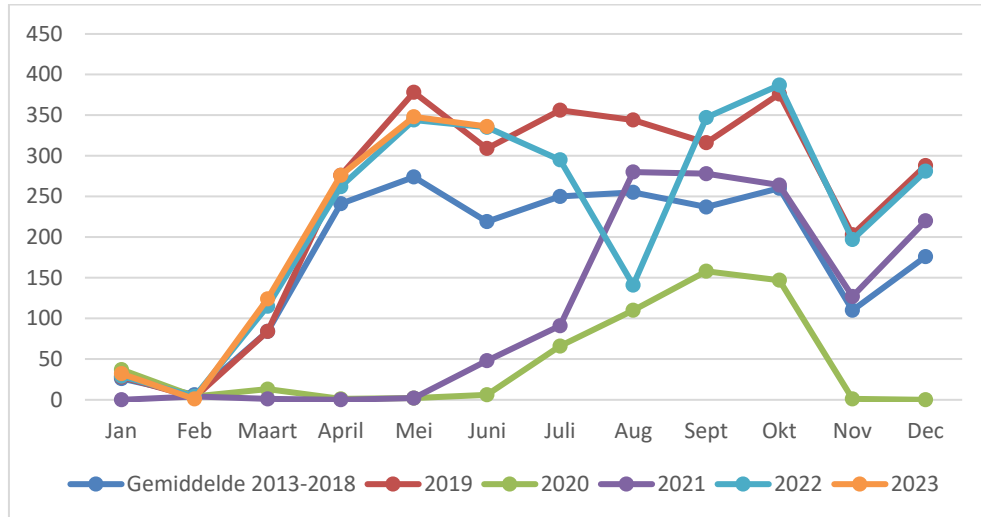
Voor de ontwikkeling in de passagiersvaart wordt gekeken naar de cijfers over de scheepsbewegingen van hotelschepen bij de sluis van Iffezheim. Het segment van de riviercruises heeft zich sinds 2021 geleidelijk aan hersteld van de coronapandemie. Dit herstel hield het gehele jaar 2022 aan en ook in de eerste helft van 2023, toen bij Iffezheim 1.117 schepen geteld werden die de sluis passeerden.

**AFBEELDING 8: AANTAL RIVIERCRUISESCHEPEN DAT PER ZES MAANDEN DE SLUIS IFFEZHEIM IN DE OBERRHEIN PASSEERT**



Bron: Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

**AFBEELDING 9: AANTAL RIVIERCRUISESCHEPEN DAT PER MAAND DE SLUIS IFFEZHEIM IN DE OBERRHEIN PASSEERT**



Bron: Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

## 6. Samenvatting en vooruitblik

De ontwikkeling van het watergebonden vrachtvervoer toont in de eerste helft van het jaar voor de Rijn en de Rijnsoeverstaten een duidelijke afname. Dit is een gevolg van de conjuncturele zwakte in de wereldhandel en industrie.

De afzonderlijke marktsegmenten zijn niet allemaal in dezelfde mate betroffen. Het vervoer van droge bulkgoederen en containers liep sterker terug dan het vervoer van vloeibare bulk.

De brandstofprijzen in de binnenvaart zijn tussen begin 2021 en medio 2022 vrijwel verdubbeld. Eén van de belangrijkste redenen daarvoor is de langaanhoudende stijging van de aardolieprijzen, die na het einde van de eerste pandemiegolf in het najaar van 2020 zijn intrede deed. De tweede reden moet gezocht worden in de prijsstijgingen die door de oorlog in Oekraïne veroorzaakt werden.

De aardolieprijzen en de brandstofprijzen zijn na de piek halverwege 2022 gaan dalen. Uitgaand van de nu beschikbare informatie wordt verwacht dat de brandstofprijzen in de binnenvaart voor de jaren 2023 en 2024 ergens rond de 80 €/100 liter zullen liggen. Wat de brandstofprijzen in de prognoseperiode gaan doen, zal in grote mate afhangen van de verdere politieke ontwikkelingen, vooral wat de oorlog in Oekraïne betreft. Een escalatie of de-escalatie van dit conflict kan een grote invloed hebben op de prijsontwikkeling van aardolie en brandstoffen. Een de-escalatie kan ook tot gevolg hebben dat de aardolieprijzen dalen. In dat geval ligt het in de lijn der verwachtingen dat ook de brandstofkosten in de binnenvaart weer op een lager niveau zullen komen te liggen.

De ontwikkeling van de vrachtprijzen was in de eerste helft van 2023 nog gekenmerkt door het laagwater in het jaar ervoor, met dien verstande dat de vrachtprijzen (in vergelijking met het gemiddelde over meerdere jaren) voor alle marktsegmenten hoger lager.

De passagiersvaart – en dan met name het segment van de riviercruises – heeft sinds de tweede helft van 2021 weer het niveau bereikt van vóór de pandemie; kijkt men naar de cijfers voor 2022 en die voor de eerste zes maanden van 2023 dan lijkt het erop dat dit herstel aanhoudt.

Op grond van de thans beschikbare informatie zal de wereldeconomie pas in 2024 enig herstel tonen, zodat voor de tweede helft van 2023 nog geen merkbare verbetering van de conjunctuur in zicht is.

### III. Schipperspatenten en bemanning

#### PROTOCOL 10

#### Definitieve wijziging van het nieuwe Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) (Artikel 1.04, 3.02, 4.02, 5.01, 5.02, 12.06, 13.01, 15.01, 16.03, 17.01, 18.04, 19.07, 20.01, 20.02, 20.03, 20.06, 20.07, 20.08 en 20.09)

1. Het nieuwe Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP), dat werd goedgekeurd bij Besluit 2022-II-9, is in werking getreden op 1 april 2023.
2. In het kader van de omzetting in nationaal recht hebben verschillende delegaties kleine redactionele incoherenties vastgesteld: verkeerde verwijzingen, overbodige preciseringen en taalkundige incoherenties die verbeterd moeten worden.
3. Het Comité STF is van mening dat het goed zou zijn deze correcties en technische wijzigingen zo snel mogelijk in het RSP aan te brengen om ervoor te zorgen dat de bepalingen van het RSP eenduidig zijn.
4. De resultaten van de evaluatie die voorzien is in toepassing van de richtsnoeren voor de reglementaire werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) zijn hieronder samengevat.

#### Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

De redenen voor elke wijziging (genummerd in volgorde van het besluit) zijn hieronder weergegeven:

Wijziging	Motivering	Betroffen talen
1	Deze toevoeging vloeit voort uit de nieuwe benadering die gekozen is door het Comité STF om gebruik te maken van lijsten en tabellen voor de toepassing van het RSP (opleidingsprogramma's, erkende artsen, etc.)	FR DE NL
2, 5, 7, 11	Het woord "geldig" zou in de bepalingen geschrapt moeten worden, omdat het inconsequent is soms uitdrukkelijk een geldig document te verlangen en soms niet. Er is altijd een <b>geldig</b> document vereist.	FR DE NL
3a	Technische wijziging De huidige formulering is overgenomen uit het oude RSP. Het concept is tegenwoordig anders: de medische geschiktheid wordt niet meer verlengd. In plaats daarvan verliezen de verklaringen aan het einde van de termijn of bij de volgende medische keuring hun geldigheid. Vanaf het bereiken van een bepaalde leeftijd moet een nieuwe verklaring van medische geschiktheid worden overgelegd.	FR DE NL
3b	Technische wijziging „dienovereenkomstige“ is overbodig, omdat al uit artikel 4.01, eerste lid, blijkt dat het hier om dezelfde eisen voor de medische geschiktheid gaat.	FR DE NL
4	Technische wijziging Hierbij gaat het om de correctie van een "relict" uit het vorige RSP. In de nieuwe dienstboekjes zijn er geen instructies meer voor het bijhouden van het dienstboekje. In onderdeel a moeten daarom een aantal punten geschrapt worden. Ter vereenvoudiging worden de overgebleven punten in de eerste zin samengevoegd en hoeft er geen afzonderlijk onderdeel a te blijven staan.	FR DE NL

<b>Wijziging</b>	<b>Motivering</b>	<b>Betroffen talen</b>
<b>5a</b>	De hier voorgestelde wijziging van het RSP zou gelijkwaardige eisen met het EU-rechtskader voor beroepskwalificaties waarborgen (artikel 22, tweede lid, tweede alinea van Richtlijn (EU) 2017/2397).	FR DE NL
<b>6</b>	Technische wijziging De verwijzing is niet correct.	FR DE NL
<b>8</b>	De nieuwe formulering komt overeen met de definitie van deskundige voor vloeibaar aardgas uit het oude en het nieuwe RSP (artikel 1.02, punt 33), die identiek is aan de definitie in de richtlijn. De deskundige hoeft geen lid te zijn van de bemanning en beschikt daarom wellicht niet over een (ander) kwalificatiecertificaat.	FR DE NL
<b>9</b>	Technische wijziging De verwijzing is niet correct.	FR DE NL
<b>10</b>	Taalkundige correctie	DE
<b>12</b>	Taalkundige correctie	DE
<b>13-19</b>	Taalkundige correctie	DE

### **Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen**

Het zou ook mogelijk zijn om het RSP niet meteen nu te wijzigen en deze wijzigingen uit te stellen tot een volgende, meer fundamentele wijziging van het RSP.

### **Consequenties van de genoemde wijzigingen**

Deze wijzigingen veroorzaken geen extra kosten voor het bedrijfsleven of voor de overheden. De correctie van de incoherenties maakt het RSP begrijpelijker en draagt bij aan de rechtszekerheid.

### **Consequenties als de wijzigingen worden verworpen**

Het is mogelijk om af te zien van deze wijzigingen, maar dat zou tot gevolg hebben dat voor de gebruiker of de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de tenuitvoerlegging sommige bepalingen van het RSP geen eenduidige interpretatie hebben.



## **Besluit**

De Centrale Commissie,

verwijzend naar Besluit 2022-II-9 van de CCR ter goedkeuring van het nieuwe Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn, dat op 1 april 2023 van kracht geworden is,

teneinde bij te dragen aan de verhoging van de veiligheid en aan het goede verloop van de Rijnvaart,

teneinde op doeltreffende wijze te reageren op problemen die de lidstaten in de praktijk hebben vastgesteld bij de tenuitvoerlegging van Besluit 2022-II-9,

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

stemt in met de wijzigingen in het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn die bij het onderhavige besluit gevoegd zijn.

De in de bijlage genoemde wijzigingen worden van kracht op 1 juni 2024.

## **Bijlage**

## Definitieve wijzigingen van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn

1. *Artikel 1.04 komt als volgt te luiden:*

### “Dienstinstructies

In het belang van een eenvoudige en uniforme toepassing van het onderhavige reglement kan de CCR dienstinstructies voor de bevoegde autoriteiten vaststellen. De bevoegde autoriteiten dienen zich aan deze dienstinstructies te houden. Afgezien hiervan publiceert de CCR met het oog op de toepassing van het RSP diverse lijsten en tabellen in elektronisch formaat.”

2. *Artikel 3.02, eerste lid, onderdeel b komt als volgt te luiden:*

“b) door de overige leden van de bemanning aan de hand van een op hun naam afgegeven dienstboekje dat een kwalificatiebewijs of een kwalificatiecertificaat van de Unie bevat;”.

3. *Artikel 4.02 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *Het eerste lid, inleidende zin, komt als volgt te luiden:*

“1. Alle houders van een kwalificatiecertificaat moeten hun medische geschiktheid aantonen overeenkomstig de bepalingen van artikel 4.01, eerste en tweede lid:”.

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

“3. De houder van het kwalificatiecertificaat overlegt een medische verklaring aan de autoriteit van afgifte van het kwalificatiecertificaat. Hij kan de medische verklaring aan een andere bevoegde autoriteit overleggen wanneer hij een overeenkomstig dit reglement afgegeven kwalificatiecertificaat verlengt. De bevoegde autoriteit zendt de documenten door aan de autoriteit van afgifte. In geval van verlenging van een patent kan de bevoegde autoriteit een voorlopig Rijn- of sportpatent afgeven voor de periode tot de autoriteit van afgifte een besluit genomen heeft, op voorwaarde dat de medische geschiktheid is aangetoond.”

4. *Artikel 5.01, zesde lid komt als volgt te luiden:*

“6. De schipper is verantwoordelijk voor de regelmatige aantekening van specifieke gegevens met betrekking tot de afgelegde reizen in het dienstboekje. De schipper

- a) bewaart het dienstboekje op een veilige plaats in het stuurhuis tot aan het einde van het dienstverband, arbeidscontract dan wel andere regeling;
- b) geeft het dienstboekje te allen tijde meteen aan de houder terug, als deze daarom verzoekt.”

5. *Artikel 5.02 wordt als volgt gewijzigd:*

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

“1. De vereiste vaartijd en de reizen op bepaalde riviergedeelten worden aangetoond aan de hand van een naar behoren ingevuld en afgestempeld dienstboekje. Vaartijd kan worden opgebouwd

- a) op de Rijn en
- b) op binnenwateren waarop vaartijd kan worden opgebouwd voor de kwalificatiecertificaten van de Unie.

2. Als volgens de nationale voorschriften van de Rijnsoeverstaten of van België voor de binnenwateren die niet in verbinding staan met het vaarwegennet van een andere staat, met inbegrip van wateren die geclassificeerd zijn als binnenwateren van maritieme aard, of als overeenkomstig Richtlijn (EU) 2017/2397 geen dienstboekje aanwezig hoeft te zijn, kan de vaartijd ook door een officieel document worden aangetoond dat ten minste de volgende gegevens dient te bevatten:
  - a) type, afmetingen, aantal passagiers en naam van de vaartuigen waarop de aanvrager heeft gevaren;
  - b) naam van de schipper;
  - c) tijdstip van het begin en het einde van de reizen;
  - d) de uitgeoefende functies;
  - e) de bevaren riviergedeelten (precieze aanduiding met plaatsen van vertrek en aankomst).

Voor het overheidspatent worden de voorgeschreven reizen en vaartijd aan de hand van een verklaring aangetoond dat door de instantie waar de aanvrager bij in dienst is, wordt opgesteld.”

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

“4. De vaartijd op zee wordt door middel van een monsterboekje aangetoond. De vaartijd in de kustvaart en visserij wordt aangetoond door een officieel document.”

6. *Artikel 12.06, derde lid, komt als volgt te luiden:*

“3. Als aan alle voorwaarden van artikel 12.01 is voldaan, geeft de bevoegde autoriteit het Rijnpatent af overeenkomstig de bepalingen van artikel 12.07, eerste lid.”

7. *Artikel 13.01, vierde lid, onderdeel a, komt als volgt te luiden:*

“a) een kopie van het kwalificatiecertificaat schipper of een document waarmee wordt aangetoond dat aan de minimumeisen voor het kwalificatiecertificaat schipper voldaan wordt;”

8. *Artikel 15.01 komt als volgt te luiden:*

#### **“Kennis en instructie**

De schipper en de personen die betrokken zijn bij de bunkerprocedure van schepen die op vloeibaar aardgas (LNG) varen, zijn gekwalificeerd als deskundige op het gebied van vloeibaar aardgas (LNG).”

9. *Artikel 16.03, tweede lid, tweede zin, komt als volgt te luiden:*

“Aan het theoretisch gedeelte van het examen wordt voldaan wanneer de kandidaat aantoonst dat hij beschikt over de kennis die onderwezen werd in de opleiding zoals bedoeld in het eerste lid, tweede zin, onderdeel a.”

10. *Artikel 17.01, eerste lid, derde zin, komt als volgt te luiden (betreft alleen de Duitse versie).*

11. *Artikel 18.04, eerste lid, komt als volgt te luiden:*

“1. Aan boord van elk vaartuig, met uitzondering van sleep- en duwbotten die slechts in havens verkeren, onbemande duwbakken, overheidsschepen en pleziervaartuigen, moet zich in de stuurhut een actief vaartijdenboek volgens het model in de ES-QIN (Deel V, hoofdstuk 5) bevinden. Dit wordt bijgehouden overeenkomstig de daarin vervatte aanwijzingen. De schipper is verantwoordelijk voor de aanwezigheid van het vaartijdenboek en de aantekeningen die daarin worden gemaakt. Het eerste vaartijdenboek wordt afgegeven door een bevoegde autoriteit op vertoon van een binnenschipcertificaat.”

12. *Artikel 19.07, tweede lid, tweede zin, komt als volgt te luiden (betreft alleen de Duitse versie).*

13. *Artikel 20.01, eerste en tweede lid komen als volgt te luiden (betreft alleen de Duitse versie).*

14. *Artikel 20.02, eerste en tweede lid komen als volgt te luiden (betreft alleen de Duitse versie).*

15. *Artikel 20.03, eerste en derde lid komen als volgt te luiden (betreft alleen de Duitse versie).*

16. *Artikel 20.06, eerste lid, komt als volgt te luiden (betreft alleen de Duitse versie).*
17. *Artikel 20.07, eerste lid, komt als volgt te luiden (betreft alleen de Duitse versie).*
18. *Artikel 20.08 komt als volgt te luiden (betreft alleen de Duitse versie).*
19. *Artikel 20.09, derde lid, komt als volgt te luiden (betreft alleen de Duitse versie).*

#### **IV. Verkeersregels en informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn**

##### **PROTOCOL 11**

##### **Definitieve wijziging van artikel 3.10, eerste lid, onderdeel b, van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) met betrekking tot de positie van de boordlichten in varende duwstelen**

1. De rechtszekerheid wordt gewaarborgd door de kwaliteit van de regelgeving, die normatief moet zijn, dat wil zeggen voorschrijven, verbieden en bestraffen. Bovendien moet de regelgeving begrijpelijk zijn. Begrijpelijkheid houdt in dat regelgeving leesbaar, duidelijk, nauwkeurig en samenhangend moet zijn. De rechtszekerheid moet echter samengaan met de ontwikkelingen op het gebied van de nautische regelgeving en praktijken. Artikel 3.10, eerste lid, onderdeel b, van het RPR bepaalt dat een varend duwstel boordlichten op het breedste gedeelte van het duwstel, zo dicht mogelijk bij de duwboot, moet voeren.
2. Deze bepaling kan echter de veiligheid van de scheepvaart op de Rijn beïnvloeden wanneer het duwstel zoals vaak voorkomt bestaat uit een motorvrachtschip met een duwbak ervoor. Wat betreft het specifieke geval van een duwstel waarbij de duwboot een motorvrachtschip is, waarvan de lengte ongeveer de helft van de volledige lengte van het duwstel bedraagt, maakt het voeren van de boordlichten in het midden van het duwstel het moeilijk voor een schipper om de werkelijke lengte van het duwstel te onderscheiden. Het bedrijfsleven heeft overigens vastgesteld dat deze positie van de lichten een rol heeft gespeeld bij ongevallen. Het verdient dan ook de voorkeur dat de boordlichten achteraan het duwstel worden gevoerd, zodat de volledige lengte van het duwstel goed zichtbaar is.
3. Deze wijziging strekt ertoe artikel 3.10, eerste lid, onderdeel b, van het RPR aan te passen om rekening te houden met deze terugkoppeling van de opgedane ervaringen.
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 wijziging geacht is te beantwoorden**

De eerste doelstelling is verder bij te dragen aan de veiligheid en de goede orde van de Rijnvaart. Aangezien de boordlichten momenteel in het midden van een duwstel moeten worden gevoerd, is de volledige lengte van een duwstel dat bestaat uit een motorvrachtschip met een duwbak ervoor, niet goed zichtbaar voor een schipper. Deze situatie heeft in Nederland al tot een aanvaring op de Oude Maas geleid.

De tweede doelstelling is een samenhangende en begrijpelijke oplossing te bieden voor de Rijnvaart door expliciet de verplichting op te nemen dat de boordlichten achteraan het duwstel worden gevoerd, zodat de volledige lengte van het duwstel goed zichtbaar is.

De derde doelstelling is de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer te bevorderen door ervoor te zorgen dat de volledige lengte van een samenstel beter zichtbaar is, dankzij boordlichten die achteraan het duwstel worden gevoerd. Dit zou bepaalde manoeuvres veiliger maken.

##### **Eventuele alternatieven voor de geplande wijziging**

Het zou uiteraard mogelijk zijn om af te zien van de wijziging van artikel 3.10, eerste lid, onderdeel b, van het RPR. Hierdoor zouden verouderde en onvolledige bepalingen in het reglement blijven staan, wat een juridisch risico zou inhouden en de veiligheid van de scheepvaart in het gedrang zou brengen.

### **Consequenties van de genoemde wijziging**

De wijziging strekt ertoe de expliciete verplichting op te nemen dat de boordlichten achteraan het duwstel worden gevoerd. Artikel 3.10, eerste lid, onderdeel b, van het RPR zal dus worden gewijzigd en voorzien dat de boordlichten moeten worden gevoerd:

- zo ver mogelijk naar achteren op het breedste gedeelte van het duwstel,
- ten hoogste 1 m vanaf de zijkant van het duwstel en ten minste 2 m boven het wateroppervlak (deze tweede bepaling blijft ongewijzigd).

Door deze nieuwe formulering zullen de boordlichten achteraan het duwstel worden gevoerd en is de volledige lengte van het duwstel goed zichtbaar.

Uit de in opdracht van het bedrijfsleven uitgevoerde studie blijkt dat deze wijziging geen aanvullende kosten voor het bedrijfsleven met zich meebrengt. Er is slechts een beperkt aantal samenstellen betrokken, namelijk duwstellen die bestaan uit een motorvrachtschip met een duwbak ervoor. In dit geval moeten de verplaatsbare boordlichten die in het midden van het duwstel worden gevoerd, naar achteren op het breedste gedeelte van het duwstel worden verplaatst.

De wijziging treedt in werking op 1 december 2024.

### **Consequenties als de wijziging wordt verworpen**

Het zou mogelijk zijn van deze wijziging af te zien, maar dit zou een verdere bijdrage aan de veiligheid van de Rijnvaart in de weg staan en de genoemde doelstellingen ondermijnen.

### **Besluit**

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

teneinde de begrijpelijkheid van haar reglementen te verbeteren,

in een streven verder bij te dragen aan de veiligheid en de goede orde van de Rijnvaart,

neemt de in de bijlage bij dit besluit opgevoerde wijziging van artikel 3.10, eerste lid, onderdeel b, van het Rijnvaartpolitierglement aan.

De in de bijlage opgevoerde wijziging zal in werking treden op 1 december 2024.

### **Bijlage**

## **Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement**

*Artikel 3.10, eerste lid, onderdeel b, komt als volgt te luiden:*

“b) boordlichten

zo ver mogelijk naar achteren op het breedste gedeelte van het duwstel, ten hoogste 1 m vanaf de zijkanten van het duwstel en ten minste 2 m boven het wateroppervlak;”.

### **PROTOCOL 12**

#### **Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) met betrekking tot het teken van het verbod te roken, onbeschermd licht of vuur te gebruiken (artikel 3.32, derde lid)**

In artikel 3.32 van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) worden de eisen vastgelegd voor het teken van het verbod te roken, onbeschermd licht of vuur te gebruiken. Het derde lid van dit artikel voorziet dat de symbolen die zijn voorgeschreven in de versie van het RPR die op 30 november 2011 van kracht was, tot en met 30 november 2015 mochten worden gebruikt. Deze bepaling is inmiddels achterhaald. Het doel van dit besluit is dan ook om dit artikel overeenkomstig aan te passen.

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 wijziging geacht is te beantwoorden**

De voorgestelde wijziging heeft tot doel artikel 3.32 van het RPR aan te passen door het achterhaalde derde lid van dit artikel te schrappen.

#### **Eventuele alternatieven voor de geplande wijziging**

Het zou mogelijk zijn af te zien van de verbetering van de coherentie van artikel 3.32 van het RPR, maar dit zou de rechtszekerheid, leesbaarheid en toegankelijkheid van de Rijnregelgeving verzwakken.

Hierdoor zou een verouderde en onvolledige bepaling in het reglement blijven staan.

#### **Consequenties van de genoemde wijziging**

Deze wijziging veroorzaakt geen aanvullende kosten voor het bedrijfsleven en de overheid

Deze wijziging treedt in werking op 1 december 2024.

#### **Consequenties als de wijziging wordt verworpen**

Het zou mogelijk zijn van deze wijziging af te zien, maar in dat geval zou geen verdere bijdrage geleverd kunnen worden aan de veiligheid en de goede orde van de Rijnvaart.



## **Besluit**

De Centrale Commissie,  
op voorstel van haar Comité Politiereglement,  
met het doel de begrijpelijkheid van haar reglementen te verbeteren,  
met het doel verder bij te dragen aan de veiligheid en de goede orde van de Rijnvaart,  
neemt de als bijlage bij dit besluit gevoegde wijziging van artikel 3.32, derde lid, van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) aan.

De in de bijlage opgevoerde wijziging treedt in werking op 1 december 2024.

## **Bijlage**

## Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement

*Artikel 3.32, derde lid, komt te vervallen.*

### PROTOCOL 13

#### Definitieve wijziging van bijlage 13, punt 6.4, van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) (bunkerverklaring met inbegrip van de transactiebewijzen met betrekking tot de verwijderingsbijdrage)

1. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft op 1 juni 2021 wijzigingen van artikel 1.10 en bijlage 13 van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) aangenomen om de aanwezigheid van scheepsbescheiden en andere documenten in elektronische vorm aan boord toe te laten (Besluit 2021-I-10).
2. De Centrale Commissie heeft bij dit besluit het Comité Politiereglement opgedragen te zijner tijd te onderzoeken of deze wijzigingen aangepast moeten worden in functie van latere ontwikkelingen.
3. In artikel 1.10 van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) wordt voorzien in een uitputtende lijst van de scheepsbescheiden en andere documenten die aan boord aanwezig moeten zijn. Ook andere regelgevende kaders, zoals het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR), de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN), het in de bijlage bij de Europese overeenkomst voor het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN) vermelde Reglement, het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) alsook het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI), bevatten voorschriften met betrekking tot de bedoelde documenten.

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen (CVP) bij het CDNI heeft op 21 juni 2023 een besluit aangenomen om de overlegging van het transactiebewijs met betrekking tot de verwijderingsbijdrage in elektronische vorm toe te laten (Besluit CDNI 2023-I-3). De wijziging van artikel 3.04 van de Uitvoeringsregeling van het CDNI is op 1 augustus 2023 van kracht geworden. De schipper moet de transactiebewijzen met betrekking tot de verwijderingsbijdrage te allen tijde kunnen tonen en deze moeten twaalf maanden aan boord worden bewaard. Zij worden vaak met de bunkerverklaring overgelegd. Het is daarom wenselijk de overlegging van de bunkerverklaring ook in elektronische vorm toe te laten.

4. Deze wijziging strekt ertoe bijlage 13 van het RPR aan te passen om de overlegging van de bunkerverklaring met inbegrip van de transactiebewijzen met betrekking tot de verwijderingsbijdrage in elektronische vorm toe te laten.
5. 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 wijziging geacht is te beantwoorden**

Deze wijziging strekt ertoe de coherentie tussen twee regelgevingskaders te garanderen, namelijk het RPR en het CDNI.

Het CDNI heeft door middel van de wijziging van artikel 3.04, tweede lid, van de Uitvoeringsregeling het juridisch kader en de voorwaarden vastgesteld voor het gebruik van het transactiebewijs met betrekking tot de verwijderingsbijdrage in elektronische vorm.

Het RPR bepaalt binnen de werkingssfeer van de Rijnregelgeving in artikel 1.10 en in bijlage 13 de voorwaarden waaronder het document aan de controleautoriteiten moet worden overgelegd.

Het feit dat de bunkerverklaring met inbegrip van de transactiebewijzen met betrekking tot de verwijderingsbijdrage in elektronische vorm kan worden overgelegd, vereenvoudigt de informatieverstrekking, met name voor controledoelinden. De digitalisering van deze procedure beantwoordt aan een behoefte van het bedrijfsleven en verlicht de administratieve lasten.

In de Uitvoeringsregeling van het CDNI wordt de vorm waarin de bunkerverklaring moet worden afgegeven niet uitdrukkelijk geregeld. Sommige Nationale Instituten die zijn bevoegd voor de afgifte van de bunkerverklaring overwegen om de verklaring in elektronische vorm af te geven. Evenzo geven sommige bunkerbedrijven de bunkerverklaring nu al in elektronische vorm af.

De in bijlage 13, punt 6.4, van het RPR bedoelde bunkerverklaring en transactiebewijzen met betrekking tot de verwijderingsbijdrage moeten bij een controle van de politiediensten vaak samen worden getoond. Het zou daarom wenselijk zijn dat deze twee documenten in elektronische vorm kunnen worden overgelegd, zodat de schipper de bunkerverklaring niet hoeft af te drukken als deze hem in elektronische vorm is afgegeven.

### **Eventueel alternatief voor de geplande wijziging**

Het zou mogelijk zijn af te zien van de wijziging van het RPR. Dit zou echter resulteren in afwijkende regels in de twee toepasselijke regelgevingskaders (CDNI en RPR) en afbreuk doen aan de rechtszekerheid.

### **Consequenties van de genoemde wijziging**

Deze wijziging zou zorgen voor een harmonisatie van de toepasselijke regels voor de overlegging in elektronische vorm van de in het CDNI voorziene bunkerverklaring met inbegrip van de transactiebewijzen met betrekking tot de verwijderingsbijdrage. Hierdoor wordt de rechtszekerheid voor de gebruikers en de bevoegde autoriteiten gewaarborgd.

Daarnaast impliceert de coherentie van regelgeving een harmonisatie van de terminologie en dus van de bewoordingen, uitdrukkingen en definities, wat een essentieel aspect is om de rechtszekerheid van regelgeving te waarborgen. Daarom is de verwijzing naar het document in bijlage 13, punt 6.4 van het RPR in de drie taalversies geharmoniseerd met de terminologie die wordt gebruikt in artikel 3.04 van het CDNI.

### **Consequenties als deze wijziging wordt verworpen**

Een verwerping van deze wijziging van het RPR zou afbreuk doen aan de rechtszekerheid voor zowel de gebruikers als de bevoegde autoriteiten.

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

## **Besluit**

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

gezien Besluit CCR 2021-I-10 tot wijziging van het Rijnvaartpolitierglement (RPR) om de aanwezigheid van scheepsbescheiden en andere documenten in elektronische vorm aan boord toe te laten (artikel 1.10 en bijlage 13) alsmede de Besluiten 2021-II-16 en 2022-II-14 tot wijziging van bijlage 13 om rekening te houden met de toenemende digitalisering van de documenten aan boord,

gezien Besluit CDNI 2023-I-3 tot wijziging van artikel 3.04 van de Uitvoeringsregeling van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI),

in een streven de toepasselijke regels te harmoniseren en bijgevolg de rechtszekerheid te waarborgen,

met als doel de administratieve lasten in de Rijnvaart te verlichten zonder dat het veiligheidsniveau in het gedrang komt,

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

neemt de als bijlage bij dit besluit gevoegde wijziging van bijlage 13 van het Rijnvaartpolitierglement aan.

De in de bijlage vermelde wijziging treedt in werking op 1 december 2024.

## **Bijlage**

**Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement**

*Bijlage 13 komt als volgt te luiden:*

**“Bijlage 13**

**LIJST VAN SCHEEPSBESCHEIDEN 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
<b>1. Schepen</b>				
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	
<b>2. Bemanning</b>				
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	Adequaat 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
<b>3. Vaargebieden</b>				
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
<b>4. Navigatie- en informatieapparatuur</b>				
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



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
4.2	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
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
<b>5. Uitrusting</b>				
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

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
5.3	De door de deskundige ondertekende verklaring inzake de keuring van stoomketels en andere onder druk staande vaten	ES-TRIN, artikel 8.01, tweede lid	Toegestaan	PDF-formaat
5.4	Een kopie van het certificaat van typegoedkeuring, het inlichtingenformulier van de motorfabrikant en een kopie van het proces-verbaal van de motorkenmerken	ES-TRIN, artikel 9.01, derde lid	Toegestaan	PDF-formaat
5.5	De bescheiden betreffende elektrische installaties	ES-TRIN, artikel 10.01, tweede lid	Toegestaan	PDF-formaat
5.6	De verklaring voor de stalen trossen	ES-TRIN, artikel 13.02, derde lid, onderdeel a	Toegestaan	PDF-formaat
5.7	De kenmerking van de keuring van draagbare blustoestellen	ES-TRIN, artikel 13.03, vijfde lid	Toegestaan	PDF-formaat
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

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
5.10	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
<b>6. Lading en afvalstoffen</b>				
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

Categorie	Scheepsbescheiden en andere documenten die overeenkomstig artikel 1.10 van het RPR aan boord aanwezig moeten zijn	Rechtsgrondslag	Exemplaar van scheepsbescheiden en andere documenten aan boord dat in elektronisch formaat geraadpleegd kan worden	Adequaat elektronisch formaat
6.1.2	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	
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

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
6.3	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 transactiebewijzen met betrekking tot de verwijderingsbijdrage 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 en tweede 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
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

**V. Technische voorschriften voor schepen**

**PROTOCOL 14**  
**Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR)**  
**Aanpassing van het ROSR in verband met de Europese scheepsrompendatabank (EHDB)**

Geen besluit.

**VI. Geautomatiseerd varen**

**PROTOCOL 15**  
**Aanbeveling voor het duwstel PRIVILEGE**

**Besluit**

De Centrale Commissie,  
op voorstel van haar Comité Politierglement,  
neemt de onderstaande aanbeveling over.

**AANBEVELINGEN AAN DE BEVOEGDE AUTORITEIT**  
**MET BETREKKING TOT HET RIJNVAARTPOLITIEREGLEMENT (RPR)**

**EN**

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

**AANBEVELING Nr. 9/2023**  
**van 6 december 2023**

Artikelen 1.07, tweede en derde lid, en 1.09, eerste lid, van het RPR

Artikelen 3.03, tweede lid, 6.02, eerste en tweede lid, 6.09, eerste en vijfde lid, 7.01, eerste en derde lid, 7.02, eerste tot en met derde lid, 7.03, vierde tot en met zevende lid, 7.04, tweede, vijfde, zesde, achtste en negende lid, 7.05, derde en vierde lid, 7.06, eerste lid, 7.07, eerste lid, 7.08, 7.09, tweede lid, 7.11, 31.02, elfde lid, en 31.03 leden 1 tot en met 3 van ES-TRIN

**Voor fase 2 van het proefproject voor het op afstand besturen van het duwstel PRIVILEGE**

Duwstel PRIVILEGE

1. Achtergrond

Het bovengenoemde duwstel wordt voor een proefproject op de Rijn tijdelijk op afstand bestuurd. Ondanks het feit dat in fase 2 van het proefproject de voltallige dienstdoende bemanning zich nog aan boord bevindt, zal toch ontheffing moeten worden verleend om af te wijken van een aantal bepalingen van het RPR en het ROSR.

De ontheffing om af te wijken van het RPR heeft voornamelijk betrekking op het vrije uitzicht en de bediening van het roer wanneer het bovengenoemde duwstel tijdelijk op afstand wordt bestuurd. Hoewel in fase 2 de voltallige dienstdoende bemanning zich nog aan boord van het duwstel bevindt, zal op bepaalde momenten de besturing van het duwstel worden overgenomen door de operator in de afstandsbesturingscentrale (ABC). De operator in de ABC zal op deze momenten de koers en de snelheid van het duwstel bepalen. Daarnaast zullen voor de besturing vanuit de ABC geschikte hulpmiddelen moeten worden gebruikt om de afwezigheid van het vrije zicht vanuit de ABC te compenseren. De artikelen van het RPR waarvoor ontheffing moet worden verleend voor het proefproject zijn in de titel van deze aanbevelingen vermeld en in een gedetailleerd overzicht opgenomen in **aanhangsel 2**.

De ontheffing om af te wijken van het ROSR heeft betrekking op artikel 1.03, waarin naar ES-TRIN wordt verwezen. De ontheffing om af te wijken van ES-TRIN heeft betrekking op de positie van de sensoren ten opzichte van het aanvaringsschot en het achterpiekschot, de stuurinrichting, het stuurhuis, het vrije zicht, de bijzondere eisen voor voortstuwingmotoren en stuurinrichtingen, de navigatielantaarns, lichtseinen en geluidseinen, de navigatie- en informatieapparatuur, de marifooninstallatie voor schepen met een éénmansstuurstelling voor het varen op radar, de interne spreekverbinding aan boord, de alarminstallatie, de installatie voor het bedienen van hekankers en de standaarden S1 en S2. De artikelen van ES-TRIN waarvoor ontheffing moet worden verleend voor het proefproject zijn in de titel van deze aanbevelingen vermeld en in een gedetailleerd overzicht opgenomen in **aanhangsel 2**.

Over het geheel genomen moeten de aanvullende sensoren, de informatie die beschikbaar is voor de operator in de ABC alsook het personeel dat zich in de ABC bevindt in aanvulling op de minimumbemanning, kunnen waarborgen dat het duwstel beschikt over een veiligheidsniveau dat gelijkwaardig is aan dat van de gebruikelijke vaarwijze. Daartegenover staan veiligheidsrisico's die kunnen ontstaan door een onvolmaakt omgevingsbewustzijn van de operator in de ABC, eventuele storingen in componenten van het systeem voor de besturing op afstand en het mogelijk onvoldoende snel overnemen van de besturing van het duwstel door de dienstdoende schipper aan boord, wanneer de situatie dit vereist.

## 2. Ontheffingen om af te wijken van het RPR en het ROSR

Het duwstel PRIVILEGE bestaat uit een motorschip (PRIVILEGE) en een bak (PRIVILEGE II).

2.1 Op grond van artikel 1.26 van het RPR kunnen voor het motorschip PRIVILEGE en de bak PRIVILEGE II, uniek Europees scheepsidentificatienummer 02323654 en 02327216 (**Aanhangsel 6**), tot 06/12/2025 ontheffing worden verleend om af te wijken van de eisen als bedoeld in de artikelen 1.07, tweede en derde lid, en 1.09, eerste lid, van het RPR.

2.2 Op grond van artikel 2.20, derde lid, van het ROSR kunnen voor het motorschip PRIVILEGE en de bak PRIVILEGE II, uniek Europees scheepsidentificatienummer 02323654 en 02327216 (**Aanhangsel 6**), tot 06/12/2025 ontheffing worden verleend om af te wijken van de eisen als bedoeld in artikel 1.03 van het ROSR en dus van de artikelen 3.03, tweede lid, 6.02, eerste en tweede lid, 6.09, eerste en vijfde lid, 7.01, eerste en derde lid, 7.02, eerste tot en met derde lid, 7.03, vierde tot en met zevende lid, 7.04, tweede, vijfde, zesde, achtste en negende lid, 7.05, derde en vierde lid, 7.06, eerste lid, 7.07, eerste lid, 7.08, 7.09, tweede lid, 7.11, 31.02, elfde lid, en 31.03, eerste tot en met derde lid, van ES-TRIN 2021/1 (hierna "ES-TRIN" genoemd).

## 3. Voorwaarden

Deze ontheffingen zijn toegestaan indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1. De vaart is beperkt tot de binnenwatertrajecten tussen Rijnkilometer 660 (Mondorf veer) en Rijnkilometer 952,50 (Gorinchem).
2. Het duwstel is verzekerd tegen civiele aansprakelijkheid, ongeacht of het wordt bestuurd vanuit de ABC of vanuit het stuurhuis aan boord.



3. Het duwstel vaart met een minimumbemanning aan boord volgens de toepasselijke exploitatiewijze.
4. De op grond van de Rijnvaartreglementen op de schipper rustende verantwoordelijkheid blijft onverkort van toepassing, zelfs als het duwstel door de operator in de ABC op afstand wordt bestuurd.
5. De dienstdoende schipper aan boord is in staat om op ieder moment en zonder vertraging de controle van het duwstel over te nemen.
6. De dienstdoende schipper aan boord is eindverantwoordelijk voor de besturing van het duwstel.
7. De dienstdoende schipper aan boord heeft het gezag over de operator en de ABC voor alle aangelegenheden die betrekking hebben op de besturing van het duwstel.
8. Aan boord van het duwstel is een inrichting ingebouwd om te verzekeren dat er altijd een bemanningslid in het stuurhuis aanwezig is wanneer het duwstel op afstand wordt bestuurd.
9. De operator in de ABC moet de vereiste bekwaamheid bezitten om het duwstel op afstand te besturen. Hij moet ook houder zijn van een overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn geldig kwalificatiecertificaat schipper voor het duwstel dat hij bestuurt.
10. Indien de operator in de ABC het duwstel op afstand bestuurt op een binnenwatertraject als bedoeld in artikel 13.03 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, moet hij bovendien de overeenkomstig dit reglement hiervoor vereiste specifieke vergunning bezitten.
11. De operator in de ABC alsook de voltallige bemanning die aan boord van het duwstel is, zijn opgeleid volgens het concept in **aanhangsel 4**.
12. De operator in de ABC mag in zijn functioneren niet worden belemmerd door oververmoeidheid of de gevolgen van het gebruik van alcohol, medicijnen of drugs, dan wel door enige andere oorzaak. Bij een alcoholconcentratie in het bloed van 0,5 promille of meer, dan wel een hoeveelheid alcohol in het lichaam die een zodanige alcoholconcentratie in het bloed dan wel een daarmee overeenkomende alcoholconcentratie in de uitgeademde lucht oplevert, is het de operator in de ABC verboden taken uit te voeren.
13. De operator in de ABC past de in artikel 4.05 van het RPR vastgelegde talenregeling toe voor de communicatie met de autoriteiten en de andere schepen die op de Rijn varen.
14. Er is voldaan aan de eisen voor de ABC en het duwstel, zoals uiteengezet in de risicoanalyse in **aanhangsel 5**.
15. De algemene organisatie en alle technische kenmerken van de ABC, zoals uiteengezet in de projectbeschrijving in de **aanhangsels 1 en 3**, zijn in acht genomen.
16. De in de ABC gebruikte installaties dienen de operator in de ABC voldoende zicht te bieden zoals voorgesteld in **aanhangsel 2**.
17. De bevoegde autoriteiten van de Rijnsoeverstaten en België, of door hen aangewezen derden hebben de mogelijkheid om aan de proefvaarten deel te nemen.
18. SEAFAR verstrekt de nodige informatie, bovenop de voor de rapportageverplichting (zie punt 4 hieronder) vereiste informatie, wanneer de bevoegde autoriteiten van de Rijnsoeverstaten en België hierom verzoeken. Daarbij geeft SEAFAR deze autoriteiten en/of de door hen daartoe aangewezen derden ook toegang tot de ABC en de IT-toepassingen die worden gebruikt om de gegevens van de proefvaarten te vergaren.

#### 4. Rapportageverplichting

In fase 2 moet worden gewaarborgd dat

- voldoende ervaring is opgedaan om aan te tonen dat het volledige systeem met de technologieën en de personen aan de wal en op de vaartuigen, functioneert en
- het op afstand bestuurd duwstel over een veiligheidsniveau beschikt dat gelijkwaardig is aan dat van een duwstel dat uitsluitend door een schipper aan boord wordt bestuurd.

Hiertoe moet de exploitant van het duwstel of in zijn plaats de eigenaar van het duwstel in de volgende fasen een evaluatierapport aan de bevoegde autoriteit en de Commissie van Deskundigen voorleggen:

- na de eerste proefvaart,
- na de vijfde proefvaart,
- na de vijftiengste proefvaart en
- na de vijftigste proefvaart.

Een proefvaart komt overeen met een (stroomopwaartse of stroomafwaartse) reis van het begin tot het einde van de toegestane route voor de proefvaart, waarbij het duwstel door een operator in de ABC wordt bestuurd.

Na zelf een controle op de volledigheid en kwaliteit van de rapporten en op de naleving van alle relevante CCR-voorschriften te hebben uitgevoerd, moet België deze evaluatierapporten bij het secretariaat van de CCR indienen met het oog op de toezending daarvan aan de Rijnsoeverstaten en België.

De evaluatierapporten moeten ten minste informatie bevatten over de volgende aspecten:

- a) elke vastgestelde onregelmatigheid die afbreuk doet of afbreuk kan doen aan de veiligheid van het duwstel of aan de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer;
- b) het uitvallen van het systeem voor de besturing op afstand van het duwstel en de hulpmiddelen die voor de besturing op afstand worden gebruikt;
- c) lekkage;
- d) reparaties en wijzigingen van het systeem voor de besturing op afstand van het duwstel en de hulpmiddelen die voor de besturing op afstand worden gebruikt;
- e) brandstofverbruik;
- f) voorvallen en ongevallen;
- g) de reisomstandigheden waaronder de operator in de ABC het duwstel op afstand heeft bestuurd. Het gaat hier onder meer om de weersomstandigheden (temperatuur, regen, mist, sneeuw, hagel, vorst, enz.), de waterstand (laagwater waarbij wordt gevaren bij waterstanden onder de Overeengekomen Lage Rivierstand, normale waterstand of hoogwater waarbij wordt gevaren bij waterstanden boven hoogwaterpeil I), de zichtomstandigheden, de verkeersintensiteit (laag, normaal of hoog), de beladingsgraad (beladen, halfbeladen of onbeladen) en het feit of er overdag of 's nachts is gevaren. Daarbij zullen de binnenwatertrajecten (aangeduid in Rijnkilometer) waarbij de operator in de ABC het duwstel op afstand heeft bestuurd en de binnenwatertrajecten waarbij de dienstdoende schipper aan boord het duwstel heeft bestuurd, worden vermeld;
- h) vertragingen in de verzending van gegevens of in de beslissingen door de ABC, die te wijten zijn aan de afstand tussen de ABC en het duwstel;

- i) voor de momenten waarop de operator in de ABC het duwstel op bepaalde binnenwatertrajecten op afstand heeft bestuurd, het aantal keren dat, de situaties waarin en de redenen waarom
  - 1. de dienstdoende schipper aan boord de controle van het door de ABC op afstand bestuurde duwstel dringend en op grond van onvoorziene omstandigheden heeft overgenomen,
  - 2. de besturing van het duwstel op dringend verzoek van de ABC en op grond van onvoorziene omstandigheden volgens het door SEAFAR voorziene protocol is overgenomen door de dienstdoende schipper aan boord,
  - 3. de verbinding met de ABC automatisch is verbroken;
- j) de mogelijke verbeteringen die tijdens de proefvaarten in kaart zijn gebracht.

5. Tenuitvoerlegging van de aanbevelingen

Teneinde de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer te waarborgen, zijn deze aanbevelingen alleen geldig als het duwstel, de scheepsexploitant, de scheepseigenaar en SEAFAR aan alle in punt 3 gestelde voorwaarden en aan de in punt 4 gestelde rapportageverplichting voldoen. Indien niet aan de voorwaarden van de aanbevelingen wordt voldaan, kunnen de aanbevelingen door de CCR worden opgeschort of eventueel worden ingetrokken.

De bevoegde autoriteit in België kan aanvullende eisen stellen in de ontheffing.

De bevoegde autoriteit in België moet de bovenvermelde ontheffingen en voorwaarden vermelden in het certificaat van onderzoek van het motorschip en de bak.

(De technische bescheiden waarop de aanbevelingen zijn gebaseerd kunnen in document RN (23) 49 rev. 3 intern worden gevonden.)

**PROTOCOL 16**  
**Aanbeveling voor het motorschip PERSEVERANCE**

**Besluit**

De Centrale Commissie,  
op voorstel van haar Comité Politierglement,  
neemt de onderstaande aanbeveling over.

**AANBEVELINGEN AAN DE BEVOEGDE AUTORITEIT**  
**MET BETREKKING TOT HET RIJNVAARTPOLITIEREGLEMENT (RPR)**

**EN**

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

**AANBEVELING Nr. 10/2023**  
**van 6 december 2023**

Artikelen 1.07, tweede en derde lid, en 1.09, eerste lid, van het RPR

Artikelen 3.03, tweede lid, 6.02, eerste en tweede lid, 6.09, eerste en vijfde lid, 7.01, eerste en derde lid, 7.02, eerste tot en met derde lid, 7.03, vierde tot en met zevende lid, 7.04, tweede, vijfde, zesde, achtste en negende lid, 7.05, derde en vierde lid, 7.06, eerste lid, 7.07, eerste lid, 7.08, 7.09, tweede lid, 7.11, 31.02, elfde lid, en 31.03, eerste tot en met derde lid, van ES-TRIN

**Voor fase 2 van het proefproject voor het op afstand besturen van het motorschip**  
**PERSEVERANCE**

Motorschip PERSEVERANCE

1. Achtergrond

Het bovengenoemde schip wordt voor een proefproject op de Rijn tijdelijk op afstand bestuurd. Ondanks het feit dat in fase 2 van het proefproject de voltallige dienstdoende bemanning zich nog aan boord bevindt, zal toch ontheffing moeten worden verleend om af te wijken van een aantal bepalingen van het RPR en het ROSR.

De ontheffing om af te wijken van het RPR heeft voornamelijk betrekking op het vrije uitzicht en de bediening van het roer wanneer het bovengenoemde schip tijdelijk op afstand wordt bestuurd. Hoewel in fase 2 de voltallige dienstdoende bemanning zich nog aan boord van het schip bevindt, zal op bepaalde momenten de besturing van het schip worden overgenomen door de operator in de afstandsbesturingscentrale (ABC). De operator in de ABC zal op deze momenten de koers en de snelheid van het schip bepalen. Daarnaast zullen voor de besturing vanuit de ABC geschikte hulpmiddelen moeten worden gebruikt om de afwezigheid van het vrije zicht vanuit de ABC te compenseren. De artikelen van het RPR waarvoor ontheffing moet worden verleend voor het proefproject zijn in de titel van deze aanbevelingen vermeld en in een gedetailleerd overzicht opgenomen in **aanhangsel 2**.

De ontheffing om af te wijken van het ROSR heeft betrekking op artikel 1.03, waarin naar ES-TRIN wordt verwezen. De ontheffing om af te wijken van ES-TRIN heeft betrekking op de positie van de sensoren ten opzichte van het aanvaringsschot en het achterpiekschot, de stuurinrichting, het stuurhuis, het vrije zicht, de bijzondere eisen voor voortstuwingsmotoren en stuurinrichtingen, de navigatielantaarns, lichtseinen en geluidsseinen, de navigatie- en informatieapparatuur, de marifooninstallatie voor schepen met een éénmansstuurstelling voor het varen op radar, de interne spreekverbinding aan boord, de alarminstallatie, de installatie voor het bedienen van hekankers en de standaarden S1 en S2. De artikelen van ES-TRIN waarvoor ontheffing moet worden verleend voor het proefproject zijn in de titel van deze aanbevelingen vermeld en in een gedetailleerd overzicht opgenomen in **aanhangsel 2**.

Over het geheel genomen moeten de aanvullende sensoren, de informatie die beschikbaar is voor de operator in de ABC alsook het personeel dat zich in de ABC bevindt in aanvulling op de minimumbemanning, kunnen waarborgen dat het schip beschikt over een veiligheidsniveau dat gelijkwaardig is aan dat van de gebruikelijke vaarwijze. Daartegenover staan veiligheidsrisico's die kunnen ontstaan door een onvolmaakt omgevingsbewustzijn van de operator in de ABC, eventuele storingen in componenten van het systeem voor de besturing op afstand en het mogelijk onvoldoende snel overnemen van de besturing van het schip door de dienstdoende schipper aan boord, wanneer de situatie dit vereist.

## 2. Ontheffingen om af te wijken van het RPR en het ROSR

2.1 Op grond van artikel 1.26 van het RPR kan voor het motorschip PERSEVERANCE, uniek Europees scheepsidentificatienummer 02339959 (**Aanhangsel 6**), tot 06/12/2025 ontheffing worden verleend om af te wijken van de eisen als bedoeld in de artikelen 1.07, tweede en derde lid, en 1.09, eerste lid, van het RPR.

2.2 Op grond van artikel 2.20, derde lid, van het ROSR kan voor het motorschip PERSEVERANCE, uniek Europees scheepsidentificatienummer 02339959 (**Aanhangsel 6**), tot 06/12/2025 ontheffing worden verleend om af te wijken van de eisen als bedoeld in artikel 1.03 van het ROSR en dus van de artikelen 3.03, tweede lid, 6.02, eerste en tweede lid, 6.09, eerste en vijfde lid, 7.01, eerste en derde lid, 7.02, eerste tot en met derde lid, 7.03, vierde tot en met zevende lid, 7.04, tweede, vijfde, zesde, achtste en negende lid, 7.05, derde en vierde lid, 7.06, eerste lid, 7.07, eerste lid, 7.08, 7.09, tweede lid, 7.11, 31.02, elfde lid, en 31.03, eerste tot en met derde lid, van ES-TRIN 2021/1 (hierna "ES-TRIN" genoemd).

2.3 De ontheffingen om af te wijken van het RPR en het ROSR kunnen niet worden verleend als het motorschip PERSEVERANCE deel uitmaakt van een samenstel.

## 3. Voorwaarden

Deze ontheffingen zijn toegestaan indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1. De vaart is beperkt tot de binnenwatertrajecten tussen Rijnkilometer 660 (Mondorf veer) en Rijnkilometer 952,50 (Gorinchem).
2. Het schip is verzekerd tegen civiele aansprakelijkheid, ongeacht of het wordt bestuurd vanuit de ABC of vanuit het stuurhuis aan boord.
3. Het schip vaart met een minimumbemanning aan boord volgens de toepasselijke exploitatiewijze.
4. De op grond van de Rijnvaartreglementen op de schipper rustende verantwoordelijkheid blijft onverkort van toepassing, zelfs als het schip door de operator in de ABC op afstand wordt bestuurd.
5. De dienstdoende schipper aan boord is in staat om op ieder moment en zonder vertraging de controle van het schip over te nemen.

6. De dienstdoende schipper aan boord is eindverantwoordelijk voor de besturing van het schip.
7. De dienstdoende schipper aan boord heeft het gezag over de operator en de ABC voor alle aangelegenheden die betrekking hebben op de besturing van het schip.
8. Aan boord van het schip is een inrichting ingebouwd om te verzekeren dat er altijd een bemanningslid in het stuurhuis aanwezig is wanneer het schip op afstand wordt bestuurd.
9. De operator in de ABC moet de vereiste bekwaamheid bezitten om het schip op afstand te besturen. Hij moet ook houder zijn van een overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn geldig kwalificatiecertificaat schipper voor het schip dat hij bestuurt.
10. Indien de operator in de ABC het schip op afstand bestuurt op een binnenwatertraject als bedoeld in artikel 13.03 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, moet hij bovendien de overeenkomstig dit reglement hiervoor vereiste specifieke vergunning bezitten.
11. De operator in de ABC alsook de voltallige bemanning die aan boord van het schip is, zijn opgeleid volgens het concept in **aanhangsel 4**.
12. De operator in de ABC mag in zijn functioneren niet worden belemmerd door oververmoeidheid of de gevolgen van het gebruik van alcohol, medicijnen of drugs, dan wel door enige andere oorzaak. Bij een alcoholconcentratie in het bloed van 0,5 promille of meer, dan wel een hoeveelheid alcohol in het lichaam die een zodanige alcoholconcentratie in het bloed dan wel een daarmee overeenkomende alcoholconcentratie in de uitgedemde lucht oplevert, is het de operator in de ABC verboden taken uit te voeren.
13. De operator in de ABC past de in artikel 4.05 van het RPR vastgelegde talenregeling toe voor de communicatie met de autoriteiten en de andere schepen die op de Rijn varen.
14. Er is voldaan aan de eisen voor de ABC en het schip, zoals uiteengezet in de risicoanalyse in **aanhangsel 5**.
15. De algemene organisatie en alle technische kenmerken van de ABC, zoals uiteengezet in de projectbeschrijving in de **aanhangsels 1 en 3**, zijn in acht genomen.
16. De in de ABC gebruikte installaties dienen de operator in de ABC voldoende zicht te bieden zoals voorgesteld in **aanhangsel 2**.
17. De bevoegde autoriteiten van de Rijnsoeverstaten en België, of door hen aangewezen derden hebben de mogelijkheid om aan de proefvaarten deel te nemen.
18. SEAFAR verstrekt de nodige informatie, bovenop de voor de rapportageverplichting (zie punt 4 hieronder) vereiste informatie, wanneer de bevoegde autoriteiten van de Rijnsoeverstaten en België hierom verzoeken. Daarbij geeft SEAFAR deze autoriteiten en/of de door hen daartoe aangewezen derden ook toegang tot de ABC en de IT-toepassingen die worden gebruikt om de gegevens van de proefvaarten te vergaren.

#### 4. Rapportageverplichting

In fase 2 moet worden gewaarborgd dat

- voldoende ervaring is opgedaan om aan te tonen dat het volledige systeem met de technologieën en de personen aan de wal en op de vaartuigen, functioneert en
- het op afstand bestuurde schip over een veiligheidsniveau beschikt dat gelijkwaardig is aan dat van een schip dat uitsluitend door een schipper aan boord wordt bestuurd.

Hiertoe moet de scheepsexploitant of in zijn plaats de scheepseigenaar in de volgende fasen een evaluatierapport aan de bevoegde autoriteit en de Commissie van Deskundigen voorleggen:

- na de eerste proefvaart,
- na de vijfde proefvaart,
- na de vijftiengste proefvaart en
- na de vijftigste proefvaart.

Een proefvaart komt overeen met een (stroomopwaartse of stroomafwaartse) reis van het begin tot het einde van de toegestane route voor de proefvaart, waarbij het schip door een operator in de ABC wordt bestuurd.

Na zelf een controle op de volledigheid en kwaliteit van de rapporten en op de naleving van alle relevante CCR-voorschriften te hebben uitgevoerd, moet België deze evaluatierapporten bij het secretariaat van de CCR indienen met het oog op de toezending daarvan aan de Rijnsoeverstaten en België.

De evaluatierapporten moeten ten minste informatie bevatten over de volgende aspecten:

- a) elke vastgestelde onregelmatigheid die afbreuk doet of afbreuk kan doen aan de veiligheid van het schip of aan de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer;
- b) het uitvallen van het systeem voor de besturing op afstand van het schip en de hulpmiddelen die voor de besturing op afstand worden gebruikt;
- c) lekkage;
- d) reparaties en wijzigingen van het systeem voor de besturing op afstand van het schip en de hulpmiddelen die voor de besturing op afstand worden gebruikt;
- e) brandstofverbruik;
- f) voorvallen en ongevallen;
- g) de reisomstandigheden waaronder de operator in de ABC het schip op afstand heeft bestuurd. Het gaat hier onder meer om de weersomstandigheden (temperatuur, regen, mist, sneeuw, hagel, vorst, enz.), de waterstand (laagwater waarbij wordt gevaren bij waterstanden onder de Overeengekomen Lage Rivierstand, normale waterstand of hoogwater waarbij wordt gevaren bij waterstanden boven hoogwaterpeil I), de zichtomstandigheden, de verkeersintensiteit (laag, normaal of hoog), de beladingsgraad (beladen, halfbeladen of onbeladen) en het feit of er overdag of 's nachts is gevaren. Daarbij zullen de binnenwatertrajecten (aangeduid in Rijnkilometer) waarbij de operator in de ABC het schip op afstand heeft bestuurd en de binnenwatertrajecten waarbij de dienstdoende schipper aan boord het schip heeft bestuurd, worden vermeld;
- h) vertragingen in de verzending van gegevens of in de beslissingen door de ABC, die te wijten zijn aan de afstand tussen de ABC en het schip;
- i) voor de momenten waarop de operator in de ABC het schip op bepaalde binnenwatertrajecten op afstand heeft bestuurd, het aantal keren dat, de situaties waarin en de redenen waarom
  1. de dienstdoende schipper aan boord de controle van het door de ABC op afstand bestuurde schip dringend en op grond van onvoorziene omstandigheden heeft overgenomen,
  2. de besturing van het schip op dringend verzoek van de ABC en op grond van onvoorziene omstandigheden volgens het door SEAFAR voorziene protocol is overgenomen door de dienstdoende schipper aan boord,
  3. de verbinding met de ABC automatisch is verbroken;
- j) de mogelijke verbeteringen die tijdens de proefvaarten in kaart zijn gebracht.

## 5. Tenuitvoerlegging van de aanbevelingen

Teneinde de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer te waarborgen, zijn deze aanbevelingen alleen geldig als het schip, de scheepsexploitant, de scheepseigenaar en SEAFAR aan alle in punt 3 gestelde voorwaarden en aan de in punt 4 gestelde rapportageverplichting voldoen. Indien niet aan de voorwaarden van de aanbevelingen wordt voldaan, kunnen de aanbevelingen door de CCR worden opgeschort of eventueel worden ingetrokken.

De bevoegde autoriteit in België kan aanvullende eisen stellen in de ontheffing.

De bevoegde autoriteit in België moet de bovenvermelde ontheffingen en voorwaarden vermelden in het certificaat van onderzoek van het schip.

(De technische bescheiden waarop de aanbevelingen zijn gebaseerd kunnen in document RN (23) 52 rev. 3 intern worden gevonden.)



**PROTOCOL 17**  
**Aanbeveling voor het duwstel REINHOLD DEYMANN**

**Besluit**

De Centrale Commissie,  
op voorstel van haar Comité Politierglement,  
neemt de onderstaande aanbeveling over.

**AANBEVELINGEN AAN DE BEVOEGDE AUTORITEIT**  
**MET BETREKKING TOT HET RIJNVAARTPOLITIIEGLEMENT (RPR)**

**EN**

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

**AANBEVELING Nr. 11/2023**  
**van 6 december 2023**

Artikelen 1.07, tweede en derde lid, en 1.09, eerste lid, van het RPR

Artikelen 3.03, tweede lid, 6.02, eerste en tweede lid, 6.09, eerste en vijfde lid, 7.01, eerste en derde lid, 7.02, eerste tot en met derde lid, 7.03, vierde tot en met zevende lid, 7.04, tweede, vijfde, zesde, achtste en negende lid, 7.05, derde en vierde lid, 7.06, eerste lid, 7.07, eerste lid, 7.08, 7.09, tweede lid, 7.11, 31.02, elfde lid, en 31.03 leden 1 tot en met 3 van ES-TRIN

**Voor fase 2 van het proefproject voor het op afstand besturen van het duwstel**  
**REINHOLD DEYMANN**

Duwstel REINHOLD DEYMANN

1. Achtergrond

Het bovengenoemde duwstel wordt voor een proefproject op de Rijn tijdelijk op afstand bestuurd. Ondanks het feit dat in fase 2 van het proefproject de voltallige dienstdoende bemanning zich nog aan boord bevindt, zal toch ontheffing moeten worden verleend om af te wijken van een aantal bepalingen van het RPR en het ROSR.

De ontheffing om af te wijken van het RPR heeft voornamelijk betrekking op het vrije uitzicht en de bediening van het roer wanneer het bovengenoemde duwstel tijdelijk op afstand wordt bestuurd. Hoewel in fase 2 de voltallige dienstdoende bemanning zich nog aan boord van het duwstel bevindt, zal op bepaalde momenten de besturing van het duwstel worden overgenomen door de operator in de afstandsbesturingscentrale (ABC). De operator in de ABC zal op deze momenten de koers en de snelheid van het duwstel bepalen. Daarnaast zullen voor de besturing vanuit de ABC geschikte hulpmiddelen moeten worden gebruikt om de afwezigheid van het vrije zicht vanuit de ABC te compenseren. De artikelen van het RPR waarvoor ontheffing moet worden verleend voor het proefproject zijn in de titel van deze aanbevelingen vermeld en in een gedetailleerd overzicht opgenomen in **aanhangsel 2**.

De ontheffing om af te wijken van het ROSR heeft betrekking op artikel 1.03, waarin naar ES-TRIN wordt verwezen. De ontheffing om af te wijken van ES-TRIN heeft betrekking op de positie van de sensoren ten opzichte van het aanvaringsschot en het achterpiekschot, de stuurinrichting, het stuurhuis, het vrije zicht, de bijzondere eisen voor voortstuwingsmotoren en stuurinrichtingen, de navigatielantaarns, lichtseinen en geluidsseinen, de navigatie- en informatieapparatuur, de marifooninstallatie voor schepen met een éénmansstuurstelling voor het varen op radar, de interne spreekverbinding aan boord, de alarminstallatie, de installatie voor het bedienen van hekankers en de standaarden S1 en S2. De artikelen van ES-TRIN waarvoor ontheffing moet worden verleend voor het proefproject zijn in de titel van deze aanbevelingen vermeld en in een gedetailleerd overzicht opgenomen in **aanhangsel 2**.

Over het geheel genomen moeten de aanvullende sensoren, de informatie die beschikbaar is voor de operator in de ABC alsook het personeel dat zich in de ABC bevindt in aanvulling op de minimumbemanning, kunnen waarborgen dat het duwstel beschikt over een veiligheidsniveau dat gelijkwaardig is aan dat van de gebruikelijke vaarwijze. Daartegenover staan veiligheidsrisico's die kunnen ontstaan door een onvolmaakt omgevingsbewustzijn van de operator in de ABC, eventuele storingen in componenten van het systeem voor de besturing op afstand en het mogelijk onvoldoende snel overnemen van de besturing van het duwstel door de dienstdoende schipper aan boord, wanneer de situatie dit vereist.

## 2. Ontheffingen om af te wijken van het RPR en het ROSR

Het duwstel REINHOLD DEYMANN bestaat uit een motorschip (REINHOLD DEYMANN I) en een bak (REINHOLD DEYMANN II).

- 2.1 Op grond van artikel 1.26 van het RPR kunnen voor het motorschip REINHOLD DEYMANN I en de bak REINHOLD DEYMANN II, uniek Europees scheepsidentificatienummer 02338773 en 02338775 (**Aanhangsel 6**), tot 06/12/2025 ontheffing worden verleend om af te wijken van de eisen als bedoeld in de artikelen 1.07, tweede en derde lid, en 1.09, eerste lid, van het RPR.
- 2.2 Op grond van artikel 2.20, derde lid, van het ROSR kunnen voor het motorschip REINHOLD DEYMANN I en de bak REINHOLD DEYMANN II, uniek Europees scheepsidentificatienummer 02338773 en 02338775 (**Aanhangsel 6**), tot 06/12/2025 ontheffing worden verleend om af te wijken van de eisen als bedoeld in artikel 1.03 van het ROSR en dus van de artikelen 3.03, tweede lid, 6.02, eerste en tweede lid, 6.09, eerste en vijfde lid, 7.01, eerste en derde lid, 7.02, eerste tot en met derde lid, 7.03, vierde tot en met zevende lid, 7.04, tweede, vijfde, zesde, achtste en negende lid, 7.05, derde en vierde lid, 7.06, eerste lid, 7.07, eerste lid, 7.08, 7.09, tweede lid, 7.11, 31.02, elfde lid, en 31.03, eerste tot en met derde lid, van ES-TRIN 2021/1 (hierna "ES-TRIN" genoemd).

## 3. Voorwaarden

Deze ontheffingen zijn toegestaan indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1. De vaart is beperkt tot de binnenwatertrajecten tussen Rijnkilometer 813 (Wesel-Datteln-canal) en Rijnkilometer 952,50 (Gorinchem).
2. Het duwstel is verzekerd tegen civiele aansprakelijkheid, ongeacht of het wordt bestuurd vanuit de ABC of vanuit het stuurhuis aan boord.
3. Het duwstel vaart met een minimumbemanning aan boord volgens de toepasselijke exploitatiewijze.
4. De op grond van de Rijnvaartreglementen op de schipper rustende verantwoordelijkheid blijft onverkort van toepassing, zelfs als het duwstel door de operator in de ABC op afstand wordt bestuurd.
5. De dienstdoende schipper aan boord is in staat om op ieder moment en zonder vertraging de controle van het duwstel over te nemen.

6. De dienstdoende schipper aan boord is eindverantwoordelijk voor de besturing van het duwstel.
7. De dienstdoende schipper aan boord heeft het gezag over de operator en de ABC voor alle aangelegenheden die betrekking hebben op de besturing van het duwstel.
8. Aan boord van het duwstel is een inrichting ingebouwd om te verzekeren dat er altijd een bemanningslid in het stuurhuis aanwezig is wanneer het duwstel op afstand wordt bestuurd.
9. De operator in de ABC moet de vereiste bekwaamheid bezitten om het duwstel op afstand te besturen. Hij moet ook houder zijn van een overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn geldig kwalificatiecertificaat schipper voor het duwstel dat hij bestuurt.
10. Indien de operator in de ABC het duwstel op afstand bestuurt op een binnenwatertraject als bedoeld in artikel 13.03 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, moet hij bovendien de overeenkomstig dit reglement hiervoor vereiste specifieke vergunning bezitten.
11. De operator in de ABC alsook de voltallige bemanning die aan boord van het duwstel is, zijn opgeleid volgens het concept in **aanhangsel 4**.
12. De operator in de ABC mag in zijn functioneren niet worden belemmerd door oververmoeidheid of de gevolgen van het gebruik van alcohol, medicijnen of drugs, dan wel door enige andere oorzaak. Bij een alcoholconcentratie in het bloed van 0,5 promille of meer, dan wel een hoeveelheid alcohol in het lichaam die een zodanige alcoholconcentratie in het bloed dan wel een daarmee overeenkomende alcoholconcentratie in de uitgeademde lucht oplevert, is het de operator in de ABC verboden taken uit te voeren.
13. De operator in de ABC past de in artikel 4.05 van het RPR vastgelegde talenregeling toe voor de communicatie met de autoriteiten en de andere schepen die op de Rijn varen.
14. Er is voldaan aan de eisen voor de ABC en het duwstel, zoals uiteengezet in de risicoanalyse in **aanhangsel 5**.
15. De algemene organisatie en alle technische kenmerken van de ABC, zoals uiteengezet in de projectbeschrijving in de **aanhangsels 1 en 3**, zijn in acht genomen.
16. De in de ABC gebruikte installaties dienen de operator in de ABC voldoende zicht te bieden zoals voorgesteld in **aanhangsel 2**.
17. De bevoegde autoriteiten van de Rijnsoeverstaten en België, of door hen aangewezen derden hebben de mogelijkheid om aan de proefvaarten deel te nemen.
18. SEAFAR verstrekt de nodige informatie, bovenop de voor de rapportageverplichting (zie punt 4 hieronder) vereiste informatie, wanneer de bevoegde autoriteiten van de Rijnsoeverstaten en België hierom verzoeken. Daarbij geeft SEAFAR deze autoriteiten en/of de door hen daartoe aangewezen derden ook toegang tot de ABC en de IT-toepassingen die worden gebruikt om de gegevens van de proefvaarten te vergaren.

#### 4. Rapportageverplichting

In fase 2 moet worden gewaarborgd dat

- voldoende ervaring is opgedaan om aan te tonen dat het volledige systeem met de technologieën en de personen aan de wal en op de vaartuigen, functioneert en
- het op afstand bestuurd duwstel over een veiligheidsniveau beschikt dat gelijkwaardig is aan dat van een duwstel dat uitsluitend door een schipper aan boord wordt bestuurd.

Hier toe moet de exploitant van het duwstiel of in zijn plaats de eigenaar van het duwstiel in de volgende fasen een evaluatierapport aan de bevoegde autoriteit en de Commissie van Deskundigen voorleggen:

- na de eerste proefvaart,
- na de vijfde proefvaart,
- na de vijftiengste proefvaart en
- na de vijftigste proefvaart.

Een proefvaart komt overeen met een (stroomopwaartse of stroomafwaartse) reis van het begin tot het einde van de toegestane route voor de proefvaart, waarbij het duwstiel door een operator in de ABC wordt bestuurd.

Na zelf een controle op de volledigheid en kwaliteit van de rapporten en op de naleving van alle relevante CCR-voorschriften te hebben uitgevoerd, moet België deze evaluatierapporten bij het secretariaat van de CCR indienen met het oog op de toezending daarvan aan de Rijnsoeverstaten en België.

De evaluatierapporten moeten ten minste informatie bevatten over de volgende aspecten:

- a) elke vastgestelde onregelmatigheid die afbreuk doet of afbreuk kan doen aan de veiligheid van het duwstiel of aan de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer;
- b) het uitvallen van het systeem voor de besturing op afstand van het duwstiel en de hulpmiddelen die voor de besturing op afstand worden gebruikt;
- c) lekkage;
- d) reparaties en wijzigingen van het systeem voor de besturing op afstand van het duwstiel en de hulpmiddelen die voor de besturing op afstand worden gebruikt;
- e) brandstofverbruik;
- f) voorvallen en ongevallen;
- g) de reisomstandigheden waaronder de operator in de ABC het duwstiel op afstand heeft bestuurd. Het gaat hier onder meer om de weersomstandigheden (temperatuur, regen, mist, sneeuw, hagel, vorst, enz.), de waterstand (laagwater waarbij wordt gevaren bij waterstanden onder de Overeengekomen Lage Rivierstand, normale waterstand of hoogwater waarbij wordt gevaren bij waterstanden boven hoogwaterpeil I), de zichtomstandigheden, de verkeersintensiteit (laag, normaal of hoog), de beladingsgraad (beladen, halfbeladen of onbeladen) en het feit of er overdag of 's nachts is gevaren. Daarbij zullen de binnenwatertrajecten (aangeduid in Rijnkilometer) waarbij de operator in de ABC het duwstiel op afstand heeft bestuurd en de binnenwatertrajecten waarbij de dienstdoende schipper aan boord het duwstiel heeft bestuurd, worden vermeld;
- h) vertragingen in de verzending van gegevens of in de beslissingen door de ABC, die te wijten zijn aan de afstand tussen de ABC en het duwstiel;
- i) voor de momenten waarop de operator in de ABC het duwstiel op bepaalde binnenwatertrajecten op afstand heeft bestuurd, het aantal keren dat, de situaties waarin en de redenen waarom
  1. de dienstdoende schipper aan boord de controle van het door de ABC op afstand bestuurde duwstiel dringend en op grond van onvoorziene omstandigheden heeft overgenomen,
  2. de besturing van het duwstiel op dringend verzoek van de ABC en op grond van onvoorziene omstandigheden volgens het door SEAFAR voorziene protocol is overgenomen door de dienstdoende schipper aan boord,
  3. de verbinding met de ABC automatisch is verbroken;
- j) de mogelijke verbeteringen die tijdens de proefvaarten in kaart zijn gebracht.

## 5. Tenuitvoerlegging van de aanbevelingen

Teneinde de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer te waarborgen, zijn deze aanbevelingen alleen geldig als het duwstel, de scheepsexploitant, de scheepseigenaar en SEAFAR aan alle in punt 3 gestelde voorwaarden en aan de in punt 4 gestelde rapportageverplichting voldoen. Indien niet aan de voorwaarden van de aanbevelingen wordt voldaan, kunnen de aanbevelingen door de CCR worden opgeschort of eventueel worden ingetrokken.

De bevoegde autoriteit in België kan aanvullende eisen stellen in de ontheffing.

De bevoegde autoriteit in België moet de bovenvermelde ontheffingen en voorwaarden vermelden in het certificaat van onderzoek van het motorschip en de bak.

(De technische bescheiden waarop de aanbevelingen zijn gebaseerd kunnen in document RN (23) 56 rev. 2 intern worden gevonden.)

## VII. Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg

### PROTOCOL 18

#### **Plaatsing van vijf dukdalven voor het afmeren van schepen in de voorhavens stroomopwaarts en stroomafwaarts bij de sluis van Rhinau – Rijnkilometer 255,500 en 256,500**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie

neemt kennis van de goedkeuring, op basis van bestaande verdragen en overdracht van bevoegdheden overeenkomstig Besluit 1990-II-46, die haar Comité Infrastructuur en milieu heeft gehecht aan het project van de plaatsing van vijf dukdalven voor het afmeren van schepen in de voorhavens stroomopwaarts en stroomafwaarts bij de sluis van Rhinau, Rijnkilometer 255,500 en 256,500, aan beide oevers.

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

#### **Bijlage**

## **Controlelijst voor de plaatsing van vijf dukdalven voor het afmeren van schepen in de voorhavens stroomopwaarts en stroomafwaarts bij de sluis van Rhinau – Rijnkilometer 255,500 en 256,500**

### **1. Soort bouwwerk**

Metalen, buisvormige dukdalven voorzien van bolders voor het afmeren van schepen die bij de sluis van Rhinau moeten wachten:

- Drie dukdalven met een tussenafstand van 75 meter stroomopwaarts van de sluisen (Rijnkilometer 255,500)
- Twee dukdalven met een tussenafstand van 80 meter stroomafwaarts van de sluisen (Rijnkilometer 256,500)

De nieuwe dukdalven hebben tot doel de wachtplaatsen voor het schutten veiliger te maken en vormen een aanvulling op de bestaande wachtplaatsen.

### **2. Dichtstbijzijnde plaats/stad**

Rhinau

### **3. Rijnkilometer**

Rijnkilometer 255,500 en Rijnkilometer 256,500

### **4. Soort bouwwerkzaamheden**

Plaatsing van de buizen door trillen en heien, laswerkzaamheden en weg- en waterbouwkundige werkzaamheden

## **A. Algemene beschrijving**

### **5. Breedte van het vaarwater**

130 meter stroomopwaarts van de sluisen en 114 meter stroomafwaarts

### **6. Breedte van de vaargeul**

88 meter

### **7. Wezenlijke afmetingen en kenmerken van de ligplaatslocaties**

Net boven de sluis van Rhinau worden aan de linkeroever drie dukdalven geplaatst met een tussenafstand van 75 meter. Deze dukdalven staan in elkaars verlengde op een afstand van 12 meter van de oever.

Net onder de sluis van Rhinau worden aan de rechteroever, twee dukdalven geplaatst met een tussenafstand van 80 meter, op een afstand van 12 meter van de oever.

De dukdalven hebben de vorm van een cilinder met een doorsnede van een meter. De hoogte van het gedeelte boven water is 4 meter. Elke dukdalf is voorzien van drie bolders die rusten op bolderkragen.

De nieuwe dukdalven zijn geschikt voor het afmeren van middelgrote en grote schepen, die 75 % van het verkeer uitmaken. Kleinere schepen hebben de mogelijkheid om af te meren bij de drie bestaande kleinere wachtplaatsen (twee stroomopwaarts en één stroomafwaarts). Deze maatregelen zijn aan de gebruikers van de Rijn gepresenteerd tijdens de buitengewone vergadering die door VNF en EDF is gehouden op 19 juni 2023 en zijn positief ontvangen door het bedrijfsleven.

## **8. Situatie ten opzichte van de vaargeul/het vaarwater**

Stroomopwaarts van de sluis komen de afgemeerde schepen buiten de vaargeul te liggen.

Stroomafwaarts van de sluis komen de afgemeerde schepen gedeeltelijk in de vaargeul te liggen. De dukdalven kunnen niet dicht bij de linkeroever worden geplaatst aangezien een voldoende diepte moet worden gewaarborgd.

Aangezien het echter gaat om wachtplaatsen voordat de schepen worden geschut, zullen de dukdalven meestal niet bezet zijn en zullen dus ook geen schepen in de vaargeul komen te liggen. Daar komt nog bij dat deze zone vlak bij de sluis ligt, dus op een plaats waar de schepen langzaam varen en de situatie anders is dan de gebruikelijke vaaromstandigheden op het Grand Canal d'Alsace.

Ondanks het feit dat de schepen gedeeltelijk in de vaargeul komen te liggen, zullen deze voorzieningen de veiligheid voor de scheepvaart verhogen, aangezien de schepen de mogelijkheid krijgen om tijdens het wachten zo dicht mogelijk bij de oever af te meren, op een plaats die veilig is en daar specifiek voor voorzien is.

## **B. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden**

### **9. Beschrijving van het verloop van de bouwwerkzaamheden**

Voor het heien zal gebruik worden gemaakt van een duwboot en een duwbak met een kraan. Een team van duikers zal vervolgens vanaf de oever de waterdichte bekisting plaatsen om de bodemplaat te maken.

Deze werkzaamheden zullen dus geen consequenties hebben voor de scheepvaart, afgezien van de gebruikelijke waarschuwing om opletend te zijn.

### **10. Periode van de uitvoering**

Het is de bedoeling om in oktober 2023 met deze werkzaamheden te beginnen en voor de werkzaamheden zijn twee maanden gepland.

### **11. Beperking van de scheepvaart en duur van de beperking**

De bouwplaats zal geen belemmeringen voor de scheepvaart inhouden, afgezien van een snelheidsbeperking om golfslag te vermijden bij de plaats waar gewerkt wordt.

De snelheidsbeperking zal worden aangekondigd door middel van een "bericht aan de scheepvaart". Er zullen ook verkeersborden geplaatst worden om te waarschuwen dat er een bouwplaats is, zoals vereist in het RPR.

### **12. Duur van de geplande stremming van de scheepvaart (totaal/gedeeltelijk)**

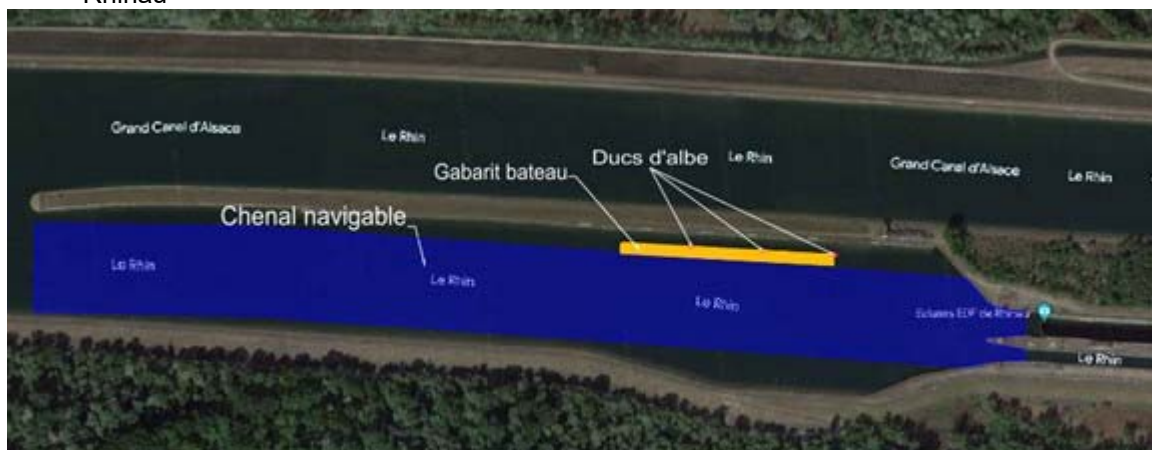
De scheepvaart hoeft niet stilgelegd te worden.

### C. Tekeningen

Plaats waar de werkzaamheden worden verricht



Bovenaanzicht van de plaats met de drie nieuwe dukdalven stroomopwaarts van de sluis bij Rhinau



Bovenaanzicht van de plaats met de twee nieuwe dukdalven stroomafwaarts van de sluis bij Rhinau



Legende:

Chenal navigable = vaargeul

Ducs d'albe = dukdalven

Gabarit bateau = zone waarin de schepen liggen



**PROTOCOL 19**  
**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 min mogelijk te belemmeren,
- de sloopexploitanten 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 schutting moeten wachten, gereed te houden.

**Bijlage**

**Overzicht van de stremmingen 2024 van de sluizen in de Rijn en het Grand Canal  
d'Alsace  
Stand per 01.10.2023**

<b>Exploitant</b>	<b>Sluis</b>	<b>Begin van de stremming</b>	<b>Einde van de stremming</b>	<b>Opmerking</b>
EDF	Kembs westelijke sluis	13 mei 2024	5 juli 2024	Mogelijke hinder
EDF	Kembs oostelijke sluis	5 februari 2024	9 februari 2024	Mogelijke hinder
EDF	Ottmarsheim kleine sluis	5 februari 2024	9 februari 2024	Mogelijke hinder
EDF	Ottmarsheim grote sluis	13 mei 2024	12 juli 2024	Beperking
EDF	Fessenheim kleine sluis	5 februari 2024	9 februari 2024	Mogelijke hinder
EDF	Fessenheim grote sluis	17 juni 2024	26 juli 2024	Beperking
EDF	Vogelgrun kleine sluis	25 maart 2024	10 mei 2024	Mogelijke hinder
EDF	Vogelgrun grote sluis	3 juni 2024	29 juni 2024	Beperking
EDF	Marckolsheim kleine sluis	5 februari 2024	9 februari 2024	Mogelijke hinder
EDF	Marckolsheim grote sluis	18 maart 2024	26 juli 2024	Beperking
EDF	Rhinau kleine sluis	5 februari 2024	9 februari 2024	Mogelijke hinder
EDF	Rhinau grote sluis	22 april 2024	28 juni 2024	Beperking
EDF	Gerstheim kleine sluis	5 februari 2024	9 februari 2024	Mogelijke hinder
EDF	Gerstheim grote sluis	3 juni 2024	26 juli 2024	Beperking
EDF	Straatsburg kleine sluis	5 februari 2024	16 februari 2024	Mogelijke hinder
EDF	Straatsburg grote sluis	25 maart 2024	26 juli 2024	Beperking
VNF	Gamsheim westelijke sluis	14 november 2022	17 mei 2024	Mogelijke hinder
VNF	Gamsheim oostelijke sluis			
WSV	Iffezheim westelijke sluis			
WSV	Iffezheim oostelijke sluis	1 januari 2024	31 december 2024	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](http://www.elwis.de)  
 Sluis Gamsheim (Franse waterweg- en scheepvaartdienst (VNF)): [www.vnf.fr/avisbat](http://www.vnf.fr/avisbat)  
 Sluizen Straatsburg tot en met Kembs (Franse elektriciteitsdienst (EDF)): [www.vnf.fr/avisbat](http://www.vnf.fr/avisbat)  
 De stremmingen van de Zwitserse sluizen kunnen op [www.elwis.de](http://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](http://www.e-ris.eu).

Beperking (Ottmarsheim tot Straatsburg): de grote sluis is gestremd. Alleen de kleine kolk is beschikbaar voor vaartuigen met een breedte tot en met 11,45 m.  
 Mogelijke hinder (Kembs, Gamsheim of Iffezheim): een van de twee kolken is gestremd. Dit kan operationele belemmeringen en vertragingen veroorzaken.

**PROTOCOL 20**  
**Onttrekking van Rijnwater ten behoeve van de bruinkoolgroeves Garzweiler II en Hambach,  
onttrekkingsconstructie bij Rijnkilometer 712,6**

**Besluit**

De Centrale Commissie,

neemt kennis van de presentatie van de onttrekkingsconstructie bij Rijnkilometer 712,6 aan de linkeroever om Rijnwater te onttrekken ten behoeve van de bruinkoolgroeves Garzweiler II en Hambach.

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

**Bijlage**

## **Controlelijst voor de onttrekkingsconstructie ten behoeve van de onttrekking van Rijnwater voor de bruinkoolgroeves Garzweiler II en Hambach bij Rijnkilometer 712,6**

### **1. Soort maatregel**

Bouw van een onttrekkingsconstructie om de dagbouwgangen te vullen die achterblijven na de bruinkoolwinning in de mijnen Garzweiler II en Hambach

### **2. Plaats**

Ten oosten van Dormagen

### **3. Rijnkilometer**

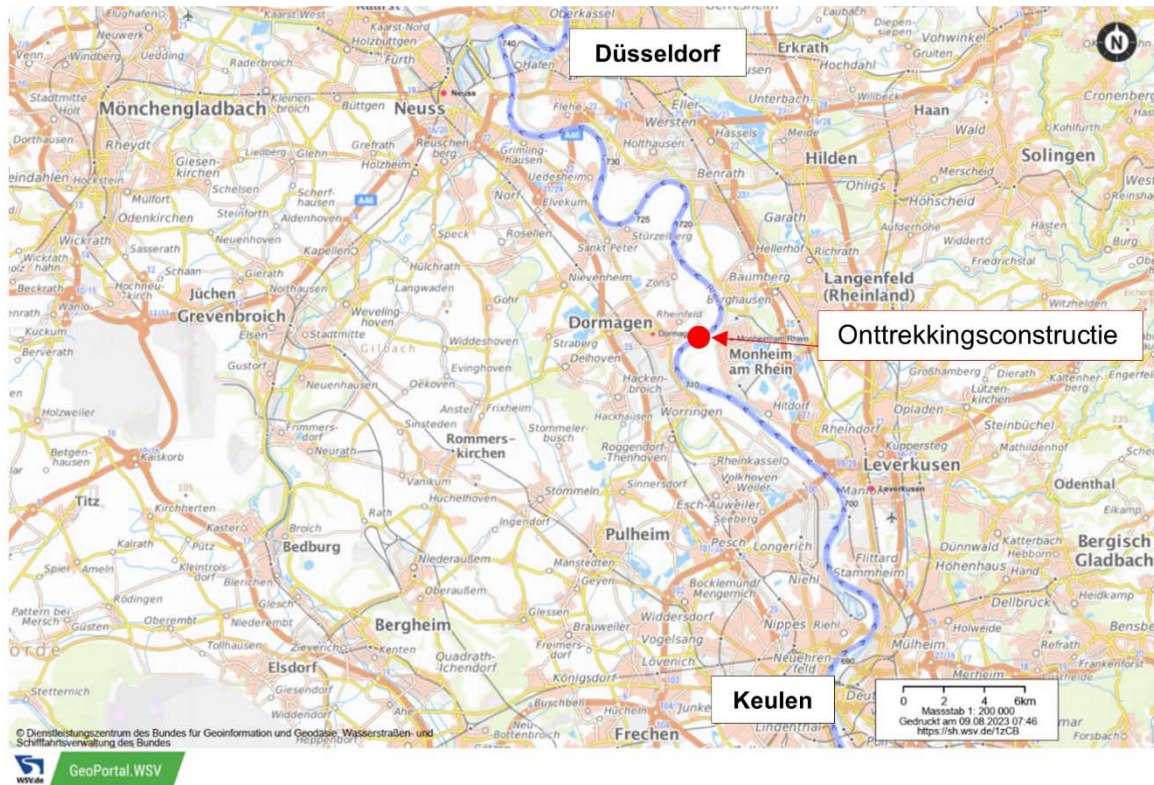
Rijnkilometer 712,6 aan de linkeroever

### **4. Beschrijving**

Het project voorziet de onttrekking van Rijnwater om de waardevolle wetlands ten noorden van de dagbouwmijn Garzweiler te beschermen, de dagbouwmeren Hambach en Garzweiler te vullen en duurzaam stabiele grondwateromstandigheden te creëren in het Rijnlandse bruinkoolmijngebied na de beëindiging van de bruinkoolwinning in 2030. Hiervoor is aan de Rijn bij Dormagen tussen Keulen en Düsseldorf een onttrekkingsconstructie gepland. De CCR had bij Besluit 2019-I-14 al haar principiële goedkeuring gegeven aan de bouw van de onttrekkingsconstructie. De CCR heeft bij Besluit 2022-II-25 ingestemd met de gefaseerde onttrekking van Rijnwater en in dit kader verzocht de onttrekkingsconstructie opnieuw aan haar voor te leggen.

### **5. Gegevens over het bouwwerk**

Het bouwwerk bevindt zich ten oosten van Dormagen bij Rijnkilometer 712,6 in het oevergebied, aan de linkeroever. De afstand van het bouwwerk tot de vaargeul bedraagt ongeveer 17 meter. De locatie van de constructie tussen Keulen en Düsseldorf is weergegeven in afbeelding 1.



Massstab = Schaal 1:200.000

Gedrukt am = Gedrukt op 09.08.2023 07:46

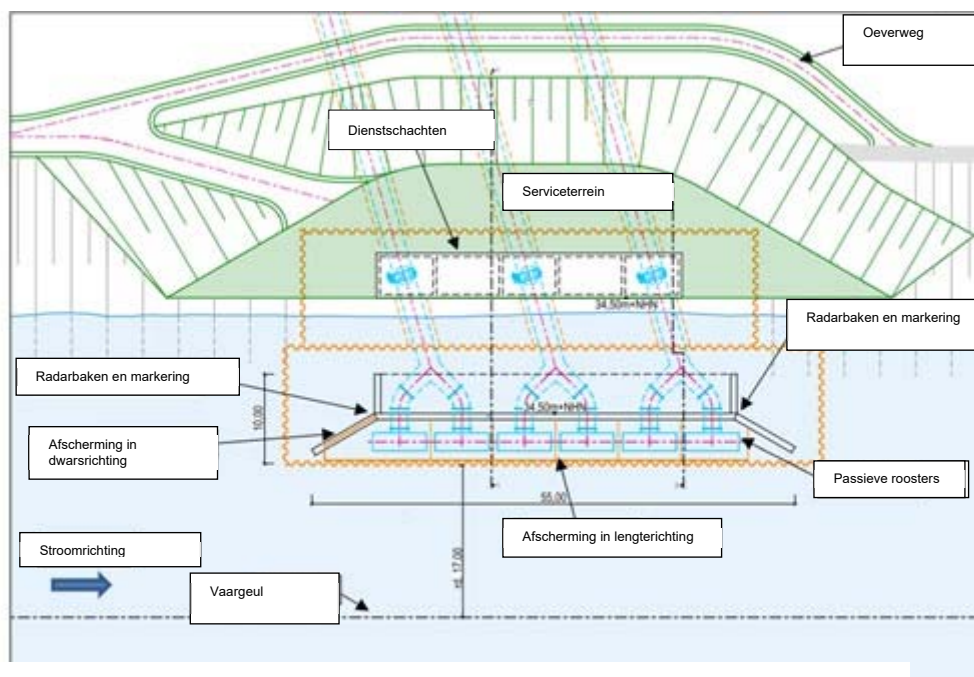
### **Afbeelding 1: Locatie van de onttrekkingsconstructie bij Rijnkilometer 712,6**

De onttrekkingsconstructie bestaat voornamelijk uit een massieve hellende keermuur van ongeveer 55 meter lang en 10 meter breed en zes harkroosters met aansluitingen op drie doorgaande pijpleidingen. Achter de constructie, op de oever, zijn onder het maaiveld dienstschachten en een bedrijfsterrein voorzien.

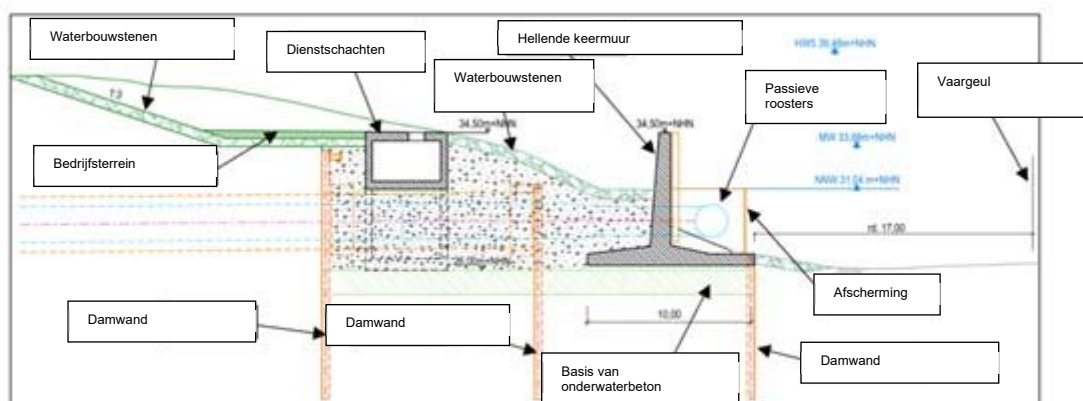
De hellende keermuur is 8,5 meter hoog en rust op een fundament onder water. De bovenkant van de constructie, de dienstschachten en het bedrijfsterrein is voorzien op 34,50 m + NHN en ligt dus ongeveer 0,8 meter boven de gemiddelde waterstand (33,68 m + NHN). Alle hoogtegegevens die zijn opgenomen in dit verslag zijn conform het Duitse hoogterefentiesysteem DHHN 92.

De afstand tussen de constructie en de vaargeul bedraagt ongeveer 17 meter.

De onttekkingsconstructie verloopt via zes harkroosters die evenwijdig aan de oever liggen op een onderlinge afstand van 1 meter. De harkroosters hebben een lengte van 6 meter en een diameter van 2 meter. De hoogte van de harkroosters wordt zo gekozen dat de roosters ook bij laag water nog onder het waterniveau liggen. De harkroosters worden aan de stroomopwaartse zijde en parallel aan de oever voorzien van een afscherming om elke schade te voorkomen door voorwerpen die met de stroom worden meegevoerd. De bovenkant van de afscherming ligt bij LLW (31,04 m + NHN). De afbeeldingen 2 en 3 geven achtereenvolgens een overzichtstekening en een doorsnede van de onttekkingsconstructie.



**Afbeelding 2: Overzichtstekening van de onttrekkingsconstructie**



**Afbeelding 3: Doorsnede van de onttrekkingsconstructie**

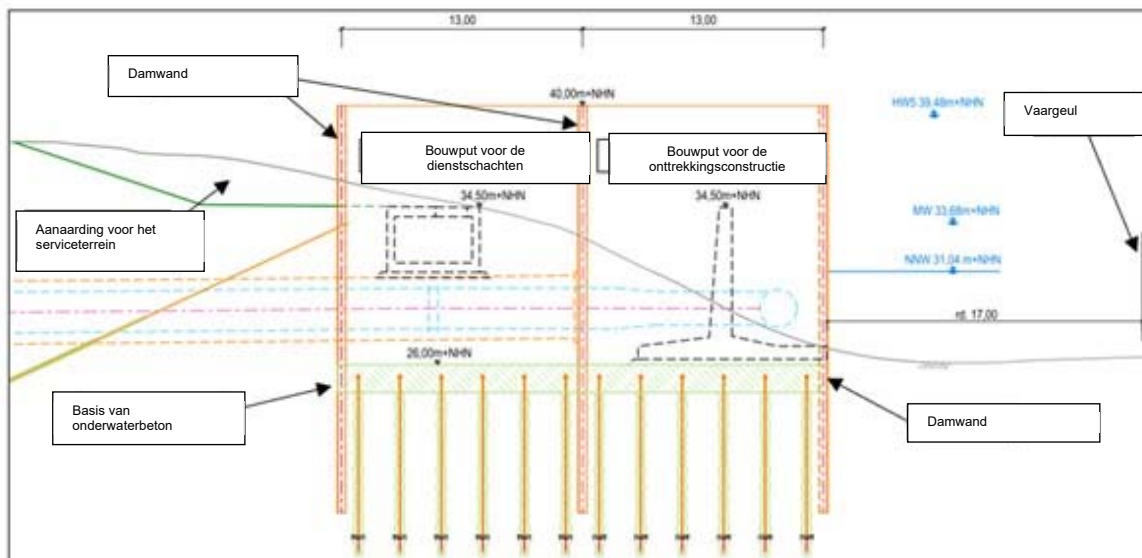
## 6. Bedrijfs- en bouwomstandigheden

### Bedrijfsomstandigheden

De projectbeschrijving van de gefaseerde onttrekking van Rijnwater die bij het besluit van de CCR is gevoegd (Besluit 2022-II-25) geeft gedetailleerde informatie over de bedrijfsomstandigheden. Hieruit blijkt dat, afhankelijk van de waterspiegel van de Rijn, een hoeveelheid water wordt onttrokken tussen minimaal 1,8 m<sup>3</sup>/s en maximaal 18 m<sup>3</sup>/s.

**Bouwomstandigheden** De onttrekkingsconstructie wordt in een waterdichte bouwput vervaardigd. De bouwputomsluiting gebeurt met behulp van damwanden. De damwand bevindt zich op 17 meter van de vaargeul (afbeelding 4).

De bovenkant van de damwanden ligt op 40,00 m + NHN (HW5 + 0,50 m vrijboord). De bouwplaats wordt adequaat aangegeven voor de scheepvaart.



**Afbeelding 4: Doorsnede van de bouwputten voor de dienstschachten en de onttrekkinasconstructie**

De noodzakelijke bouwmaatregelen worden uitgevoerd vanaf het water en vanaf de wal. Hierbij wordt gebruik gemaakt van vaartuigen.

De start van de bouw staat gepland voor 2025. De bouwput voor de onttrekkingsconstructie wordt aangelegd na de aanleg van het bedrijfsterrein en de dienstschachten. De bouw van de onttrekkingsconstructie zal ongeveer 2 jaar in beslag nemen.

De scheepvaart zal naar verwachting geen beperkingen ondervinden tijdens de bouw en het bedrijf.

## 7. Gevolgen voor de waterspiegel van de Rijn

De gevolgen van de onttrekking op de waterspiegel van de Rijn worden beschreven in de projectbeschrijving van de gefaseerde onttrekking van Rijnwater bij het besluit van de CCR (Besluit 2022-II-25).

De onttrekkingsconstructie heeft geen significante invloed op het afvoerprofiel van de Rijn. Het overstroombare vlak van de dwarsdoorsnede wordt gecompenseerd door de afgraving in verband met de aanleg van het bedrijfsterrein, waardoor de hoogwaterneutraliteit wordt gewaarborgd.

## 8. Gevolgen voor de scheepvaart

De afstand van de constructie tot de vaargeul bedraagt ongeveer 17 meter. De constructie wordt in overleg met het Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rhein stroomopwaarts en stroomafwaarts aangegeven voor de scheepvaart door middel van radarbakens en verkeerstekens aan de uiteinden van hellende keermuur. De onttrekking van Rijnwater vindt plaats in open water. De doorvoersnelheid bij de harkroosters bedraagt maximaal 0,15 m/s, zodat de dwarsstroming als gevolg van de onttrekking van Rijnwater verwaarloosbaar is bij een gelijkblijvende Rijnafvoer. De scheepvaart zal gezien de toereikende afstand tot de vaargeul en de geringe optredende dwarsstromingen naar verwachting geen nadelige gevolgen van de bouwmaatregel ondervinden.

**PROTOCOL 21**  
**Doorlopende toestemming voor het uitvoeren van werkzaamheden aan de sluis-  
stuwcomplexen op de Nederrijn en Lek**

**Besluit**

De Centrale Commissie,

stelt vast dat er geen bezwaren van de zijde van de scheepvaart bestaan tegen de uitvoering van onderhoudswerkzaamheden aan de sluis-stuwcomplexen op de Nederrijn en Lek op de sluizen Driel, Amerongen en Hagestein wanneer de in het verslag van het Comité Infrastructuur en milieu vermelde voorwaarden en verplichtingen in acht worden genomen.

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

**Bijlage**



## Bijlage bij het protocol 21

### Doorlopende toestemming voor het uitvoeren van werkzaamheden aan de sluis-stuwcomplexen op de Nederrijn en Lek

In het jaar 2023 zijn inspectiewerkzaamheden aan de sluis-stuwcomplexen op de Nederrijn (Driel, Amerongen en Hagestein) uitgevoerd nadat de CCR via een schriftelijke procedure te kennen heeft gegeven geen bezwaar te hebben tegen deze werkzaamheden.

De toekomstige inspectiewerkzaamheden op de sluisen Driel, Amerongen en Hagestein (Nederrijn en Lek) leiden tot enkele kortdurende stremmingen voor de scheepvaart.

Voor de werkzaamheden welke een stremming tot gevolg hebben, is gekozen om deze uit te voeren in de nachtelijke uren in het weekend waarbij de scheepvaartintensiteit van nature al zeer laag is. Daarnaast is er te allen tijde een omvaarroute via de Waal en de Bernhardsluizen te Tiel (Amsterdam-Rijnkanaal) beschikbaar. Voor elk van de complexen wordt één weekend van werkzaamheden gereserveerd, waarbij telkens aandacht zal zijn voor omstandigheden die kunnen leiden tot een gewijzigde planning.

Tijdens uitvoering van de werkzaamheden wordt het scheepsaanbod voor de betreffende sluis telkens gemonitord en wanneer een schip zich meldt om geschut te worden, zal het oponthoud voor dat betreffende schip maximaal 2 uren bedragen. Na uiterlijk twee uren worden de werkzaamheden tijdelijk gestaakt om alle schepen die voor de sluis liggen te schutten. Wanneer er zich geen schepen voor schutting hebben gemeld, zullen de werkzaamheden zonder onderbreking worden uitgevoerd.

Bovenstaande werkzaamheden met de daarbij behorende beperkingen voor de scheepvaart zijn een jaarlijks terugkerend event. Een exacte planning voor het volgende jaar is nu nog niet te af te geven, maar worden uitgevoerd volgens onderstaand schema. Voor één van de drie complexen wordt telkens één weekend gereserveerd waardoor er in totaal dus drie afzonderlijke weekenden wordt gewerkt.

Weekend	Object	Duur
zaterdag 20:00 uur tot zondag 06:00 uur en zondag 20:00 uur tot maandag 06:00 uur	Eén van de drie complexen	Maximaal oponthoud bedraagt 2 uren

Om die reden verzoekt de Nederlandse delegatie om een doorlopende toestemming voor de werkzaamheden van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart met de toezegging dat de jaarlijkse planning telkens in de voorjaarsvergadering van de werkgroep IEN wordt voorgelegd. Tijdens de najaarsvergadering van de werkgroep kunnen de resultaten (werkelijke hinder voor de scheepvaart) dan worden toegelicht. De werkgroep kan dan vervolgens bepalen of de resultaten aanleiding geven of het noodzakelijk is de voorwaarden voor de doorlopende toestemming te herzien en dit aan het Comité IEN voor leggen.

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

**PROTOCOL 22**

**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 22

### 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	19.9.2023	5.12.2017
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	19.9.2023	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	19.9.2023	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	29.4.2023	19.9.2023	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	19.9.2023	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 RPR – Melding van ongevallen (artikelen 1.16 en 1.17)	I	1.12.2021	1.12.2021	29.4.2023		1.12.2021
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	9.7.2023		1.1.2022
2021-I-10	Definitieve wijzigingen van het 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		19.9.2023	1.7.2022

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

Protocol	Inhoud	*)	Voorziede inwerking-treding	In werking getreden in/op			
				D	F	NL	CH
2021-I-11	Definitieve wijzigingen van het 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	20.12.2023	19.9.2023	1.7.2022
2021-I-12	Wijzigingen van het 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	20.12.2023	19.9.2023	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		19.9.2023	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		19.9.2023	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			19.9.2023	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	20.12.2023	19.9.2023	1.7.2022
2022-II-10	Definitieve wijziging van het 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	I	1.12.2023	16.5.2023		19.9.2023	
2022-II-11	Definitieve wijziging van het RPR – Overnachtingshavens aan de Boven-Rijn, Waal en Lek, en vluchthaven te Emmerich (inhoudsopgave, artikelen 11.01, 12.01, 14.11 en 14.12)	I	1.12.2023	16.5.2023		19.9.2023	
2022-II-12	Definitieve wijziging van het 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)	I	1.12.2023	16.5.2023		19.9.2023	
2022-II-13	Definitieve wijzigingen om de verwijzingen in het RPR in overeenstemming te brengen met de Europese standaard voor de rivierinformatiediensten (ES-RIS 2023/1) (artikelen 1.01, 4.07 en 12.01)	I	1.1.2024	16.5.2023		19.9.2023	
2022-II-14	Goedkeuring van de wijzigingen van het RPR 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)	I	1.4.2023			19.9.2023	

Protocol	Inhoud	*)	Voorziene inwerking-treding	In werking getreden in/op			
				D	F	NL	CH
2022-II-15	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 geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2023/1)	I	1.1.2024	16.5.2023		19.9.2023	
2023-I-5	Definitieve wijziging van artikel 6.21, tweede lid, van het RPR ten aanzien van aan stuurboord meegevoerde duwbakken	I	1.6.2024	22.11.2023			
2023-I-6	Definitieve wijziging van het RPR met het oog op het in gebruik nemen van nieuwe ligplaatsen bij Friesenheimer Insel (artikel 14.03)	I	1.6.2024	22.11.2023			
2023-I-7	Definitieve wijziging van het RPR inzake de nachtvvaart op het riviergedeelte Bingen – St. Goar (artikel 9.08)	I	1.6.2024	22.11.2023			
2023-I-9	Wijziging van de datum van inwerkingtreding van Besluit 2022-II-12 betreffende een definitieve wijziging van het 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	I	1.8.2023				

## 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	*)	Voorziena 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			9.7.2023	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					
2022-II-15	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 geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2023/1)	I	1.1.2024	16.5.2023				

\*) I = Inwerkingtreding, W = Opnieuw inwerking treden

### 3. Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn<sup>1</sup> (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-Rijnoverstaten Wijziging van artikel 3.02, derde lid, onderdeel a, van het RSP	I	1.12.2015	29.7.2015		1.2.2016	11.12.2015	6.1.2015
2015-I-7	Amendering van het RSP door een definitieve wijziging	I	1.7.2016	24.9.2015		1.2.2016	1.7.2016	19.6.2015
2015-I-10	Wijziging van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn - Wijziging van het model van het Rijnpatent alsmede van verschillende vaarbewijzen en bevoegdheidsbewijzen voor de radarvaart (Bijlagen D1, D5, D6 en A5 van het RSP)	I	1.8.2015	1.7.2016		21.10.2015	1.8.2015	19.6.2015
2015-I-11	Mogelijke erkenning van vaartijdenboeken van niet-Rijnstaten Wijziging van artikel 3.13 en Bijlage A1 van het RSP en invoeging van een Bijlage A1a	I	1.7.2016	1.7.2016		12.5.2017	1.7.2016	19.6.2015
2015-II-14	Erkenning van matrozenopleidingen van buiten de Rijnstaten / Verkrijging van de bekwaamheid 'volmatroos' Wijziging van art. 3.02, lid 5, onderdeel a, van het RSP	I	1.12.2016	1.12.2016		12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2016-I-6	Elektronische publicatie van de afgeevende autoriteiten - Wijziging van de bijlagen A5, D5 en D6 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn	I	1.8.2016	11.4.2017		12.5.2017	20.12.2016	20.6.2016
2016-II-8	Wijzigingen van het RSP - Wijziging van het model van het Rijnpatent in Nederland (Bijlage D1 van het RSP)	I	15.7.2016	**)		12.5.2017	22.6.2016	**)
2016-II-9	Wijzigingen van het RSP - Aanpassing van de bemanningsvoorschriften, art. 3.01, 3.02, lid 4 t/m lid 8, 3.15, lid 3, 3.16, lid 1, 3 en (nieuw) 4 lid, 3.17, lid 1 t/m lid 3, 6 t/m (nieuw) lid 9 en (nieuw) lid 10, 3.18, lid 2, 7.01 lid 4, 7.02 lid 4, 7.06 lid 1, 9.06 (nieuw) alsmede Bijlage A1	I	1.12.2017	27.9.2017		19.9.2019	29.11.2017	3.2.2017

<sup>1</sup> De Duitse titel van dit reglement is op 8 november 2022 van Verordnung über das Schiffspersonal in der Rheinschifffahrt gewijzigd in Rheinschiffspersonalverordnung (Besluit 2022-II-9) en de wijzigingen na deze datum hebben in de Duitse versies betrekking op het reglement onder de laatstgenoemde titel.

\*) 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
2016-II-10	Erkenning van de geldigheid van nationale vaarbevoegdheidsbewijzen van afzonderlijke lidstaten op de Rijn	I	1.4.2017	11.4.2017		12.5.2017	1.4.2017	**)
2017-II-15	Definitieve wijzigingen van het RSP – Aanpassing van art. 1.01, lid 37 en 40; art. 3.13, lid 1; art. 3.14, lid 1; art. 3.14, lid 1.1, onderdelen j) en m); art. 3.14, lid 2; art. 3.17, lid 2, voetnoot nr. 2; art. 3.18, lid 3; art. 3.19, lid 3; art. 5.06; art. 5.10, lid 1, onderdeel a); bijlage A1, nr. 1; bijlage D7, nr. 1.3; bijlage D8, nr. 2.7; bijlage E2, nr. 1.1	I	7.10.2018	7.10.2018		19.9.2019	7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Definitieve wijzigingen van het RSP, art. 1.02	I	1.12.2019	6.6.2019		19.8.2020	1.12.2019	28.2.2019
2018-II-10	Wijziging van het RSP - Aanpassing van de voorschriften over de rusttijd aan bord, art. 3.11, lid 4 (nieuw) t/m lid 6, 3.12, lid 5 en 7	I	1.7.2019	6.6.2019		19.9.2019	14.6.2019	28.2.2019
2019-I-11	Technische Definitieve wijziging van het (ROSR, het RPR en het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de bijwerking van de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2019/1)	I	1.1.2020	8.11.2019		21.12.2020	1.1.2020	16.8.2019
2020-II-22	Definitieve wijziging van het ROSR, het RPR en het Reglement betreffende het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2021/1)	I	1.1.2022	1.1.2022		9.7.2023	18.5.2022	1.1.2022
2022-II-9	Goedkeuring van het nieuwe Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn ("RSP") (aangenomen door middel van een schriftelijke procedure op 8 november 2022)	I	1.4.2023	14.4.2023				1.4.2023
2022-II-15	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 geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2023/1)	I	1.1.2024	16.5.2023				
2023-I-3	Wijziging van artikel 6.01 van het RSP	I	1.1.2024	22.11.2023				
2023-I-4	Wijziging van artikel 20.01 van het RSP	I	1.1.2024	22.11.2023				

#### 4. Comité Politierglement (Besluit 2015-I-8)

Standaard voor een controlelijst voor het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) - Tankwag en – schip (separaat)

en

Standaard voor een controlelijst voor het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) - Bunkerstation aan de wal – schip (separaat)



5. 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. 1/2023  
van 16 januari 2023**

STOLT IJSSEL

Voor het motortankschip STOLT IJSSEL, uniek Europees scheepsidentificatienummer 02339855, kan worden toegestaan om in afwijking van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) methanol te gebruiken als brandstof voor de voortstuwing en stroomvoorziening aan boord van het schip.

Op grond van artikel 2.20 derde lid, van het ROSR wordt voor het schip tot 15 januari 2028 een afwijking toegestaan van bijlage 8, zoals bedoeld in artikel 30.01, tweede lid, van de ES-TRIN 2021/1 (hierna ES-TRIN genoemd). Het gebruik van methanol 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 1**).
2. Voor het schip is rekening gehouden met de ontwerpvoorschriften voor de opslag van methanol die als bijlage 6 zijn bijgevoegd, alsmede aan hoofdstuk 30 van de ES-TRIN 2023/1. **Bijlage 2** bevat een analyse van de naleving van de genoemde voorschriften voor de opslag van methanol en die in hoofdstuk 30 van de ES-TRIN 2023/1.
3. De machinekamer is gasveilig naar analogie van de eisen van ES-TRIN 2023/1, Bijlage 8, Onderdeel III, Hoofdstuk 2, punt 3.2.2.
4. Het bunkeren van methanol wordt uitgevoerd conform de in bijlage 3 vermelde procedures.
5. Alle leden van de bemanning moeten geschoold zijn ten aanzien van de risico's, het gebruik, het onderhoud en de controle van het methanol-voortstuwingssysteem overeenkomstig de aanwijzingen zoals beschreven in bijlage 4.
6. Alle gegevens betreffende het gebruik van het methanol-voortstuwingssysteem worden verzameld door de exploitant en moeten gedurende ten minste vijf jaar worden bewaard. Deze gegevens worden op verzoek naar de bevoegde autoriteit verzonden.
7. 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 Nederlandse delegatie dient dit rapport in bij het secretariaat van de CCR, zodat het verstrekt kan worden aan de Rijnoverstaten 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 (methanol);
- d) afwijkingen, reparaties en wijzigingen van het methanol voortstuwingsstelsel;
- e) gegevens met betrekking tot de bedrijfsvoering;
- f) hoeveelheid olie- en vethoudend afval.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (23) 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. 2/2023  
van 20 juni 2023**

Artikel 3.04, derde lid, artikel 19.11, tweede lid, onderdeel b, onder cc, en tweede lid, onderdeel c,  
onder aa ES-TRIN

Toepassing van een vezelversterkte kunststof

**AQUA SAPPHIRE**

Op grond van artikel 2.20, eerste lid, van het ROSR, kan voor het passagiersschip AQUA SAPPHIRE met uniek Europees scheepsidentificatienummer 03802432, een afwijking worden toegestaan van de eisen als bedoeld in artikel 3.04, derde lid, artikel 19.11, tweede lid, onderdeel b, onder cc, en tweede lid, onderdeel c, onder aa van ES-TRIN 2021/1 (hierna "ES-TRIN").

Deze afwijkingen zijn toegestaan indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1. De toegepaste constructiematerialen zijn gecertificeerd door het classificatiebureau voor toepassing van composiet sloopconstructies in overeenstemming met de voorschriften en bijbehorende certificaten volgens bijlage 1. De samenstelling daarvan in combinatie met de gecertificeerde isolerende en brandwerende lagen voldoen aan equivalente brand isolerende eisen gesteld in artikel 19.11 ES-TRIN, aangepast voor composiet constructies, met referentie naar de IMO-Solas-HSC-code voor "Fire Resisting Divisions".
2. Het verkregen veiligheidsniveau is vergelijkbaar met de beoogde bescherming krachtens artikel 19.11, tweede lid ES-TRIN, ten opzichte van onbrandbare materialen.
3. In de passagiersruimten worden, ter bescherming van deze ruimten, geschikte, automatisch werkende sprinklerinstallaties conform artikel 13.04 ES-TRIN geïnstalleerd. Alle oppervlakken vezelversterkte kunststof in de passagiersruimten zijn afgewerkt met moeilijk ontvlambare materialen conform IMO Resolution.MSC.307(88) (2010 FTP code).
4. De scheidingswanden in de machinekamers zijn voorzien van A60 isolatie. Tevens zijn de machinekamers uitgerust met rook en hitte melders en voorzien van een vast ingebouwd brandblusinstallatie conform artikel 13.05 (HFC-227ea).

De exploitant van het vaartuig, of in zijn plaats de eigenaar, moet in de volgende gevallen een rapport aan de Commissie van Deskundigen voorleggen:

- a) bij elke onregelmatigheid die een nadelige uitwerking op de veiligheid van het schip heeft,
  - bijvoorbeeld bij de aantasting van het materiaal of van de constructie te wijten aan mechanische, thermische of andere externe factoren,
  - bij elke reparatiemaatregel die de veiligheid kan beïnvloeden;
- b) echter uiterlijk na vijf gebruiksjaren met alle bevindingen of inzichten die zijn opgedaan met het nieuwe materiaal in samenhang met de vereiste materiaaleigenschappen in het ROSR.

De Nederlandse delegatie dient deze rapporten in bij het secretariaat van de CCR, zodat het verstrekt kan worden aan de Rijnsoeverstaten en België.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (23) 44 intern worden gevonden.)

**CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART**

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

**AANBEVELING Nr. 3/2023  
van 20 juni 2023**

Artikel 3.04, derde lid, artikel 19.11, tweede lid, onderdeel b, onder cc, en tweede lid, onderdeel c,  
onder aa ES-TRIN

Toepassing van een vezelversterkte kunststof

**AQUA BERYL**

Op grond van artikel 2.20, eerste lid, van het ROSR, kan voor het passagierschip AQUA BERYL met uniek Europees scheepsidentificatienummer 03802435, een afwijking worden toegestaan van de eisen als bedoeld in artikel 3.04, derde lid, artikel 19.11, tweede lid, onderdeel b, onder cc, en tweede lid, onderdeel c, onder aa van ES-TRIN 2021/1 (hierna "ES-TRIN").

Deze afwijkingen zijn toegestaan indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1. De toegepaste constructiematerialen zijn gecertificeerd door het classificatiebureau voor toepassing van composiet sloopconstructies in overeenstemming met de voorschriften en bijbehorende certificaten volgens bijlage 1. De samenstelling daarvan in combinatie met de gecertificeerde isolerende en brandwerende lagen voldoen aan equivalente brand isolerende eisen gesteld in artikel 19.11 ES-TRIN, aangepast voor composiet constructies, met referentie naar de IMO-Solas-HSC-code voor "Fire Resisting Divisions".
2. Het verkregen veiligheidsniveau is vergelijkbaar met de beoogde bescherming krachtens artikel 19.11, tweede lid ES-TRIN, ten opzichte van onbrandbare materialen.
3. In de passagiersruimten worden, ter bescherming van deze ruimten, geschikte, automatisch werkende sprinklerinstallaties conform artikel 13.04 ES-TRIN geïnstalleerd. Alle oppervlakken vezelversterkte kunststof in de passagiersruimten zijn afgewerkt met moeilijk ontvlambare materialen conform IMO Resolution.MSC.307(88) (2010 FTP code).
4. De scheidingswanden in de machinekamers zijn voorzien van A60 isolatie. Tevens zijn de machinekamers uitgerust met rook en hitte melders en voorzien van een vast ingebouwd brandblusinstallatie conform artikel 13.05 (HFC-227ea).

De exploitant van het vaartuig, of in zijn plaats de eigenaar, moet in de volgende gevallen een rapport aan de Commissie van Deskundigen voorleggen:

- a) bij elke onregelmatigheid die een nadelige uitwerking op de veiligheid van het schip heeft,
  - bijvoorbeeld bij de aantasting van het materiaal of van de constructie te wijten aan mechanische, thermische of andere externe factoren,
  - bij elke reparatiemaatregel die de veiligheid kan beïnvloeden;
- b) echter uiterlijk na vijf gebruiksjaren met alle bevindingen of inzichten die zijn opgedaan met het nieuwe materiaal in samenhang met de vereiste materiaaleigenschappen in het ROSR.

De Nederlandse delegatie dient deze rapporten in bij het secretariaat van de CCR, zodat het verstrekt kan worden aan de Rijnsoeverstaten en België.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (23) 44 intern worden gevonden.)

**CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART**  
**AANBEVELINGEN AAN DE COMMISSIES VAN DESKUNDIGEN MET BETREKKING**  
**TOT HET REGLEMENT ONDERZOEK SCHEPEN OP DE RIJN**

**AANBEVELING Nr. 4/2023**  
**van 29 juni 2023**

Artikel 30.01, tweede lid, en bijlage 8 van de ES-TRIN 2021/1

Het gebruik van waterstof als brandstof voor de voortstuwing en stroomvoorziening

ZULU 06

Op grond van artikel 2.20 derde lid, van het ROSR, kan voor het motorvrachtschip ZULU 06, uniek Europees scheepsidentificatienummer 01841649 tot 29 juni 2028 een afwijking worden toegestaan van de eisen als bedoeld in bijlage 8 en artikel 30.01, tweede lid, van de ES-TRIN 2021/1 (hierna ES-TRIN genoemd) voor het gebruik van een waterstofbrandstofcelsysteem.

Deze afwijking is toegestaan indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1. Het brandstofcelsysteem bestaat uit de brandstofcelinstallatie alsmede een brandstoftank en een brandstofleidingssysteem (hierna brandstofcelsysteem genoemd).
2. Voor het schip is een risicoanalyse uitgevoerd zoals bedoeld in bijlage 8 van ES-TRIN (zie **bijlage 2**). De aanbevelingen van deze risicoanalyse zijn geïmplementeerd.
3. Voor het schip is rekening gehouden met de voorschriften in hoofdstuk 30 van de ES-TRIN 2023/1. **Bijlage 3** bevat een analyse van de naleving van de voorschriften in bijlage 8, onderdelen II en III en hoofdstuk 30 van de ES-TRIN 2023/1.
4. De vervanging van de verwisselbare waterstoftanks wordt uitgevoerd conform de in **bijlage 4** vermelde procedures.
5. Het onderhoud van het brandstofcelsysteem wordt uitgevoerd overeenkomstig de instructies van de fabrikant. De instructies worden aan boord bewaard.
6. Alle leden van de bemanning moeten geschoold zijn ten aanzien van de risico's, het gebruik, het onderhoud en de controle van het brandstofcelsysteem overeenkomstig de aanwijzingen zoals beschreven in **bijlage 5**.
7. Alle gegevens betreffende het gebruik van het brandstofcelsysteem worden verzameld door de exploitant en moeten gedurende ten minste vijf jaar worden bewaard. Deze gegevens worden op verzoek naar de bevoegde autoriteit verzonden.
8. Het identificatienummer van de technische ruimte voor waterstof (HER) moet op het Certificaat van Onderzoek worden vermeld.

De exploitant van het schip, of in zijn plaats de eigenaar, moet in de volgende fasen een evaluatierapport aan de Commissie van Deskundigen voorleggen:

- 6 maanden na de inbedrijfstelling van het vaartuig;
- 2,5 jaar na de vaststelling van de aanbeveling;
- 5 jaar na de vaststelling van de aanbeveling.

De Franse delegatie moet deze rapporten bij het secretariaat van de CCR indienen met het oog op de toezending daarvan aan de Rijnsoeverstaten en België. De evaluatierapporten moeten ten minste informatie bevatten over de volgende aspecten:

- a)** storingen van het brandstofcelsysteem;
- b)** lekkage;
- c)** bunkergegevens (waterstof);
- d)** reparaties en wijzigingen van het brandstofcelsysteem;
- e)** operationele gegevens;
- f)** hoeveelheid olie- en vethoudend afval;
- g)** voorvallen en ongevallen.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (23) 47 intern worden gevonden.)



## CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

#### AANBEVELING Nr. 5/2023 van 29 juni 2023

Artikel 30.01, tweede lid, en bijlage 8 van de ES-TRIN 2021/1

Het gebruik van waterstof als brandstof voor de voortstuwing en stroomvoorziening

#### RHENUS MANNHEIM I

Op grond van artikel 2.20 derde lid, van het ROSR, kan voor het motorvrachtschip RHENUS MANNHEIM I, uniek Europees scheepsidentificatienummer 04814490 tot 29 juni 2028 een afwijking worden toegestaan van de eisen als bedoeld in bijlage 8 en artikel 30.01, tweede lid, van de ES-TRIN 2021/1 (hierna ES-TRIN genoemd).

Deze afwijking is toegestaan indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1. Het brandstofcelsysteem bestaat uit de brandstofcelinstallatie alsmede een brandstoftank en een brandstofleidingssysteem (hierna brandstofcelsysteem genoemd).
2. Voor het schip is een risicoanalyse uitgevoerd zoals bedoeld in bijlage 8 van ES-TRIN (zie **bijlage 3**). De aanbevelingen van deze risicoanalyse zijn geïmplementeerd.
3. Voor het schip is rekening gehouden met de voorschriften in hoofdstuk 30 van de ES-TRIN 2023/1. **Bijlage 2** bevat een analyse van de naleving van de voorschriften in bijlage 8, onderdelen II en III en hoofdstuk 30 van de ES-TRIN 2023/1.
4. De vervanging van de verwisselbare waterstoftanks wordt uitgevoerd conform de in **bijlage 4** vermelde procedures.
5. Het onderhoud van het brandstofcelsysteem wordt uitgevoerd overeenkomstig de instructies van de fabrikant. De instructies worden aan boord bewaard.
6. Alle leden van de bemanning moeten geschoold zijn ten aanzien van de risico's, het gebruik, het onderhoud en de controle van het brandstofcelsysteem overeenkomstig de aanwijzingen zoals beschreven in **bijlage 5**.
7. Alle gegevens betreffende het gebruik van het brandstofcelsysteem worden verzameld door de exploitant en moeten gedurende ten minste vijf jaar worden bewaard. Deze gegevens worden op verzoek naar de bevoegde autoriteit verzonden.
8. De hoogte van de afblaasmast (vent mast) moet op zijn minst reiken tot aan de hoogte van de bovenkant van de bovenste laag waterstof-containers.

De exploitant van het schip, of in zijn plaats de eigenaar, moet in de volgende fasen een evaluatierapport aan de Commissie van Deskundigen voorleggen:

- 6 maanden na de inbedrijfstelling van het vaartuig;
- 2,5 jaar na de vaststelling van de aanbeveling;
- 5 jaar na de vaststelling van de aanbeveling.

De Nederlandse delegatie moet deze rapporten bij het secretariaat van de CCR indienen met het oog op de toezending daarvan aan de Rijnsoeverstaten en België. De evaluatierapporten moeten ten minste informatie bevatten over de volgende aspecten:

- a)** storingen van het brandstofcelsysteem;
- b)** lekkage;
- c)** bunkergegevens (waterstof);
- d)** reparaties en wijzigingen van het brandstofcelsysteem;
- e)** operationele gegevens;
- f)** hoeveelheid olie- en vethoudend afval;
- g)** voorvallen en ongevallen.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (23) 48 intern worden gevonden.)

## CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

#### AANBEVELING Nr. 6/2023 van 29 juni 2023

Artikel 30.01, tweede lid, en bijlage 8 van de ES-TRIN

Het gebruik van waterstof als brandstof voor de voortstuwing en stroomvoorziening

FPS WAAL

Op grond van artikel 2.20 derde lid, van het ROSR, kan voor het motorvrachtschip FPS WAAL, uniek Europees scheepsidentificatienummer 02326484 tot 29 juni 2028 een afwijking worden toegestaan van de eisen als bedoeld in bijlage 8 en artikel 30.01, tweede lid, van de ES-TRIN 2021/1 (hierna ES-TRIN genoemd).

Deze afwijking is toegestaan indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1. Het brandstofcelsysteem bestaat uit de brandstofcelinstallatie alsmede een brandstoftank en een brandstofleidingssysteem (hierna brandstofcelsysteem genoemd).
2. Voor het schip is een risicoanalyse uitgevoerd zoals bedoeld in bijlage 8 van ES-TRIN (zie **bijlage 3**). De aanbevelingen van deze risicoanalyse zijn geïmplementeerd.
3. Voor het schip is rekening gehouden met de voorschriften in hoofdstuk 30 van de ES-TRIN 2023/1. **Bijlage 2** bevat een analyse van de naleving van de voorschriften in bijlage 8, onderdelen II en III en hoofdstuk 30 van de ES-TRIN 2023/1.
4. De vervanging van de verwisselbare waterstoftank wordt uitgevoerd conform de in **bijlage 4** vermelde procedures.
5. Het onderhoud van het brandstofcelsysteem wordt uitgevoerd overeenkomstig de instructies van de fabrikant. De instructies worden aan boord bewaard.
6. Alle leden van de bemanning moeten geschoold zijn ten aanzien van de risico's, het gebruik, het onderhoud en de controle van het brandstofcelsysteem overeenkomstig de aanwijzingen zoals beschreven in **bijlage 5**.
7. Alle gegevens betreffende het gebruik van het brandstofcelsysteem worden verzameld door de exploitant en moeten gedurende ten minste vijf jaar worden bewaard. Deze gegevens worden op verzoek naar de bevoegde autoriteit verzonden.
8. De containers aan stuurboord- en bakboordzijde van de verwisselbare waterstoftank moeten gecertificeerd zijn voor de desbetreffende gevaarlijke zone, zoals aangegeven op de tekening van de gevaarlijke zones.

De exploitant van het schip, of in zijn plaats de eigenaar, moet in de volgende fasen een evaluatierapport aan de Commissie van Deskundigen voorleggen:

- 6 maanden na de inbedrijfstelling van het vaartuig;
- 2,5 jaar na de vaststelling van de aanbeveling;
- 5 jaar na de vaststelling van de aanbeveling.

De Nederlandse delegatie moet deze rapporten bij het secretariaat van de CCR indienen met het oog op de toezending daarvan aan de Rijnsoeverstaten en België. De evaluatierapporten moeten ten minste informatie bevatten over de volgende aspecten:

- a)** storingen van het brandstofcelsysteem;
- b)** lekkage;
- c)** bunkergegevens (waterstof);
- d)** reparaties en wijzigingen van het brandstofcelsysteem;
- e)** operationele gegevens;
- f)** hoeveelheid olie- en vethoudend afval;
- g)** voorvallen en ongevallen.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (23) 49 intern worden gevonden.)

## CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

#### AANBEVELING Nr. 7/2023 van 26 september 2023

Artikel 30.01, tweede lid, en bijlage 8 van de ES-TRIN

Het gebruik van waterstof als brandstof voor de voortstuwing en stroomvoorziening

#### AB INITIO

Op grond van artikel 2.20 derde lid, van het ROSR, kan voor het opleidingsschip AB INITIO, uniek Europees scheepsidentificatienummer 02339513 tot 26 september 2028 een afwijking worden toegestaan van de eisen als bedoeld in bijlage 8 en artikel 30.01, tweede lid, van de ES-TRIN 2021/1 (hierna ES-TRIN genoemd).

Deze afwijking is toegestaan indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1. Het brandstofcelsysteem bestaat uit de brandstofcelinstallatie alsmede een brandstoftank en een brandstofleidingsysteem (hierna brandstofcelsysteem genoemd).
2. Voor het schip is een risicoanalyse uitgevoerd zoals bedoeld in bijlage 8 van ES-TRIN (zie **bijlage 3**). De aanbevelingen van deze risicoanalyse zijn geïmplementeerd.
3. Voor het schip is rekening gehouden met de voorschriften in hoofdstuk 30 van de ES-TRIN 2023/1. **Bijlage 2** bevat een analyse van de naleving van de voorschriften in bijlage 8, onderdelen II en III en hoofdstuk 30 van de ES-TRIN 2023/1.
4. Het bunkeren van waterstof wordt uitgevoerd conform de in **bijlage 4** vermelde procedures.
5. Het onderhoud van het brandstofcelsysteem wordt uitgevoerd overeenkomstig de instructies van de fabrikant. De instructies worden aan boord bewaard.
6. Alle leden van de bemanning moeten geschoold zijn ten aanzien van de risico's, het gebruik, het onderhoud en de controle van het brandstofcelsysteem overeenkomstig de aanwijzingen zoals beschreven in **bijlage 5**.
7. Alle gegevens betreffende het gebruik van het brandstofcelsysteem worden verzameld door de exploitant en moeten gedurende ten minste vijf jaar worden bewaard. Deze gegevens worden op verzoek naar de bevoegde autoriteit verzonden.

De exploitant van het schip, of in zijn plaats de eigenaar, moet in de volgende fasen een evaluatierapport aan de Commissie van Deskundigen voorleggen:

- 6 maanden na de inbedrijfstelling van het vaartuig;
- 2,5 jaar na de vaststelling van de aanbeveling;
- 5 jaar na de vaststelling van de aanbeveling.

De Nederlandse delegatie moet deze rapporten bij het secretariaat van de CCR indienen met het oog op de toezending daarvan aan de Rijnoverstaten en België. De evaluatierapporten moeten ten minste informatie bevatten over de volgende aspecten:

- a)** storingen van het brandstofcelsysteem;
- b)** lekkage;
- c)** bunkergegevens (waterstof);
- d)** reparaties en wijzigingen van het brandstofcelsysteem;
- e)** operationele gegevens;
- f)** hoeveelheid olie- en vethoudend afval;
- g)** voorvallen en ongevallen.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (23) 57 intern worden gevonden.)

**CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART**

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

**AANBEVELING Nr. 8/2023  
van 28 september 2023**

Artikel 30.01, tweede lid, en bijlage 8 van de ES-TRIN

Het gebruik van waterstof als brandstof voor de voortstuwing en stroomvoorziening

ANTONIE

Op grond van artikel 2.20 derde lid, van het ROSR, kan voor het motorvrachtschip ANTONIE, uniek Europees scheepsidentificatienummer 02340008 tot 28 september 2028 een afwijking worden toegestaan van de eisen als bedoeld in bijlage 8 en artikel 30.01, tweede lid, van de ES-TRIN 2021/1 (hierna ES-TRIN genoemd).

Deze afwijking is toegestaan indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1. Het brandstofcelsysteem bestaat uit de brandstofcelinstallatie alsmede een brandstoftank en een brandstofleidingsysteem (hierna brandstofcelsysteem genoemd).
2. Voor het schip is een risicoanalyse uitgevoerd zoals bedoeld in bijlage 8 van ES-TRIN (zie **bijlage 3**). De aanbevelingen van deze risicoanalyse zijn geïmplementeerd.
3. Voor het schip is rekening gehouden met de voorschriften in hoofdstuk 30 van de ES-TRIN 2023/1. **Bijlage 2** bevat een analyse van de naleving van de voorschriften in bijlage 8, onderdelen II en III en hoofdstuk 30 van de ES-TRIN 2023/1.
4. De vervanging van de verwisselbare waterstoftanks wordt uitgevoerd conform de in **bijlage 4** vermelde procedures.
5. Het onderhoud van het brandstofcelsysteem wordt uitgevoerd overeenkomstig de instructies van de fabrikant. De instructies worden aan boord bewaard.
6. Alle leden van de bemanning moeten geschoold zijn ten aanzien van de risico's, het gebruik, het onderhoud en de controle van het brandstofcelsysteem overeenkomstig de aanwijzingen zoals beschreven in **bijlage 5**.
7. Alle gegevens betreffende het gebruik van het brandstofcelsysteem worden verzameld door de exploitant en moeten gedurende ten minste vijf jaar worden bewaard. Deze gegevens worden op verzoek naar de bevoegde autoriteit verzonden.

De exploitant van het schip, of in zijn plaats de eigenaar, moet in de volgende fasen een evaluatierapport aan de Commissie van Deskundigen voorleggen:

- 6 maanden na de inbedrijfstelling van het vaartuig;
- 2,5 jaar na de vaststelling van de aanbeveling;
- 5 jaar na de vaststelling van de aanbeveling.

De Nederlandse delegatie moet deze rapporten bij het secretariaat van de CCR indienen met het oog op de toezending daarvan aan de Rijnsoeverstaten en België. De evaluatierapporten moeten ten minste informatie bevatten over de volgende aspecten:

- a) storingen van het brandstofcelsysteem;
- b) lekkage;
- c) bunkergegevens (waterstof);
- d) reparaties en wijzigingen van het brandstofcelsysteem;
- e) operationele gegevens;
- f) hoeveelheid olie- en vethoudend afval;
- g) voorvallen en ongevallen.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (23) 58 intern worden gevonden.)

## IX. Begroting en beheer

### PROTOCOL 23 Begroting van de Centrale Commissie voor 2024

#### Besluit<sup>1</sup>

De Centrale Commissie:

- draagt de secretaris-generaal op door te gaan met de tenuitvoerlegging van de beginselen die zijn vervat in Besluit 2022-II-27 in verband met de noodzakelijke begrotingsmatiging,
- gaat over tot de vaststelling van het functieoverzicht in de bijlage, waarin het aantal medewerkers van het secretariaat overeenkomstig de opgevoerde verdeling is vastgelegd op **34,5 FTE's**,
- gaat over tot de vaststelling van de begroting voor 2024 op **3.428.710 euro**, hetgeen een stijging van 7,11% ten opzichte van 2023 vertegenwoordigt,
- stelt de bijdragen van de lidstaten vast op 3.121.000 euro na een onttrekking van 303.710 euro uit het fonds voor de Europese contracten,
- stelt de bijdrage van elke staat vast op **624.200 euro**, hetgeen een stijging van **5,01%** ten opzichte van 2023 vertegenwoordigt.

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

#### Bijlage

---

<sup>1</sup> Besluit aangenomen met onthouding van de Duitse delegatie.



**Functieoverzicht**

<b>Functies</b>	<b>Rangen in de functies</b>	<b>FTE's</b>
SG/Plv.SG/Hi	A4-A7	3,0
Beleidsmedewerker	A1-A3	10,0
Assistent	B1-B4	7,9
Projectmedewerker	B3-B5	8,0
Technisch personeel	C	1,0
Vertaler	L1-L3	4,0
Ondersteunend personeel	NVT	0,6
<b>FTE's</b>		<b>34,5</b>

**X. Diversen**

**PROTOCOL 24  
Kwesties betreffende het secretariaat**

**Besluit**

**Overeenkomst**

**inzake de uitbreiding van de bevoegdheid van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa tot de medewerkers van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)**

De Centrale Commissie,

gezien de op 16 december 2014 tussen de Raad van Europa en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart gesloten Overeenkomst inzake de uitbreiding van de bevoegdheid van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa tot de medewerkers van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart;

vaststellend dat door de inwerkingtreding van het nieuwe Personeelsstatuut van de Raad van Europa op 1 januari 2023, van het nieuwe Statuut van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa, eveneens op 1 januari 2023, en van het nieuw Intern Reglement dat door het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa is aangenomen op 26 januari 2023, de verwijzingen in de Overeenkomst van 16 december 2014 naar de bepalingen van deze teksten niet meer actueel zijn en dat deze Overeenkomst dus moet worden gewijzigd om de betrokken verwijzingen te actualiseren;

overwegende dat de in de Overeenkomst aan te brengen wijzigingen slechts formeel van aard zijn;

verleent haar secretaris-generaal toestemming om met de secretaris-generaal van de Raad van Europa over te gaan tot de ondertekening van de Overeenkomst tot wijziging van de Overeenkomst inzake de uitbreiding van de bevoegdheid van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa tot de medewerkers van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), die in de Duitse, Engelse, Franse en Nederlandse taal bij dit besluit is gevoegd.

**Bijlage**

## Bijlage bij protocol 24

### **Accord portant modification de l'Accord relatif à l'extension de la compétence du Tribunal administratif du Conseil de l'Europe aux agents de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR)**

Le Conseil de l'Europe et la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin,

Considérant l'Accord conclu le 16 décembre 2014 entre le Conseil de l'Europe et la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, relatif à l'extension de la compétence du Tribunal administratif du Conseil de l'Europe aux agents de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ;

Vu la Résolution CM/Res(2021)6 du Comité des Ministres du Conseil de l'Europe du 22 septembre 2021, telle que modifiée le 11 mai 2022 et le 14 décembre 2022, adoptant le nouveau Statut du personnel du Conseil de l'Europe entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2023 ;

Vu la Résolution CM/Res(2022)65 du Comité des Ministres du Conseil de l'Europe du 16 novembre 2022 adoptant le nouveau Statut du Tribunal administratif du Conseil de l'Europe entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2023 ;

Vu le nouveau Règlement intérieur adopté par le Tribunal administratif du Conseil de l'Europe le 26 janvier 2023 ;

Considérant qu'en raison de l'entrée en vigueur de ces nouveaux textes, les références contenues dans l'Accord du 16 décembre 2014 aux dispositions du Statut du personnel, du Statut du Tribunal administratif et du Règlement intérieur du Tribunal administratif sont désormais obsolètes et qu'il convient, dès lors, de modifier cet Accord de façon à mettre à jour les références en cause ;

Considérant que de telles modifications à apporter à l'Accord ne portent que sur des questions de forme ;

Sont convenus de ce qui suit :

#### Article 1<sup>er</sup>

Le texte de l'Accord relatif à l'extension de la compétence du Tribunal administratif du Conseil de l'Europe aux agents de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) est modifié tel qu'indiqué en annexe.

#### Article 2

Le présent accord entre en vigueur dès sa signature par les deux parties.

**Agreement amending the Agreement on extending the jurisdiction of the Administrative Tribunal of the Council of Europe to officials of the Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR)**

The Council of Europe and the Central Commission for the Navigation of the Rhine,

Considering the Agreement concluded on 16 December 2014 between the Council of Europe and the Central Commission for the Navigation of the Rhine, on extending the jurisdiction of the Administrative Tribunal of the Council of Europe to officials of the Central Commission for the Navigation of the Rhine;

Having regard to Resolution CM/Res(2021)6 of the Committee of Ministers of the Council of Europe of 22 September 2021, as amended on 11 May 2022 and 14 December 2022, adopting the new Staff Regulations of the Council of Europe which entered into force on 1 January 2023;

Having regard to Resolution CM/Res(2022)65 of the Committee of Ministers of the Council of Europe of 16 November 2022 adopting the new Statute of the Administrative Tribunal of the Council of Europe, which entered into force on 1 January 2023;

Having regard to the new Rules of Procedure adopted by the Administrative Tribunal of the Council of Europe on 26 January 2023;

Considering that as a result of the entry into force of these new texts, the references contained in the Agreement of 16 December 2014 to the provisions of the Staff Regulations, the Statute of the Administrative Tribunal and the Rules of Procedure of the Administrative Tribunal have become obsolete and that it is therefore necessary to amend that Agreement with a view to updating the references in question;

Considering that such amendments to the Agreement relate exclusively to matters of form;

Have agreed as follows:

**Article 1**

The text of the Agreement on extending the jurisdiction of the Administrative Tribunal of the Council of Europe to officials of the Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR) is amended as set out in the Annex.

**Article 2**

This agreement shall come into force upon its signature by both Parties.

## **Abkommen zur Änderung des Abkommens über die Erstreckung der Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts des Europarates auf die Bediensteten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)**

Der Europarat und die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt,

in Erwägung des am 16. Dezember 2014 zwischen dem Europarat und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt geschlossenen Abkommens über die Erstreckung der Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts des Europarates auf die Bediensteten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt;

gestützt auf die Entschließung CM/Res(2021)6 des Ministerkomitees des Europarates vom 22. September 2021, in der am 11. Mai 2022 und am 14. Dezember 2022 geänderten Fassung, zur Annahme des neuen Personalstatuts des Europarates, das am 1. Januar 2023 in Kraft getreten ist;

gestützt auf die Entschließung CM/Res(2022)65 des Ministerkomitees des Europarates vom 16. November 2022 zur Annahme der neuen Satzung des Verwaltungsgerichts des Europarates, die am 1. Januar 2023 in Kraft getreten ist;

gestützt auf die vom Verwaltungsgericht des Europarates am 26. Januar 2023 erlassene neue Geschäftsordnung;

in der Erwägung, dass aufgrund des Inkrafttretens dieser neuen Texte die in dem Abkommen vom 16. Dezember 2014 enthaltenen Verweise auf die Bestimmungen des Personalstatuts, des Statuts des Verwaltungsgerichts und der Geschäftsordnung des Verwaltungsgerichts veraltet sind und das Abkommen daher zwecks Aktualisierung der betreffenden Verweise geändert werden sollte;

in der Erwägung, dass diese Änderungen des Abkommens lediglich formale Fragen betreffen;

sind wie folgt übereingekommen:

### **Artikel 1**

Der Text des Abkommens zur Änderung des Abkommens über die Erstreckung der Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts des Europarates auf die Bediensteten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) wird wie in der Anlage angegeben geändert.

### **Artikel 2**

Dieses Abkommen tritt mit Unterzeichnung durch die beiden Parteien in Kraft.

**Overeenkomst tot wijziging van de Overeenkomst inzake de uitbreiding van de bevoegdheid van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa tot de medewerkers van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)**

De Raad van Europa en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart,

gezien de op 16 december 2014 tussen de Raad van Europa en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart gesloten Overeenkomst inzake de uitbreiding van de bevoegdheid van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa tot de medewerkers van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart;

gezien Resolutie CM/Res(2021)6 van het Comité van Ministers van de Raad van Europa van 22 september 2021, zoals gewijzigd op 11 mei 2022 en 14 december 2022, waarbij het nieuwe Personeelsstatuut van de Raad van Europa is aangenomen, dat op 1 januari 2023 in werking is getreden;

gezien Resolutie CM/Res(2022)65 van het Comité van Ministers van de Raad van Europa van 16 november 2022, waarbij het nieuwe Statuut van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa is aangenomen, dat op 1 januari 2023 in werking is getreden;

gezien het nieuw Intern Reglement dat op 26 januari 2023 door het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa is aangenomen;

overwegende dat door de inwerkingtreding van deze nieuwe teksten de verwijzingen in de Overeenkomst van 16 december 2014 naar de bepalingen van het Personeelsstatuut, het Statuut van het Administratief Tribunaal en het Intern Reglement van het Administratief Tribunaal niet meer actueel zijn en dat deze Overeenkomst dus moet worden gewijzigd om de betrokken verwijzingen te actualiseren;

overwegende dat de in de Overeenkomst aan te brengen wijzigingen slechts formeel van aard zijn;

zijn hetgeen hierna volgt overeengekomen:

**Artikel 1**

De tekst van de Overeenkomst inzake de uitbreiding van de bevoegdheid van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa tot de medewerkers van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) wordt gewijzigd overeenkomstig de bijlage.

**Artikel 2**

Deze Overeenkomst treedt in werking na de ondertekening door beide partijen.

Fait en français, en anglais, en allemand et en néerlandais, les quatre textes faisant également foi, en deux exemplaires originaux.

Done in French, English, German and Dutch, the four texts being equally authentic, in two original copies.

Geschehen in zwei Urschriften, jede in Französisch, Englisch, Deutsch und Niederländisch, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Gedaan in het Frans, Engels, Duits en Nederlands, de vier teksten gelijkelijk authentiek, in twee oorspronkelijke exemplaren.

Pour le Conseil de l'Europe,

For the Council of Europe,

Für den Europarat,

Voor de Raad van Europa,

Strasbourg, le XX XXX 2023

Strasbourg, XX XXX 2023

Straßburg, XX XXX 2023

Straatsburg, XX XXX 2023

Pour la Commission Centrale pour la Navigation  
du Rhin,

For the Central Commission for the Navigation of  
the Rhine,

Für die Zentralkommission für die  
Rheinschiffahrt,

Voor de Centrale Commissie voor de Rijnvaart,

Strasbourg, le XX XXX 2023

Strasbourg, XX XXX 2023

Straßburg, XX XXX 2023

Straatsburg, XX XXX 2023

Marija Pejčinović Burić

Secrétaire Générale

Secretary General

Generalsekretärin

Secretaris-generaal

Lucia Luijten

Secrétaire Générale

Secretary General

Generalsekretärin

Secretaris-generaal

*Annexe à l'Accord modifiant l'Accord relatif à l'extension de la compétence du Tribunal Administratif du Conseil de l'Europe aux agents de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR)*

**Accord relatif à l'extension de la compétence du Tribunal Administratif du Conseil de l'Europe aux agents de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR)**

Le Secrétaire Général du Conseil de l'Europe et le Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin,

Considérant que la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin est une organisation internationale bénéficiant d'une immunité de juridiction, ainsi qu'il ressort de l'article 12 de l'accord conclu le 10 mai 1978 entre la CCNR et le Gouvernement de la République française, relatif au siège de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et ses privilèges et immunités sur le territoire français ;

Considérant que, dès lors, les litiges relatifs au travail entre cette Organisation et ses agents ne peuvent être portés devant une juridiction nationale ;

Considérant cependant que les agents de la CCNR doivent, comme ceux appartenant à d'autres organisations internationales, bénéficier d'un droit de recours de caractère juridictionnel pour les litiges relatifs à leur emploi ;

Vu la demande de reconnaissance de la compétence du Tribunal Administratif pour les litiges entre les agents de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et ladite Commission, présentée par le Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin par lettre du 23 octobre 2013 adressée au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe, et la réponse favorable de ce dernier en date du 12 mars 2014 ;

Considérant l'utilité de conclure l'accord prévu à l'article ~~15, paragraphe 2, du Statut du Tribunal Administratif, tel que modifié par la Résolution CM/Res(2014)4 adoptée par le Comité des Ministres le 11 juin 2014~~ **2.3 du Statut du Tribunal Administratif du Conseil de l'Europe ;**

Vu la décision du 26 novembre 2014 du Comité des Ministres du Conseil de l'Europe autorisant le Secrétaire Général du Conseil de l'Europe à signer le présent accord ;

Vu la Résolution 2014-II-25 du 4 décembre 2014 de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin autorisant le Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin à signer le présent accord ;

Vu ~~les articles 59 à 61 du Statut du Personnel du Conseil de l'Europe relatifs aux voies de recours ouvertes aux agents du Conseil de l'Europe, son Annexe XI portant Statut du Tribunal Administratif~~ **l'article 14 du Statut du personnel du Conseil de l'Europe, le Statut du Tribunal Administratif du Conseil de l'Europe** ainsi que le Règlement intérieur du Tribunal Administratif du Conseil de l'Europe établi par celui-ci ;

Le Tribunal Administratif du Conseil de l'Europe ayant donné un avis favorable à la conclusion du présent accord ;

Dûment mandatés par leurs organisations respectives,

Sont convenus de ce qui suit :



## Article 1

Le Tribunal Administratif du Conseil de l'Europe (ci-après le Tribunal Administratif) est compétent pour statuer sur les recours engagés, dans les conditions précisées à l'article **60 14** du Statut du Personnel du Conseil de l'Europe **et à l'article 7 du Statut du Tribunal Administratif**, contre les **actes d'ordre administratif décisions administratives** prises par le Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, telles que définies à **l'article 59, paragraphe 2, du Statut du Personnel du Conseil de l'Europe à l'article 14, paragraphes 3 et 4, du Statut du personnel du Conseil de l'Europe** ou aux articles pertinents des textes statutaires et réglementaires de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. Les personnes habilitées à introduire un recours devant le Tribunal Administratif sont celles visées par les textes statutaires et réglementaires de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. En cas de contestation sur le point de savoir s'il est compétent, il revient au Tribunal Administratif d'en décider, conformément à l'article **4 2.6** de son Statut.

## Article 2

Dans l'exercice de cette compétence, les références faites au Conseil de l'Europe et à son Secrétaire Général qui sont contenues **aux articles 59, paragraphe 9, et 60 à l'article 14** du Statut du Personnel du Conseil de l'Europe, dans le Statut du Tribunal Administratif et dans le Règlement intérieur de celui-ci, sont à considérer comme visant la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et son Secrétaire Général.

## Article 3

1. La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin demeure libre d'organiser la phase du contentieux antérieure à la saisine du Tribunal Administratif, prévue à l'instar de l'article **59 14** du Statut du Personnel du Conseil de l'Europe, ou de ne pas prévoir une telle phase. Dans ce dernier cas, l'article **60, paragraphe 3, 7.2** du Statut du **Personnel du Conseil de l'Europe Tribunal Administratif** s'applique en tenant compte de cette faculté. Le point de départ du délai prévu audit **paragraphe 3 article 7.2** est fixé en conséquence de ce qui précède.
2. En outre, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ayant prévu une procédure de conciliation facultative entre les phases de la réclamation administrative et du recours devant le Tribunal Administratif, le conciliateur est nommé par le président du Tribunal Administratif, après examen de toutes les candidatures déposées auprès du Greffe du Tribunal Administratif, qui est en charge de toutes les procédures administratives y afférentes.
3. Le Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et le conciliateur ayant la faculté de décider de surseoir à l'exécution de l'acte contesté, **le paragraphe 4 de l'article 60 du Statut du Personnel l'article 12.4 du Statut du Tribunal Administratif** s'applique en permettant le maintien du sursis à exécution pendant la procédure devant le Tribunal Administratif, sauf si le président du Tribunal Administratif, dûment saisi à cet effet, en décide autrement. Il est entendu que, après le dépôt de son recours, un agent peut introduire une demande de sursis à exécution, même s'il ne l'a pas fait devant le Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ou le conciliateur ou si sa requête a été rejetée.

## Article 4

1. **Conformément à l'article 18.5 du Statut du Tribunal Administratif**, La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin supporte le paiement de toute indemnité accordée à la partie requérante par le Tribunal Administratif y compris les frais dont le remboursement est prescrit à l'article **18 11, paragraphes 2 et 3 3 et 4**, du Statut du Tribunal Administratif.
2. **Conformément à l'article 4.6 du Statut du Tribunal Administratif**, La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin supporte également les frais occasionnés par les recours portés devant le Tribunal Administratif, à savoir :
  - a) les frais réels de voyage et de séjour des juges du Tribunal Administratif et les indemnités qui leurs sont allouées ;
  - b) les frais réels d'interprétation ;

- c) les frais réels pour le travail accompli par le greffe du Tribunal Administratif *pro rata temporis*, y compris le travail effectué dans le cadre de la procédure de nomination du conciliateur ; et, s'il y a lieu, les frais de mission du Greffier du Tribunal Administratif et des autres membres du greffe ;
- d) les frais réels de traduction des **sentences jugements**, des décisions et des ordonnances dans la deuxième langue officielle du Conseil de l'Europe ainsi que, si nécessaire pour les besoins de l'examen des recours, des documents de la procédure dans une ou deux langues officielles du Conseil de l'Europe, toutes ces traductions étant établies par les soins du greffe du Tribunal Administratif ;
- e) les frais de traduction des **sentences jugements**, des décisions et des ordonnances dans des langues officielles de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, autres que les langues officielles du Conseil de l'Europe, ces traductions étant établies par les soins de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ;
- f) les frais réels de publication sur papier et/ou en version électronique des **sentences jugements**, des décisions et des ordonnances du Tribunal Administratif ainsi que de toute autre publication établie par le greffe du Tribunal Administratif afin de faire connaître l'activité développée pour la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ;
- g) s'il en a ainsi été décidé par le Tribunal Administratif, les frais réels justifiés de transport et de séjour exposés par les témoins qui ont été entendus ainsi que les honoraires et les frais justifiés de transport et de séjour exposés par les experts qui ont été mandatés par le Tribunal Administratif ;
- h) les autres frais non prévus par cet accord qu'une décision du Tribunal Administratif mettrait à la charge de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin dans l'exercice de son activité judiciaire.

Ces frais sont calculés selon les règles en vigueur au Conseil de l'Europe et les taux fixés par le Comité des Ministres du Conseil de l'Europe, sauf ceux de la lettre h) qui sont fixés par le Tribunal Administratif.

#### Article 5

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin s'engage à donner exécution aux **sentences jugements** du Tribunal Administratif **conformément à l'article 14.7 du Statut du Tribunal Administratif** et à en informer celui-ci selon les dispositions de ~~l'article 60, paragraphe 6, du Statut du Personnel du Conseil de l'Europe~~ **l'article 16 du Statut du Tribunal Administratif**. Ladite Commission s'engage également ~~à mettre en application l'article 26, paragraphe 2, dernière phrase, du Règlement intérieur du Tribunal Administratif, s'agissant du refus d'un témoin de comparaître ou de déposer~~ **à imposer aux membres de son personnel l'obligation de comparaître en tant que témoin devant le Tribunal et de fournir les renseignements demandés si celui-ci décide de les entendre, en application de l'article 16, paragraphe 4, du Règlement intérieur du Tribunal Administratif.**

#### Article 6

Les parties signataires du présent accord s'engagent à résoudre à l'amiable tout différend susceptible d'intervenir entre elles, relatif à la mise en œuvre du présent accord.

#### Article 7

Le présent accord entre en vigueur dès sa signature par les deux Parties.

*Annex to the Agreement amending the Agreement on extending the jurisdiction of the Administrative Tribunal of the Council of Europe to officials of the Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR)*

**Agreement on extending the jurisdiction of the Administrative Tribunal of the Council of Europe to officials of the Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR)**

The Secretary General of the Council of Europe and the Secretary General of the Central Commission for the Navigation of the Rhine,

Considering that the Central Commission for the Navigation of the Rhine is an international organisation enjoying immunity from jurisdiction under Article 12 of the Agreement concluded on 10 May 1978 between the CCNR and the Government of the French Republic concerning the headquarters of the Central Commission for the Navigation of the Rhine and its privileges and immunities in French territory;

Considering that consequently, work-related disputes between this Organisation and its officials cannot be brought before a national court;

Considering, however, that CCNR officials must, like those belonging to other international organisations, enjoy a right of appeal of a judicial nature in disputes relating to their employment;

Having regard to the request for recognition of the Administrative Tribunal's jurisdiction over disputes between officials of the Central Commission for the Navigation of the Rhine and the Commission, submitted by the Secretary General of the Central Commission for the Navigation of the Rhine in a letter dated 23 October 2013 to the Secretary General of the Council of Europe, and to the latter's positive reply dated 12 March 2014;

Considering the expediency of concluding the agreement provided for in Article ~~15, paragraph 2 of the Statute of the Administrative Tribunal as amended by Resolution CM/Res(2014)4 adopted by the Committee of Ministers on 11 June 2014~~ **2.3 of the Statute of the Administrative Tribunal of the Council of Europe;**

Having regard to the decision of 26 November 2014 of the Committee of Ministers of the Council of Europe authorising the Secretary General of the Council of Europe to sign this agreement;

Having regard to Resolution 2014-II-25 of 4 December 2014 of the Central Commission for the Navigation of the Rhine authorising the Secretary General of the Central Commission for the Navigation of the Rhine to sign this agreement;

Having regard to ~~Articles 59 to 61 of the Council of Europe Staff Regulations on remedies available to Council of Europe officials, to Appendix XI thereto containing the Statute of the Administrative Tribunal~~ **Article 14 of the Council of Europe Staff Regulations, to the Statute of the Administrative Tribunal of the Council of Europe**, and to the Rules of Procedure of the Administrative Tribunal of the Council of Europe drawn up by the latter;

The Administrative Tribunal of the Council of Europe having given an opinion in favour of concluding this agreement;

Duly empowered by their respective organisations,

Have agreed as follows:

## Article 1

The Administrative Tribunal of the Council of Europe (hereinafter "the Administrative Tribunal") shall have jurisdiction to determine appeals brought, under the conditions defined in Article ~~60-14~~ of the Council of Europe Staff Regulations **and Article 7 of the Statute of the Administrative Tribunal**, against administrative ~~acts decisions~~ by the Secretary General of the Central Commission for the Navigation of the Rhine, according to their definition in Article ~~59, paragraph 2 14, paragraphs 3 and 4~~ of the Council of Europe Staff Regulations or in the relevant provisions of the statutory and regulatory texts of the Central Commission for the Navigation of the Rhine. The persons entitled to bring an appeal before the Administrative Tribunal shall be those coming under the statutory and regulatory texts of the Central Commission for the Navigation of the Rhine. In the event of a dispute as to whether it has jurisdiction, it shall rest with the Administrative Tribunal to settle the matter in accordance with Article ~~4-2.6~~ of its Statute.

## Article 2

In exercising this jurisdiction, the references made to the Council of Europe and its Secretary General in Articles ~~59, paragraph 9 and 60 14~~ of the Council of Europe Staff Regulations, in the Statute of the Administrative Tribunal and in its Rules of Procedure shall be understood as referring to the Central Commission for the Navigation of the Rhine and its Secretary General.

## Article 3

1. The Central Commission for the Navigation of the Rhine remains free to arrange the phase of litigation preceding referral to the Administrative Tribunal, provision for this phase being made as in Article ~~59 14~~ of the Council of Europe Staff Regulations, or not to make such provision. In the latter case, Article ~~60, paragraph 3 7.2~~ of the ~~Council of Europe Staff Regulations Statute of the Administrative Tribunal~~ shall apply with due regard to this possibility. The starting point of the time limit prescribed in the aforesaid ~~paragraph 3 Article 7.2~~ is set in consequence of the foregoing.
2. In addition, whereas the Central Commission for the Navigation of the Rhine has provided for an optional conciliation procedure between the phases of administrative complaint and appeal to the Administrative Tribunal, the conciliator is appointed by the President of the Administrative Tribunal after consideration of all candidatures lodged with the Registry of the Administrative Tribunal, which is in charge of all administrative procedures concerning them.
3. The Secretary General of the Central Commission for the Navigation of the Rhine and the conciliator being empowered to decide to stay the execution of the disputed act, ~~paragraph 4 of Article 60 of the Staff Regulations Article 12.4 of the Statute of the Administrative Tribunal~~ applies so as to allow the stay of execution to be maintained during the proceedings before the Administrative Tribunal, unless the President of the Administrative Tribunal, duly petitioned to that effect, decides otherwise. It is understood that after lodging an appeal, an official may bring a request for stay of execution, even if he/she has not done so before the Secretary General of the Central Commission for the Navigation of the Rhine or the conciliator or if his/her application has been rejected.

## Article 4

1. ~~In accordance with Article 18.5 of the Statute of the Administrative Tribunal,~~ the Central Commission for the Navigation of the Rhine shall defray any compensation awarded to the appellant by the Administrative Tribunal including the costs whose reimbursement is prescribed in Article ~~18 11~~, paragraphs ~~2 and 3 3 and 4~~ of the Statute of the Administrative Tribunal.
2. ~~In accordance with Article 4.6 of the Statute of the Administrative Tribunal,~~ the Central Commission for the Navigation of the Rhine shall also defray the costs arising from appeals brought before the Administrative Tribunal, viz.:
  - a) the actual travel and subsistence expenses of the judges of the Administrative Tribunal and the indemnities allocated to them;
  - b) the actual cost of interpretation;

- c) the actual expenses for the work performed by the Registry of the Administrative Tribunal pro rata temporis, including work in connection with the procedure for appointing the conciliator and, if appropriate, the official journey expenses of the Registrar of the Administrative Tribunal and the other members of the Registry;
- d) the actual cost of translating judgments, decisions and orders into the second official language of the Council of Europe and, if necessary for the examination of appeals, translating the procedural documents into one or both official languages of the Council of Europe, all these translations being made by the efforts of the Registry of the Administrative Tribunal;
- e) the cost of translating judgments, decisions and orders into official languages of the Central Commission for the Navigation of the Rhine other than the Council of Europe official languages, these translations being made by the efforts of the Central Commission for the Navigation of the Rhine;
- f) the actual cost of paper and/or electronic publication of the Administrative Tribunal's judgments, decisions and orders together with any other publication by the Registry of the Administrative Tribunal intended to make known the activity pursued on behalf of the Central Commission for the Navigation of the Rhine;
- g) if the Administrative Tribunal so decides, the actual and properly vouched travel and subsistence expenses incurred by the witnesses heard, together with the fees and the properly vouched travel and subsistence expenses of the experts commissioned by the Administrative Tribunal;
- h) such other costs, not contemplated by this agreement, as a decision of the Administrative Tribunal may charge to the Central Commission for the Navigation of the Rhine in the pursuit of its judicial activity.

These costs shall be calculated according to the rules in force at the Council of Europe and the rates established by the Committee of Ministers of the Council of Europe, excepting those under h) above, which shall be fixed by the Administrative Tribunal.

#### **Article 5**

The Central Commission for the Navigation of the Rhine undertakes to execute the judgments of the Administrative Tribunal **in accordance with Article 14.7 of the Statute of the Administrative Tribunal** and to inform it of the execution in accordance with the provisions of ~~Article 60, paragraph 6 of the Council of Europe Staff Regulations~~ **Article 16 of the Statute of the Administrative Tribunal**. The Commission also undertakes to ~~apply Rule 26, paragraph 2, last sentence, of the Rules of Procedure of the Administrative Tribunal, concerning a witness's refusal to appear or to give evidence~~ **impose on its officials the obligation to appear as witnesses before the Tribunal and to provide information requested should the Tribunal decide to hear them, in accordance with Rule 16, paragraph 4 of the Rules of Procedure of the Administrative Tribunal.**

#### **Article 6**

The signatories to this agreement undertake to reach a friendly settlement of any dispute that may arise between them regarding the implementation of this agreement.

#### **Article 7**

This agreement shall come into force upon its signature by both Parties.

*Anlage zum Abkommen zur Änderung des Abkommens über die Erstreckung der Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts des Europarates auf die Bediensteten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)*

**Abkommen über die Erstreckung der Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts des Europarates auf die Bediensteten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)**

Der Generalsekretär des Europarates und der Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt,

in der Erwägung, dass die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt eine internationale Organisation ist, die, wie aus Artikel 12 des Abkommens zwischen der ZKR und der Regierung der Französischen Republik über den Sitz der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt vom 10. Mai 1978 hervorgeht, von der Gerichtsbarkeit befreit ist;

in der Erwägung, dass Arbeitsstreitigkeiten zwischen dieser Organisation und deren Bediensteten nicht vor ein nationales Gericht gebracht werden können;

in der Erwägung, dass den Bediensteten der ZKR wie den Bediensteten anderer internationaler Organisationen für Arbeitsstreitigkeiten gleichwohl ein gerichtlicher Rechtsbehelf zur Verfügung stehen muss;

gestützt auf den Antrag auf Anerkennung der Gerichtsbarkeit des Verwaltungsgerichts für Streitigkeiten zwischen den Bediensteten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Zentralkommission, den der Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt mit Schreiben vom 23. Oktober 2013 beim Generalsekretär des Europarates gestellt hat, und die positive Antwort des Generalsekretärs des Europarates vom 12. März 2014;

in der Erwägung, dass es zweckmäßig erscheint, ein Abkommen gemäß **Artikel 2.3 des Statuts des Verwaltungsgerichts des Europarates Artikel 15 Absatz 2 des Statuts des Verwaltungsgerichts in der mit der Entschließung CM/Res(2014)4 des Ministerkomitees vom 11. Juni 2014 geänderten Fassung** zu schließen;

gestützt auf die Entscheidung des Ministerkomitees des Europarates vom 26. November 2014 betreffend die Ermächtigung des Generalsekretärs des Europarates zur Unterzeichnung dieses Abkommens;

gestützt auf Beschluss 2014-II-25 der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt vom 4. Dezember 2014 betreffend die Ermächtigung des Generalsekretärs der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zur Unterzeichnung dieses Abkommens;

gestützt auf **Artikel 14 des Personalstatuts des Europarates, das Statut des Verwaltungsgerichts des Europarates auf die Artikel 59 bis 61 des Personalstatuts des Europarates betreffend die Rechtsbehelfe der Bediensteten des Europarates, dessen Anhang XI über das Statut des Verwaltungsgerichts des Europarates** sowie die vom Verwaltungsgericht erlassene Geschäftsordnung des Gerichts;

unter Hinweis darauf, dass das Verwaltungsgericht des Europarates eine befürwortende Stellungnahme zum Abschluss dieses Abkommens abgegeben hat;

von ihrer jeweiligen Organisation gehörig beauftragt,

sind wie folgt übereingekommen:

## Artikel 1

Das Verwaltungsgericht des Europarates (im Folgenden „Verwaltungsgericht“) ist für die Entscheidung über Klagen zuständig, die nach Maßgabe des Artikels ~~60~~ **14** des Personalstatuts des Europarates **sowie des Artikels 7 des Statuts des Verwaltungsgerichts** gegen **dien** Verwaltungsakte des Generalsekretärs der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt im Sinne des ~~Artikels 59 Absatz 2~~ **Artikels 14 Absätze 3 und 4** des Personalstatuts des Europarates oder der einschlägigen Artikel der Statuten und Verordnungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt erhoben werden. Klageberechtigt vor dem Verwaltungsgericht sind die in den Statuten und Verordnungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt vorgesehenen Personen. Bei Streitigkeiten über die Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts entscheidet das Gericht gemäß Artikel **4 2.6** seines Statuts.

## Artikel 2

Bei der Wahrnehmung dieser Zuständigkeit sind die in ~~Artikel 59 Absatz 9 und Artikel 60~~ **Artikel 14** des Personalstatuts des Europarates, im Statut des Verwaltungsgerichts und in dessen Geschäftsordnung enthaltenen Bezugnahmen auf den Europarat und dessen Generalsekretär als Bezugnahmen auf die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und dessen Generalsekretär zu verstehen.

## Artikel 3

1. Der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt bleibt es unbenommen, das Verfahrensstadium vor der analog zu Artikel ~~59~~ **14** des Personalstatuts des Europarates vorgesehenen Anrufung des Verwaltungsgerichts frei zu gestalten oder auf ein solches Stadium zu verzichten. Im letzteren Fall findet Artikel ~~60 Absatz 3~~ **7.2** des ~~Personals~~ **Statuts des Europarates des Verwaltungsgerichts** unter Berücksichtigung dieser Möglichkeit Anwendung. Der Beginn der in ~~jenem Absatz~~ **Artikel 7.2** genannten Frist ist dem Vorstehenden entsprechend festzulegen.
2. Da die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zwischen der Verwaltungsbeschwerde und der Klage vor dem Verwaltungsgericht ein fakultatives Schlichtungsverfahren vorgesehen hat, wird der Schlichter zudem nach Prüfung aller beim Gerichtskanzler des Verwaltungsgerichts eingereichten Bewerbungen vom Präsidenten des Verwaltungsgerichts ernannt. Der Gerichtskanzler ist für alle damit verbundenen Verwaltungsarbeiten zuständig.
3. Da der Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Schlichter beschließen können, die angefochtene Entscheidung auszusetzen, ist ggf. ~~Artikel 60 Absatz 4 des Personalstatuts~~ **Artikel 12.4 des Statuts des Verwaltungsgerichts** anzuwenden, der es erlaubt, die Aussetzung der Entscheidung während des Verfahrens vor dem Verwaltungsgericht aufrecht zu erhalten, sofern der in dieser Sache ordnungsgemäß angerufene Präsident des Verwaltungsgerichts nichts anderes beschließt. Es besteht Einvernehmen darüber, dass ein Bediensteter nach Einreichung seiner Klage einen Antrag auf Aussetzung der Entscheidung stellen kann. Dies gilt auch, wenn er dies beim Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt oder beim Schlichter unterlassen hat, oder wenn sein Antrag abgelehnt wurde.

## Artikel 4

1. ~~Gemäß Artikel 18.5 des Statuts des Verwaltungsgerichts trägt die Die~~ Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ~~trägt~~ die Kosten der dem Kläger vom Verwaltungsgericht ggf. zugesprochenen Entschädigung, einschließlich der gemäß Artikel ~~11~~ **18** Absätze ~~2~~ **3** und ~~4~~ **3** des Statuts des Verwaltungsgerichts zu erstattenden Kosten.
2. ~~Gemäß Artikel 4.6 des Statuts des Verwaltungsgerichts trägt Dd~~ die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ~~trägt~~ ferner die durch die Klageerhebung beim Verwaltungsgericht verursachten Kosten, d. h.
  - a) die tatsächlichen Reise- und Aufenthaltskosten der Richter des Verwaltungsgerichts und die Entschädigungen der Richter;
  - b) die tatsächlichen Dolmetschkosten;

- c) die tatsächlichen Kosten für die vom Gerichtskanzler des Verwaltungsgerichts geleistete Arbeit (*prorata temporis*), einschließlich der Arbeit im Rahmen des Verfahrens zur Ernennung des Schlichters; und ggf. die Reisekosten des Gerichtskanzlers des Verwaltungsgerichts und der anderen Mitglieder der Gerichtskanzlei;
- d) die tatsächlichen Kosten für die Übersetzung der Urteile, Entscheidungen und Verordnungen in die zweite Amtssprache des Europarates und, soweit erforderlich, zur Prüfung von Klagen und Verfahrensdokumenten in einer oder zwei Amtssprachen des Europarates, wobei diese Übersetzungen von der Gerichtskanzlei des Verwaltungsgerichts gefertigt werden;
- e) die Kosten für die Übersetzung der Urteile, Entscheidungen und Verfügungen in die Amtssprachen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, die nicht gleichzeitig Amtssprachen des Europarates sind, wobei diese Übersetzungen von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt gefertigt werden;
- f) die tatsächlichen Kosten für die Veröffentlichung der Urteile, Entscheidungen und Verfügungen des Verwaltungsgerichts in Papier- und/oder elektronischer Form sowie alle sonstigen Veröffentlichungen des Gerichtskanzlers des Verwaltungsgerichts zur Bekanntmachung der für die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt durchgeführten Tätigkeiten;
- g) falls das Verwaltungsgericht so entscheidet, die den gehörten Zeugen tatsächlich entstandenen und nachgewiesenen Reise- und Aufenthaltskosten sowie die Honorare der vom Verwaltungsgericht beauftragten Sachverständigen und die diesen entstandenen und nachgewiesenen Reise- und Aufenthaltskosten;
- h) alle sonstigen, in diesem Abkommen nicht vorgesehenen Kosten, soweit sie der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt durch Entscheidung des Verwaltungsgerichts in Wahrnehmung der Rechtsprechungstätigkeit auferlegt werden.  
Diese Kosten werden nach den im Europarat geltenden Vorschriften und den vom Ministerkomitee des Europarates festgelegten Sätzen berechnet, ausgenommen diejenigen nach Buchstabe h, die vom Verwaltungsgericht festgesetzt werden.

#### Artikel 5

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt verpflichtet sich, die Urteile des Verwaltungsgerichts **gemäß Artikel 14.7 des Statuts des Verwaltungsgerichts** durchzuführen und das Gericht nach den Bestimmungen des Artikels ~~16 60 Absatz 6~~ des Personalstatuts des Europarates davon in Kenntnis zu setzen. Die Zentralkommission verpflichtet sich, **ihren Bediensteten die Pflicht aufzuerlegen, als Zeugen vor dem Gericht zu erscheinen und die verlangten Auskünfte zu erteilen, wenn das Gericht gemäß Artikel 16 Absatz 4 der Geschäftsordnung des Verwaltungsgerichts deren Vernehmung beschließt.** ~~ferner zur Anwendung des Artikels 26 Absatz 2 letzter Satz der Geschäftsordnung des Verwaltungsgerichts betreffend das Nichterscheinen von Zeugen und die Verweigerung der Zeugenaussage.~~

#### Artikel 6

Die unterzeichnenden Parteien dieses Abkommens verpflichten sich, Streitigkeiten untereinander über die Umsetzung dieses Abkommens auf gütlichem Wege beizulegen.

#### Artikel 7

Dieses Abkommen tritt mit Unterzeichnung durch die beiden Parteien in Kraft.



*Bijlage bij de Overeenkomst tot wijziging van de Overeenkomst inzake de uitbreiding van de bevoegdheid van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa tot de medewerkers van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)*

### **Overeenkomst inzake de uitbreiding van de bevoegdheid van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa tot de medewerkers van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)**

De secretaris-generaal van de Raad van Europa en de secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart,

overwegende dat de Centrale Commissie voor de Rijnvaart een internationale organisatie is die gerechtelijke immunititeit geniet krachtens artikel 12 van de overeenkomst die op 10 mei 1978 tussen haar en de Regering van de Franse Republiek is gesloten met betrekking tot de zetel van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en haar voorrechten en immuniteiten op het Franse grondgebied;

overwegende dat, gelet op het voorafgaande, de arbeidsgeschillen tussen deze Organisatie en haar medewerkers niet aanhangig gemaakt kunnen worden bij een nationale jurisdictie;

overwegende dat de medewerkers van de CCR echter, in navolging van de medewerkers van andere internationale organisaties, moeten beschikken over een recht van beroep van gerechtelijke aard voor geschillen die hun dienstverband betreffen;

gezien het verzoek tot erkenning van de bevoegdheid van het Administratief Tribunaal voor geschillen tussen de medewerkers van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en deze Commissie, dat door de secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart schriftelijk op 23 oktober 2013 is ingediend bij de secretaris-generaal van de Raad van Europa en gelet op het positieve antwoord van deze laatste van 12 maart 2014;

overwegende dat het zinvol is de overeenkomst te sluiten die is voorzien in artikel ~~15, tweede lid, van het Statuut van het Administratief Tribunaal, laatstelijk gewijzigd bij Resolutie CM/Res(2014)4, die op 11 juni 2014 2.3 van het Statuut van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa door het Comité van Ministers is aangenomen;~~

gezien besluit van 26 november 2014 van het Comité van Ministers van de Raad van Europa waarbij de secretaris-generaal van de Raad van Europa toestemming wordt verleend om tot de ondertekening van de onderhavige Overeenkomst over te gaan;

gezien besluit 2014-II-25 van 4 december 2014 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart waarbij de secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart toestemming wordt verleend om de onderhavige Overeenkomst te ondertekenen;

gezien ~~de artikelen 59 tot en met 61 van het Personeelsstatuut van de Raad van Europa inzake de beroepsmiddelen die openstaan voor de medewerkers van de Raad van Europa, gezien Bijlage XI houdende artikel 14 van het Personeelsstatuut van de Raad van Europa, gezien het Statuut van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa bij het bedoelde Personeelsstatuut~~ en gezien het Intern Reglement van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa dat door deze laatste is vastgesteld;

gezien het positieve advies van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa met betrekking tot de totstandkoming van de onderhavige Overeenkomst;

daartoe naar behoren gemachtigd door hun respectieve Organisaties,

zijn hetgeen hierna volgt overeengekomen:

## Artikel 1

Het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa (hierna het "Administratief Tribunaal") is bevoegd uitspraak te doen over een beroep dat aanhangig gemaakt is overeenkomstig de vereisten van artikel ~~60~~ **14** van het Personeelsstatuut van de Raad van Europa **en van artikel 7 van het Statuut van het Administratief Tribunaal** tegen administratieve **handelingen/beslissingen** van de secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, zoals bepaald in artikel ~~59, tweede lid, van het Personeelsstatuut van de Raad van Europa~~ **14, derde en vierde lid, van het Personeelsstatuut van de Raad van Europa** of in de dienovereenkomstige artikelen van de statutaire en reglementaire teksten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Welke personen het recht hebben bij het Administratief Tribunaal een beroep aanhangig te maken, is bepaald in de statutaire en reglementaire teksten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Het Administratief Tribunaal neemt overeenkomstig artikel **4 2.6** van zijn Statuut een beslissing indien zijn bevoegdheid wordt aangevochten.

## Artikel 2

Bij de uitoefening van deze bevoegdheid moeten de verwijzingen naar de Raad van Europa en zijn secretaris-generaal in ~~de artikelen 59, negende lid, en 60 artikel 14~~ van het Personeelsstatuut van de Raad van Europa alsmede in het Statuut en in het Intern Reglement van het Administratief Tribunaal worden opgevat als verwijzingen naar de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en haar secretaris-generaal.

## Artikel 3

1. In navolging van artikel ~~59~~ **14** van het Personeelsstatuut van de Raad van Europa staat het de Centrale Commissie voor de Rijnvaart vrij de fase van het geschil voorafgaand aan de aanhangigmaking bij het Administratief Tribunaal naar eigen goeddunken te organiseren, of van een dergelijke fase af te zien. In het laatste geval vindt artikel ~~60, derde lid, 7.2~~ van het ~~Personeelsstatuut~~ **Statuut van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa** toepassing, waarbij rekening wordt gehouden met deze mogelijkheid. Het begin van de termijn zoals bedoeld in het eerder genoemde ~~derde lid artikel 7.2~~ wordt met inachtneming van het voorafgaande vastgesteld.
2. Aangezien de Centrale Commissie voor de Rijnvaart na de fase van het administratieve bezwaar en voor de fase van de aanhangigmaking van het beroep bij het Administratief Tribunaal een facultatieve bemiddelingsprocedure heeft voorzien, wordt bovendien door de president van het Administratief Tribunaal, na alle kandidaturen die bij de Griffie van het Administratief Tribunaal zijn ingediend, onderzocht te hebben, een bemiddelaar benoemd die belast wordt met alle overeenkomstige administratieve procedures.
3. Aangezien de secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de bemiddelaar de tenuitvoerlegging van de omstreden **handeling/beslissing** kunnen opschorten, vindt ~~het vierde lid van artikel 60 van het Personeelsstatuut~~ **artikel 12.4 van het Statuut van het Administratief Tribunaal** toepassing, met dien verstande dat de tenuitvoerlegging van de omstreden handeling gedurende de procedure voor het Administratief Tribunaal wordt opgeschort, tenzij de president van het Administratief Tribunaal op grond van een hiertoe ingediend verzoek, anders beslist. Een medewerker kan ook na het aanhangig maken van het beroep een verzoek tot opschorting van de tenuitvoerlegging van de omstreden handeling indienen, zelfs wanneer hij dit verzoek niet eerder aan de secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart of aan de bemiddelaar deed of wanneer zijn verzoek werd afgewezen.

## Artikel 4

1. **Overeenkomstig artikel 18.5 van het Statuut van het Administratief Tribunaal, gaat D**de schadevergoeding die door het Administratief Tribunaal aan verzoekster wordt toegekend, inclusief de kosten die vergoed moeten worden krachtens artikel ~~14~~ **18, tweede en derde en vierde lid**, van het Statuut van het Administratief Tribunaal, ~~gaan~~ ten laste van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

2. **Overeenkomstig artikel 4.6 van het Statuut van het Administratief Tribunaal, dient De** Centrale Commissie voor de Rijnvaart ~~dient~~ tevens op te komen voor de volgende kosten van het voor het Administratief Tribunaal aanhangig gemaakte beroep:
- a) de daadwerkelijk gemaakte reis- en verblijfskosten van de rechters van het Administratief Tribunaal en de hun toegekende vergoedingen;
  - b) de daadwerkelijk gemaakte kosten voor tolken;
  - c) de daadwerkelijk gemaakte kosten pro rata temporis in verband met de werkzaamheden van de Griffie van het Administratief Tribunaal, met inbegrip van de verrichte werkzaamheden voor de benoeming van de bemiddelaar en, in voorkomend geval, de reiskosten van de griffier van het Administratief Tribunaal en van de andere leden van de Griffie;
  - d) de daadwerkelijk gemaakte kosten voor de vertaling van de **gerechtelijke** uitspraken, beslissingen en beschikkingen in de tweede officiële taal van de Raad van Europa en, voor zover nodig, om kennis te kunnen nemen van een aanhangig gemaakt beroep of van de procedurestukken in één of twee officiële talen van de Raad van Europa, waarbij deze vertalingen door de Griffie van het Administratief Tribunaal worden verzorgd;
  - e) de kosten voor de vertaling van de uitspraken, beslissingen en beschikkingen in de officiële talen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart die geen officiële talen van de Raad van Europa zijn, waarbij deze vertalingen door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart worden verzorgd;
  - f) de daadwerkelijk gemaakte kosten voor de publicatie op papier en/of in elektronische vorm van de uitspraken, beslissingen en beschikkingen van het Administratief Tribunaal en voor elke andere publicatie die door de Griffie van het Administratief Tribunaal wordt verzorgd, teneinde de ten behoeve van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart verrichte activiteiten openbaar te maken;
  - g) de daadwerkelijk gemaakte en gemotiveerde reis- en verblijfskosten van de gehoorde getuigen, alsmede de honoraria en gemaakte en gemotiveerde reis- en verblijfskosten van de deskundigen die door het Administratief Tribunaal werden aangetrokken, voor zover dit door het Administratief Tribunaal zo werd besloten;
  - h) de overige kosten die niet in deze Overeenkomst zijn voorzien en die krachtens een beslissing van het Administratief Tribunaal in het kader van de uitoefening van zijn gerechtelijke activiteit ten laste van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart moeten gaan.

Deze kosten worden berekend overeenkomstig de geldende regels van de Raad van Europa en de tarieven die door het Comité van Ministers van de Raad van Europa zijn vastgesteld, met uitzondering van de kosten als bedoeld in onderdeel h, die door het Administratief Tribunaal worden vastgesteld.

#### **Artikel 5**

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart is gehouden de uitspraken van het Administratief Tribunaal ten uitvoer te brengen **overeenkomstig artikel 14.7 van het Statuut van het Administratief Tribunaal**, en het Administratief Tribunaal overeenkomstig de bepalingen van artikel ~~60, zesde lid 6, van het Personeelsstatuut van de Raad van Europa 16 van het Statuut van het Administratief Tribunaal~~ hierover te informeren. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart ~~verplichtverbindt~~ zich ~~er tevens toe artikel 26, tweede lid, laatste volzin, van het Intern Reglement van het Administratief Tribunaal toe te passen met betrekking tot de weigering van een getuige om te verschijnen of een verklaring af te leggen~~ ertoe haar personeelsleden te verplichten als getuige voor het Administratief Tribunaal te verschijnen en de gevraagde inlichtingen te verstrekken indien het Administratief Tribunaal besluit hen te horen **overeenkomstig artikel 16, vierde lid, van het Intern Reglement van het Administratief Tribunaal**.

#### **Artikel 6**

De partijen bij deze Overeenkomst verplichten zich tot de minnelijke schikking van elk geschil dat tussen de partijen kan ontstaan met betrekking tot de uitvoering van deze Overeenkomst.

#### **Artikel 7**

Deze Overeenkomst treedt in werking na de ondertekening door beide partijen.

**PROTOCOL 25**  
**Samenstelling van het secretariaat**

**I.**  
**Verlenging van het mandaat van de secretaris-generaal**

**Besluit**

De Centrale Commissie,

in afwachting van de gewenste herziening van het Personeelsreglement van het secretariaat en met name van artikel 32 van dit reglement,

onder verwijzing naar artikel 1 van het Intern Reglement,

bij wijze van uitzondering,

gezien het belang voor de organisatie,

komt overeen het dienstverband van mevrouw Lucia LUIJTEN als secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart te verlengen tot en met 31 oktober 2025, met name om haar in staat te stellen een volledig mandaat van vier jaar te vervullen zoals bepaald in artikel 10 van het Personeelsreglement van het secretariaat.

**II.**  
**Verlenging van het mandaat van de hoofdingenieur**

**Besluit**

De Centrale Commissie

besluit, met ingang van 1 juli 2024 het dienstverband van de heer Raphaël WISSELMANN als hoofdingenieur van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart voor een periode van vier jaar te verlengen.

**III.**  
**Uitzonderlijke verlenging van het dienstverband van een medewerker**

**Besluit**

De Centrale Commissie,

in afwachting van de gewenste herziening van het Personeelsreglement van het secretariaat en met name van artikel 32 van dit reglement,

onder verwijzing naar artikel 1 van het Intern Reglement,

naar aanleiding van een met redenen omkleed voorstel van haar secretaris-generaal, dat is gedaan in het belang van de organisatie en met instemming van de desbetreffende medewerker,

bij wijze van uitzondering,

komt overeen het dienstverband van de heer Harm DIEPENBROEK als medewerker van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart met ingang van 1 maart 2024 te verlengen voor een periode van twee jaar,

wijst erop dat de arbeidstijd van de heer DIEPENBROEK tijdens deze verlenging niet meer mag bedragen dan 50 % van een voltijdse betrekking, en

geeft aan dat het Personeelsreglement van het secretariaat voor de duur van de verlenging onder dezelfde voorwaarden als voorheen van toepassing blijft op de genoemde medewerker.

**PROTOCOL 26**  
**Wijziging van het Personeelsreglement**

**Besluit<sup>1</sup>**

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Administratief Sub-Comité,

neemt de bij het onderhavige besluit gevoegde wijziging van aanhangsel 2 bij het Personeelsreglement aan.

Dit besluit wordt van kracht op 1 januari 2024.

**Bijlage**

---

<sup>1</sup> 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						15 155	477	12 612	370	
10de salaristrap						14 678	477	12 242	370	2 jaar
9de salaristrap						14 200	477	11 872	370	2 jaar
8de salaristrap			16 040	526	2 ans	13 723	477	11 502	370	2 jaar
7de salaristrap			15 513	526	2 ans	13 246	477	11 131	370	2 jaar
6de salaristrap	17 162	708	14 987	526	2 ans	12 768	477	10 761	370	1 jaar
5de salaristrap	16 454	708	14 461	526	2 ans	12 291	477	10 391	246	1 jaar
4ste salaristrap	15 746	708	13 934	353	1 an	11 814	307	10 145	246	1 jaar
3de salaristrap	15 038	472	13 581	353	1 an	11 507	307	9 899	246	1 jaar
2de salaristrap	14 566	472	13 228	353	1 an	11 200	307	9 653	246	1 jaar
1ste salaristrap	14 093		12 875		1 an	10 893		9 407		1 jaar

Categorie A (artikel 12)

Salaristrap	A4	Waarde salaristrap	A3	Waarde salaristrap	A2	Waarde salaristrap	A1	Waarde salaristrap	Duur salaristrap
11de salaristrap	10 822	313	9 523	294	7 612	226	5 693	133	
10de salaristrap	10 509	313	9 229	294	7 386	226	5 560	133	3 jaar
9de salaristrap	10 196	313	8 935	294	7 159	226	5 427	133	3 jaar
8ste salaristrap	9 883	313	8 641	294	6 933	226	5 295	133	2 jaar
7de salaristrap	9 570	313	8 348	294	6 707	226	5 162	133	2 jaar
6de salaristrap	9 257	313	8 054	294	6 480	226	5 030	133	2 jaar
5de salaristrap	8 943	313	7 760	294	6 254	226	4 897	133	2 jaar
4de salaristrap	8 630	211	7 466	195	6 027	149	4 764	133	1 jaar
3de salaristrap	8 419	211	7 272	195	5 878	149	4 632	133	1 jaar
2de salaristrap	8 208	211	7 077	196	5 729	149	4 499	133	1 jaar
1ste salaristrap	7 997		6 881		5 580		4 367		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	5 605	139	4 944	124	4 329	109	3 749	93	3 322	85	
10de salaristrap	5 466	139	4 820	124	4 220	109	3 656	93	3 237	85	3 jaar
9de salaristrap	5 327	139	4 695	124	4 111	109	3 563	93	3 153	85	3 jaar
8ste salaristrap	5 189	139	4 571	124	4 001	109	3 470	93	3 068	85	2 jaar
7de salaristrap	5 050	139	4 446	124	3 892	109	3 377	93	2 984	85	2 jaar
6de salaristrap	4 911	139	4 322	124	3 783	109	3 284	93	2 899	85	2 jaar
5de salaristrap	4 773	139	4 197	124	3 674	109	3 192	93	2 814	85	2 jaar
4de salaristrap	4 634	139	4 073	124	3 565	109	3 099	93	2 730	85	1 jaar
3de salaristrap	4 495	139	3 948	124	3 456	109	3 006	93	2 645	85	1 jaar
2de salaristrap	4 356	139	3 824	124	3 347	109	2 913	93	2 560	85	1 jaar
1ste salaristrap	4 218		3 700		3 237		2 820		2 476		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	4 715	110	4 247	99	3 863	91	3 476	80	3 197	75	2 905	69	
10de salaristrap	4 605	110	4 148	99	3 772	91	3 397	80	3 121	75	2 836	69	3 jaar
9de salaristrap	4 495	110	4 049	99	3 681	91	3 317	80	3 046	75	2 766	69	3 jaar
8ste salaristrap	4 385	110	3 950	99	3 590	91	3 237	80	2 970	75	2 697	69	2 jaar
7de salaristrap	4 275	110	3 852	99	3 500	91	3 158	80	2 895	75	2 628	69	2 jaar
6de salaristrap	4 165	110	3 753	99	3 409	91	3 078	80	2 819	75	2 558	69	2 jaar
5de salaristrap	4 055	110	3 654	99	3 318	91	2 999	80	2 744	75	2 489	69	2 jaar
4de salaristrap	3 944	110	3 555	99	3 227	91	2 919	80	2 668	75	2 419	69	1 jaar
3de salaristrap	3 834	110	3 456	99	3 137	91	2 840	80	2 593	75	2 350	69	1 jaar
2de salaristrap	3 724	110	3 357	99	3 046	91	2 760	80	2 517	75	2 281	69	1 jaar
1ste salaristrap	3 614		3 258		2 955		2 681		2 442		2 211		1 jaar

Categorie L (artikel 12)

Salaristrap	L3	Waarde salaristrap	L2	Waarde salaristrap	L1	Waarde salaristrap	Duur salaristrap
10de salaristrap	9 610	285	7 723	228			
9de salaristrap	9 326	285	7 495	228			3 jaar
8ste salaristrap	9 041	285	7 266	228			2 jaar
7de salaristrap	8 757	285	7 038	228			2 jaar
6de salaristrap	8 472	285	6 810	228			2 jaar
5de salaristrap	8 188	285	6 581	228			2 jaar
4de salaristrap	7 903	285	6 353	228			1 jaar
3de salaristrap	7 618	285	6 124	228			1 jaar
2de salaristrap	7 334	285	5 896	228	4 802	185	1 jaar
1ste salaristrap	7 049		5 667		4 618		1 jaar



**PROTOCOL 27**  
**Gebruikelijke besluiten voor het einde van het jaar**

**I.**  
**Onderbreking van het sluisbedrijf**  
**op het Grote Kanaal van de Elzas en op de gekanaliseerde Rijn,**  
**en in Nederland op de Nederrijn 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 2023 en van 31 december 2023 op 1 januari 2024 tussen 20 uur en 6 uur, en
- op de Nederrijn en de Lek in de nacht van 24 op 25 december en van 25 op 26 december 2023 en van 31 december 2023 op 1 januari 2024 tussen 18 uur en 8 uur.

**II.**  
**Onderbreking van het sluisbedrijf**  
**op de Nederrijn 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 2024 tot 31 december 2024.

**PROTOCOL 28**  
**Mondeling verslag van de internationale organisaties en waarnemersstaten**

Geen besluit.

**PROTOCOL 29**  
**Werkzaamheden**  
**van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI)**

Geen besluit.

**PROTOCOL 30**  
**Stand van de ratificaties van de verdragen en aanvullende protocollen**  
**met betrekking tot de CCR**

Geen besluit.

**Bijlage**

**Herziene Rijnvaartakte**

van 17 oktober 1868 in de versie van 20 november 1963

• **In werking getreden protocollen**

**Aanvullend Protocol nr. 1** - Wijziging van artikel 40a: schrapping van op overtreding van de politiereglementen toepasselijke boetes,

ondertekend te Straatsburg op 25 oktober 1972, in werking getreden op 25 februari 1975.

**Aanvullend Protocol nr. 2** - Artikel 2, nieuw derde en vierde lid: voorwaarden voor het vervoer,

ondertekend te Straatsburg op 17 oktober 1979, in werking getreden op 1 februari 1985.

**Aanvullend Protocol nr. 3** - Nieuwe artikelen 23, 32 en 37: aanpassing van boetebedragen voor overtredingen,

ondertekend te Straatsburg op 17 oktober 1979, in werking getreden op 1 september 1982.

**Aanvullend Protocol nr. 4** - Dit protocol is, overeenkomstig de bepalingen van artikel II (structurele saneringsmaatregelen), sinds 31.12.1999 niet meer van kracht

ondertekend te Straatsburg op 25 april 1989, in werking getreden op 1 augustus 1991.

**Aanvullend Protocol nr. 6** - Verhoging van de strafmaat tot 25.000 euro voor de overtredingen van de politievoorschriften inzake de scheepvaart,

ondertekend te Straatsburg op 21 oktober 1999, in werking getreden op 1 november 2011.

**Aanvullend Protocol nr. 7** - Toevoeging van een tweede alinea in artikel 23 over de erkenning van scheepscertificaten en schipperspatenten,

ondertekend te Straatsburg op 27 november 2002, in werking getreden op 1 december 2004.

Protocollen waarvan de ratificatie nog niet is afgerond

**Aanvullend Protocol nr. 5** - Verlenging tot 29 april 2003 van de structurele saneringsmaatregelen, ondertekend te Straatsburg op 28 april 1999,

treedt in werking op de eerste dag van de maand die volgt op de maand waarin de vijfde ratificatieakte werd neergelegd.

Ondertekenende Staten	Neerlegging van de ratificatieakte
DUITSLAND	*
BELGIË	11 maart 2004
FRANKRIJK	
NEDERLAND	21 januari 2000
ZWITSERLAND	oktober 2000

\* De datum 18 december 2002 stond per vergissing de tabel. Duitsland heeft zijn ratificatieakte van Aanvullend Protocol nr. 5 nooit neergelegd.

**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 <sup>1</sup>	9 maart 1999	7 juni 2018
BELGIË		
FRANKRIJK		
LUXEMBURG <sup>2</sup>	8 juli 1993	7 juni 2018
NEDERLAND <sup>3</sup>	16 april 1997	7 juni 2018
ZWITSERLAND <sup>4</sup>	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 Punten van 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, sluizen, bruggen en hulpmiddelen bij de navigatie, voorrang boven de andere vorderingen.

**3 Punten van voorbehoud 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 Punten van voorbehoud en verklaringen van Zwitserland overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag**

**Voorbehouden:**

- 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 <sup>1</sup>	11 juli 2013	ratificatie 27 september 2018
Oostenrijk		
België <sup>2</sup>	27 september 2012	ratificatie 25 augustus 2022
Bulgarije		-
Frankrijk	27 september 2012	-
Hongarije		toetreding 7 maart 2018
Luxemburg <sup>3</sup>	27 september 2012	ratificatie 25 september 2014
Nederland <sup>4</sup>	29 november 2012	aanvaarding 7 juni 2018
Polen	3 december 2013	
Servië <sup>5</sup>	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)**

<b>Verdragsluitende Partijen</b>	<b>Nederlegging van de akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring</b>
Duitsland	ratificatie 9 februari 2021
België	ratificatie 25 augustus 2022
Frankrijk	ratificatie 7 juni 2023
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 2004<sup>1</sup>

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 2010<sup>2</sup>

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 31**  
**Ministeriële Verklaring van Mannheim uit 2018**  
**Voortgangsverslag over de verwezenlijking van de doelstellingen**

**Besluit**

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar de ministeriële Verklaring die op 17 oktober 2018 in Mannheim is ondertekend (Protocol 2018-II-6), en met name punt 8 van deze Verklaring,

neemt het bijgevoegde voortgangsverslag over de verwezenlijking van de doelstellingen aan,

dankt haar comités voor hun werkzaamheden en verzoekt hen op de ingeslagen weg voort te gaan,

zal aan het einde van elk voorzitterschap verslag blijven uitbrengen over de vooruitgang die is geboekt bij de uitvoering van deze Verklaring.

**Bijlage**

## Verklaring van Mannheim

"150 jaar Akte van Mannheim: motor voor een dynamische Rijn- en binnenvaart"

### Voortgangsverslag, 6 december 2023

De voor de binnenvaart bevoegde ministers van de vijf lidstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart hebben op 17 oktober 2018 de "Verklaring van Mannheim" aangenomen. Met deze verklaring hebben zij concreet uiting willen geven aan hun inzet voor de duurzame ontwikkeling van de Rijn- en binnenvaart en opnieuw het belang benadrukt van de Akte van Mannheim en de CCR. De ministers van de lidstaten hebben de CCR verzocht in 2023 verslag uit te brengen over de geboekte vooruitgang bij de verwezenlijking van de doelstellingen die in de Verklaring zijn vervat.

Dit voortgangsverslag is gepresenteerd op het CCR-colloquium "Verklaring van Mannheim - 5 jaar verder" en komt tegemoet aan het verzoek van de lidstaten. De belangrijkste verwezenlijkingen kunnen beter worden begrepen door de Verklaring van 2018 als kapstok te gebruiken.

1. *WIJ zijn gecommitteerd aan de Akte van Mannheim en de daarin neergelegde beginselen en onderschrijven het fundamentele belang van de Akte voor een florerende binnenvaart en economie in het Rijnstroomgebied.*

*WIJ bevestigen de centrale rol van de Akte van Mannheim voor de vruchtbare samenwerking van de Rijnsoeverstaten en België in het kader van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) met betrekking tot aangelegenheden die de Rijn- en binnenvaart betreffen en zijn bereid de Centrale Commissie voor de Rijnvaart daartoe te voorzien van adequate financiële middelen.*

*WIJ verwelkomen de toonaangevende en toekomstgerichte activiteiten van de CCR als kenniscentrum voor de Rijn- en binnenvaart in Europa en wensen deze uit te breiden.*

De CCR speelt al meer dan 200 jaar een essentiële rol bij het waarborgen van de veiligheid en het bevorderen van de binnenvaart en de economische bloei in het Rijnstroomgebied. Hoewel de aard van de uitdagingen in de loop van de decennia is veranderd, biedt de Akte van Mannheim nog steeds de instrumenten die het mogelijk maken de Rijn- en binnenvaart te ondersteunen als een duurzame en betrouwbare vervoerswijze. Adequate financiële middelen zijn een voorwaarde om de CCR in staat te stellen de huidige en toekomstige uitdagingen aan te gaan en haar rol verder uit te bouwen.

De CCR steunt de binnenvaart bij de aanzienlijke uitdagingen waaraan de sector vandaag het hoofd moet bieden, waaronder de duurzaamheid (punt 4), digitalisering (punt 5), economische kwesties (punt 6) en bemanningen en beroepskwalificaties (punt 7). Zij doet dit door de stakeholders samen te brengen, de uitwisseling van ervaring te bevorderen en waar nodig regelgeving te ontwikkelen.

De aanpassing aan de klimaatverandering is een thema dat sinds 2018 steeds belangrijker is geworden. De CCR analyseert de beschikbare informatie uit verschillende bronnen, waaronder de Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn (ICBR) en de Internationale Commissie voor de Hydrologie van het Rijngebied (CHR), en evalueert de gevolgen voor de Rijnvaart. Daarnaast verenigt de CCR alle stakeholders die samenwerken om de binnenvaart aan te passen aan de veranderende omstandigheden. In 2023 heeft de CCR de derde editie van de reflectienota "Act now!" over laagwater gepubliceerd op basis van de workshops die in 2019 en 2023 zijn gehouden.

Een ander voorbeeld van de rol van de CCR als kenniscentrum voor de Europese binnenvaart is de publicatie van haar jaarlijkse rapporten over de economische ontwikkelingen, waarvan de Market Observation het belangrijkste is. Deze rapporten spelen een belangrijke rol door beleidsmakers, banken en ondernemers te voorzien van actuele en betrouwbare economische gegevens. Dankzij de marktobservatieactiviteit van het secretariaat kunnen de lidstaten van de CCR en andere gebruikers de gevolgen van ontwikkelingen zoals de oorlog in Oekraïne, de energievoorziening en de inflatie volgen.

2. *WIJ steunen de constructieve samenwerking tussen de CCR en de Europese Unie (EU), de andere rivierencommissies, de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, de door de CCR erkende organisaties en alle andere binnenvaartactoren.*

*WIJ waarderen de waardevolle bijdragen van alle betrokken partijen aan de duurzame ontwikkeling van de binnenvaart in ecologisch, sociaal en economisch opzicht.*

De uitdagingen waarvoor de binnenvaart zich gesteld ziet, hebben de CCR en de EU, die gelijkgerichte doelstellingen nastreven, aangezet tot een pragmatische samenwerking. In deze context oefent de CCR haar regelgevende bevoegdheden uit met volledige inachtneming van de Europese regelgeving.

Wat de huidige uitdagingen van de binnenvaart betreft, werkt de CCR intensief samen met alle stakeholders. De routekaart voor het terugdringen van de emissies in de binnenvaart is hiervan een goed voorbeeld. Deze routekaart is ontwikkeld met medewerking van de erkende organisaties van de CCR en is gepresenteerd bij talrijke gelegenheden op nationaal en internationaal niveau, bijvoorbeeld tijdens een bijeenkomst in het kader van de Rijn-Alpencorridor. De CCR heeft ook actief deelgenomen aan de "Connecting Europe Days" in 2022. Daarnaast heeft de CCR bijgedragen aan een VN/ECE-workshop over laagwater en heeft zij met de Europese Commissie van gedachten gewisseld over de definitie van de "goede navigatiestatus" in het kader van de herziening van de TEN-T-verordening. Op het gebied van de marktobservatie heeft de CCR haar samenwerking met de Donaucommissie versterkt. Het partnerschap met het Oil Companies International Maritime Forum (OCIMF) heeft geresulteerd in de publicatie, in 2023, van de tweede editie van de Internationale veiligheidsrichtlijnen voor binnentankschepen en terminals (ISGINTT).

De samenwerking van de CCR met andere internationale organisaties is voornamelijk gebaseerd op bilaterale overeenkomsten. Het belang van deze samenwerkingskaders is sinds de ondertekening van de Verklaring herhaaldelijk benadrukt. In 2022 is de samenwerkingsovereenkomst met de Moezelcommissie verlengd. In 2021 is het partnerschap met de CHR doorgetrokken met de ondertekening van een document waarin de twee commissies hun samenwerking opnieuw bevestigen. Dit partnerschap betreft activiteiten in verband met de aanpassing aan klimatologische omstandigheden.

3. *WIJ benadrukken de centrale rol van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) als innovatief, efficiënt en praktijkgericht orgaan en begroeten de beoogde uitbreiding van de taken van dit Comité.*

*WIJ streven voor CESNI naar een duurzaam partnerschap met de EU op basis van een gezamenlijke langetermijnfinanciering.*

CESNI is het resultaat van een vruchtbare samenwerking tussen de CCR en de EU. Sinds 2015 werkt dit comité aan de ontwikkeling van standaarden voor de binnenvaart om de internationale harmonisatie van regelgeving te waarborgen. De representatieve erkende organisaties van de sector worden actief betrokken bij het opstellen van de CESNI-standaarden. Naast de standaarden voor de technische voorschriften voor de binnenschepen (ES-TRIN) en de beroepskwalificaties (ES-QIN), is in 2021 ook een standaard gepubliceerd voor de rivierinformatiediensten of RIS (ES-RIS). In dit kader heeft CESNI in 2019 een nieuwe permanente werkgroep ingesteld die zich bezighoudt met informatietechnologieën. De standaarden gaan vergezeld van praktische handleidingen of FAQ's om de dagelijkse toepassing van deze documenten te vergemakkelijken.

De samenwerking tussen de EU en de CCR in het kader van CESNI is verlengd voor een periode van zes jaar, met een nieuwe overeenkomst die loopt vanaf 2022. Ook in de toekomst moet worden gezorgd voor voldoende financiële middelen om adequate standaarden op te stellen, die essentieel zijn om de innovatie in de binnenvaart te bevorderen. Ontwikkelingen zoals de inzet van nieuwe energiebronnen, digitalisering en automatisering maken een voortdurende actualisering van de genoemde standaarden nodig. Door de ontwikkeling van deze standaarden speelt CESNI een essentiële rol bij de ondersteuning van de binnenvaart bij haar uitdagingen op het gebied van innovatie, zoals in de volgende paragrafen wordt aangetoond, wat eens te meer het belang van een krachtenbundeling tussen de CCR en de EU benadrukt.

4. *WIJ benadrukken de noodzaak van moderne, haalbare en geharmoniseerde milieu- en veiligheidsvoorschriften voor de Rijn- en binnenvaart.*

*WIJ dragen de CCR op om met het oog op een verdere verbetering van de ecologische duurzaamheid van de binnenvaart een routekaart op te stellen om de uitstoot van*

- broeikasgassen tegen 2035 met 35% ten opzichte van 2015 terug te dringen,*
- verontreinigende stoffen tegen 2035 met ten minste 35% ten opzichte van 2015 te verminderen,*
- broeikasgassen en andere verontreinigende stoffen nagenoeg uit te bannen tegen 2050.*

*WIJ wijzen op de noodzaak van nieuwe financiële instrumenten om de genoemde ecologische doelen te behalen en vertrouwen de CCR de taak toe om het voortouw te nemen bij de ontwikkeling daarvan.*

Een eerste stap werd in 2019 gezet met de lancering van een diepgaande studie door de CCR over de financiering van de energietransitie naar een emissievrije Europese binnenvaart. Deze studie heeft in 2021 geresulteerd in een serie rapporten over verschillende aspecten van de energietransitie die de binnenvaart betreffen (technische en economische aspecten, financiering van de maatregelen).

De studie heeft ook gediend als basis voor de routekaart voor het terugdringen van de emissies in de binnenvaart terug te dringen. Dit strategische document, dat in 2021 is aangenomen, schetst overgangstrajecten voor de vloot en identificeert een aantal potentiële financiële, regelgevende en vrijwillige maatregelen. Deze zijn met name gebaseerd op de standaarden die door CESNI zijn aangenomen om het veilige gebruik van alternatieve energiebronnen mogelijk te maken en aldus hun ontwikkeling te steunen. In dezelfde geest heeft een tiental schepen die op alternatieve energiebronnen varen internationale ontheffingen gekregen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) om de eerste proeven op de Rijn en andere waterwegen van de EU mogelijk te maken. De CCR heeft haar rol op het gebied van innovatie dus volledig waargemaakt. Zij heeft de uitvoering van proefprojecten mogelijk gemaakt, waarvan de terugkoppeling van onschatbare waarde zal zijn om het regelgevingskader verder te verfijnen en de economische en ecologische duurzaamheid te toetsen. De CCR heeft in 2021 ook een workshop gehouden over alternatieve energiebronnen voor elektrische voortstuwingssystemen in de binnenvaart.

5. *WIJ dringen er bij de CCR met klem op aan de verdere ontwikkeling van digitalisering, automatisering en andere moderne technologieën te bevorderen en aldus bij te dragen aan de concurrentiekracht, veiligheid en verduurzaming van de binnenvaart.*

Ook hier heeft de CCR verschillende beslissingen genomen om de ontwikkelingen te steunen door een aanpassing van haar reglementen. Bepaalde documenten, zoals het Rijnpatent, kunnen voortaan bij controles in elektronische vorm worden overgelegd. En bepaalde informatie die nodig is voor de veiligheid van de binnenvaart moet voor steeds meer schepen elektronisch worden doorgegeven. De CCR zet daarom de implementatie van River Information Services op de Rijn voort, met name op basis van de CESNI-standaarden.

Op het gebied van geautomatiseerd varen is in 2018 een internationale definitie aangenomen van de automatiseringsniveaus, die in 2022 is geactualiseerd, wat tot een referentiedocument is uitgroeid voor instanties en spelers in de binnenvaart. Bovendien zijn een wettelijk kader en geschikte structuren en procedures ingevoerd om ontheffingen van alle CCR-reglementen mogelijk te maken in het kader van proefprojecten met geautomatiseerde of op afstand bestuurde schepen. Op dit moment worden verschillende verzoeken tot ontheffing onderzocht en de eerste proeven staan gepland voor 2024, waarmee de voortrekkersrol van de Rijnvloot wordt bevestigd. Tot slot gaan deze nieuwe technologieën hand in hand met de noodzakelijke werkzaamheden op het gebied van cyberveiligheid. De resultaten van deze activiteiten zijn direct bruikbaar voor de lidstaten.

Ook het Rijnvaartpolitierglement is aangepast om rekening te houden met deze nieuwe technologieën en de veiligheid van de scheepvaart op de Rijn verder te vergroten. Deze activiteiten in samenwerking met de sector hebben geleid tot de modernisering van bepaalde nautische regels.

6. *WIJ wensen de rol van de binnenvaart als een economisch relevante vervoerswijze met een hoog ontwikkelings- en innovatiepotentieel te versterken.*

*WIJ verzoeken de CCR derhalve om*

- *in samenwerking met de lidstaten zorg te dragen voor een snellere en efficiëntere afhandeling van binnenschepen in de zeehavens,*
- *de integratie van de binnenvaart in digitale en multimodale logistieke ketens te bespoedigen,*
- *naar een betere coördinatie van de nationale financieringsprogramma's te streven en duidelijke informatie over deze programma's te verstrekken.*

De CCR blijft fungeren als platform voor uitwisselingen tussen haar lidstaten en binnenvaartpartijen over onderwerpen zoals de logistieke ketens tussen de zeehavens en het achterland. Dit maakt waardevolle uitwisselingen van beste praktijken mogelijk, bijvoorbeeld over de aanpak van de congestie in de zeehavens Rotterdam en Antwerpen, met name wat de containerschepen betreft.

In 2020-2023 heeft de CCR ook deelgenomen aan het onderzoekswerk voor het PLATINA3-project dat is gericht op een betere integratie van de binnenvaart in de logistieke ketens.

De CCR inventariseert daarnaast op een permanente basis de nationale steunprogramma's van de lidstaten en de adviezen van de sector op dit gebied. De CCR blijft nadenken over mogelijke verbeteringen, met name met het oog op financiële instrumenten op Europees niveau die op de binnenvaart zijn toegesneden.

7. *WIJ zijn ons bewust van het belang van goed opgeleid personeel aan boord van de schepen en de uitdaging om in de nabije toekomst in toenemende mate pensioneringen te moeten ondervangen.*

*WIJ dragen de CCR op*

- *moderne en flexibele bemanningsvoorschriften uit te werken die tevens rekening houden met sociale overwegingen en met de nieuwe technologieën die de arbeidsomstandigheden aan boord en aan de wal in snel tempo veranderen,*
- *verdere bijdragen te leveren aan de vergroting van de attractiviteit van binnenvaartberoepen, bijvoorbeeld door gerichte campagnes.*

Met de inwerkingtreding van het nieuwe Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) op 1 april 2023 heeft de CCR een competentiegericht systeem voor beroepskwalificaties in de binnenvaart ingevoerd. Dit systeem is op Europees niveau geharmoniseerd met betrekking tot de verkrijging van beroepskwalificaties voor de bemanningsleden aan boord van binnenschepen en is gebaseerd op de CESNI-standaarden. Tegelijkertijd heeft de CCR, zoals onder het vorige punt is aangegeven, voor het eerst de mogelijkheid ingevoerd om voor innovatieve schepen te kunnen afwijken van de bemanningsregels. De erkenning van het personeel op schepen die varen op alternatieve energiebronnen en het personeel dat is betrokken bij geautomatiseerde of op afstand bestuurd schepen is een onderwerp dat met name voor CESNI, maar ook voor de CCR, van groot belang is. Met het nieuwe RSP vergemakkelijkt de CCR ook de instroom van personeel uit de maritieme sector dat van loopbaan wenst te veranderen om in de binnenvaart te gaan werken. Het RSP versnelt ook het carrièreverloop voor de bemanningsleden aan boord van binnenschepen. De werkzaamheden van de CCR op het gebied van de marktobservatie tonen aan dat de wervingscampagnes voor personeel en de steunregelingen ten gunste van de opleidingen in de lidstaten moeten worden voortgezet.

## **Conclusies**

De Verklaring van Mannheim heeft sterke impulsen gegeven aan essentieel werk. Hoewel aanzienlijke vooruitgang is geboekt, liggen nog veel uitdagingen in het verschiet. De CCR staat klaar om deze aan te gaan, waarbij zij kan bogen op een 200-jarige ervaring in dienst van de binnenvaart. Het lijkt geen twijfel dat de CCR dankzij haar 360° kennis en haar vermogen om snel te reageren op beleidsbehoeften in de beste positie verkeert om te kunnen inspelen op deze uitdagingen. Dankzij de expertise van haar lidstaten en de samenwerking met alle stakeholders kan de CCR de best mogelijke oplossingen vinden voor de huidige en toekomstige uitdagingen.

De CCR zal er ook voor zorgen dat zij een organisatie blijft die wendbaar is, zich kan aanpassen en zich kan richten op de uitdagingen van nu en morgen, met het oog op de best mogelijke kosteneffectiviteit.

De CCR zal de regelgevende bevoegdheden uitoefenen die voortvloeien uit de Akte van Mannheim en zich met de steun van haar lidstaten blijven inzetten voor de bevordering van een bloeiende, veilige en milieuvriendelijke binnenvaart, op de Rijn en daarbuiten, waartoe zij zich heeft verplicht.

De CCR zal de antwoorden op de huidige en toekomstige uitdagingen permanent blijven evalueren en regelmatig verslag uitbrengen over de geboekte vooruitgang bij de tenuitvoerlegging van de Verklaring van Mannheim, met name door middel van de verslagen die worden opgesteld aan het einde van elk voorzitterschap van twee jaar.

## Mannheim Declaration

“150 years of the Mannheim Act – the driving force behind dynamic Rhine and inland navigation”

### Report on progress, 6 December 2023

On 17 October 2018, the ministers responsible for inland navigation from the five Member States of the Central Commission for the navigation of the Rhine adopted the "Mannheim Declaration". With this declaration, they expressed their commitment to the sustainable development of Rhine and inland navigation and reiterated the importance of the Mannheim Act and the CCNR. The ministers of the Member States invited the CCNR to report in 2023 on the progress made in achieving the objectives of the Declaration.

Presented at the CCNR colloquium "The Mannheim Declaration - 5 years on", this progress report responds to the Member States' invitation. By taking up the elements of the 2018 Declaration, it makes it easy to grasp the main achievements.

1. *WE acknowledge the Mannheim Act and the principles enshrined therein and emphasise the fundamental importance of the Act to the prosperity of the economy and of inland navigation in the Rhine river basin.*

*WE affirm the central role of the Mannheim Act in the fruitful collaboration on Rhine and inland navigation matters between the Riparian states and Belgium within the framework of the Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR) and are prepared to furnish the Central Commission for the Navigation of the Rhine with the appropriate financial resources.*

*WE welcome the CCNR's leading and pioneering role as a centre of excellence for Rhine and inland navigation in Europe and wish to build on this.*

For over 200 years, the CCNR has played an essential role in ensuring the safety and promoting inland navigation and the economy in the Rhine basin. And although the nature of the challenges has changed over the decades, the Mannheim Act continues to provide the necessary tools to support Rhine and inland navigation as a sustainable and reliable mode of transport. Appropriate financial resources are a precondition to enable the CCNR to meet current and future challenges and to develop its role.

The CCNR supports inland navigation with a view to today's major challenges, such as sustainability (point 4), digitalisation (point 5), economic issues (point 6) and crews and professional qualifications (point 7). It does this by bringing stakeholders together, encouraging the sharing of experience and developing regulation where necessary.

Adaptation to climate change is an issue that has become increasingly important since 2018. The CCNR analyses the available information from various sources, including the International Commission for the Protection of the Rhine (ICPR) and the International Commission for Hydrology of the Rhine Basin (CHR), and assesses the consequences for navigation on the Rhine. In addition, the CCNR brings together all the stakeholders who work together to adapt inland navigation to changing conditions. In 2023, the CCNR published the third edition of the "Act now!" reflection paper on low water, based on the workshops held in 2019 and 2023.

Another example of CCNR's role as a centre of excellence for European IWT is the publication of its yearly reports on economic developments, of which the Market Observation is the most important. These reports play an important role in providing policy makers, banks and entrepreneurs with actual and reliable economic data. The Market Observation activities of the secretariat allow CCNR member states and other users to monitor impact of developments like war in Ukraine, energy supply and impact of inflation etc.

2. *WE support constructive collaboration between the CCNR and the European Union (EU), the other river commissions, the United Nations Economic Commission for Europe, the associations recognised by the CCNR and all other inland navigation players.*

*WE commend the valuable contributions all participants have made to the sustainable ecological, social and economic development of inland navigation.*

The challenges faced by inland navigation have led the CCNR and the EU, whose objectives converge, to develop pragmatic cooperation. In this context, the CCNR is exercising its regulatory powers in full compliance with European regulation.

Regarding IWT's current challenges, the CCNR cooperates intensively with all stakeholders. The roadmap for reducing inland navigation emissions is a good example of this. Developed with the participation of the CCNR's approved organisations, it has been presented on numerous occasions at national and international level, for example at a meeting of the Rhine-Alps corridor. The CCNR also played an active part in the "Connecting Europe Days" in 2022. In addition, the CCNR contributed to a UNECE workshop on low water and exchanged views with the European Commission on the definition of "Good Navigation Status" as part of the revision of the TEN-T regulation. In the area of market observation, the CCNR intensified its collaboration with the Danube Commission. The partnership with the Oil Companies International Maritime Forum (OCIMF) has resulted in the publication in 2023 of the second edition of the International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals (ISGINTT).

The CCNR's cooperation with other international organisations is mainly based on bilateral agreements. The importance of this cooperation has been reiterated since the signing of the Declaration. In 2022, the cooperation arrangement with the Moselle Commission was renewed. In 2021, the partnership with the CHR was confirmed by the signing of a document in which the two commissions reaffirmed their cooperation. This cooperation concerns activities to adapt to climatic conditions.

3. *WE emphasise the central role of the European Committee for drawing up standards in the field of inland navigation (CESNI) as an innovative, efficient and practical body, and welcome the sought-after extension of its remit.*

*WE are endeavouring to achieve a lasting partnership between CESNI and the EU based on long-term joint financing.*

CESNI is the result of fruitful cooperation between the CCNR and the EU. Since 2015, this committee has been working on the development of standards for inland navigation to ensure international harmonisation of regulations. The approved organisations representing the sector are actively involved in the creation of CESNI standards. In addition to the standards for technical requirements for vessels (ES-TRIN) and for professional qualifications (ES-QIN), a standard has also been published in 2021 for river information services or RIS (ES-RIS). Accordingly, in 2019, a new permanent working group dealing with information technology has been set up by CESNI. The standards are accompanied by practical guides or FAQs to facilitate their day-to-day implementation.



Cooperation between the EU and the CCNR in the framework of CESNI has been renewed for a period of six years, with a new contract running since 2022. Sufficient funding must also be ensured in the future for the drawing up of adequate standards which are essential to promote innovation in inland navigation. Developments such as the use of new energy sources, digitalisation and automation require the standards mentioned to be continually updated. By developing these standards, CESNI plays an essential role in the support of inland navigation in its innovation challenges, as demonstrated in the paragraphs below, thus showing the importance for the CCNR and EU to join forces.

4. *WE emphasise the need for up-to-date, workable and harmonised environmental and safety regulations in Rhine and inland navigation.*

*To further improve the ecological sustainability of inland navigation, we task the CCNR to develop a roadmap in order to*

- *reduce greenhouse gas emissions by 35% compared with 2015 by 2035,*
- *reduce pollutant emissions by at least 35% compared with 2015 by 2035,*
- *largely eliminate greenhouse gases and other pollutants by 2050.*

*WE point to the need for new financial instruments to achieve these environmental objectives and entrust the CCNR with the task of leading this development.*

A first step was taken in 2019, with the launch of an in-depth study by the CCNR on "Financing the energy transition towards a zero-emission European inland navigation sector". This study culminated in 2021 in the publication of a series of reports on the various elements of the energy transition for inland navigation (technical, economic aspects and financing of measures).

The studies also served as a basis for drawing up the roadmap for reducing inland navigation emissions. Adopted in 2021, this strategic document outlines transition paths for the fleet and identifies a number of potential financial, regulatory and voluntary measures. These are based in particular on the standards adopted by CESNI to enable the safe use of alternative energy sources and thus support their development. In the same vein, around ten vessels using alternative energy sources have obtained international exemptions from the Rhine Vessel Inspection Regulations, enabling initial experiments to be launched on the Rhine and other EU waterways. The CCNR has thus fully played its role in terms of innovation. It has enabled the implementation of pilot projects, the feedback from which will be invaluable in refining the regulatory framework and testing their economic and environmental sustainability. The CCNR has also organised a workshop on alternative energy sources for electric propulsion systems in inland navigation in 2021.

5. *WE call on the CCNR to press ahead with development of digitalisation, automation and other modern technologies, thereby contributing to the competitiveness, safety and sustainability of inland navigation.*

Here again, the CCNR has adopted several decisions supporting these developments, by amending its regulations. Certain documents, such as the Rhine Patent, can now be presented in electronic form in the event of a control. And certain information necessary for the safety of inland navigation is now required to be transmitted electronically for a growing number of vessels. The CCNR is therefore continuing to implement River Information Services on the Rhine, based in particular on CESNI standards.

In the field of automated navigation, an international definition of levels of automation was adopted in 2018 and updated in 2022, which has become a reference document for institutions and players in inland navigation. In addition, a legal framework as well as suitable structures and procedures have been put in place to allow derogations from all CCNR regulations for pilot projects involving automated or remotely operated vessels. Several requests for derogation are currently being examined and the first trials are scheduled for 2024, confirming the avant-garde role of the Rhine fleet. Finally, these new technologies go hand in hand with the necessary work on cyber security. The results of this work are directly usable by the Member States.

The Rhine Police Regulations have also been amended to incorporate these new technologies and further enhance the safety of navigation on the Rhine. This work in cooperation with the industry has led to the modernisation of certain nautical rules.

6. *WE wish to reinforce the role of inland navigation as an economically relevant means of transport with a high potential for development and innovation.*

*WE therefore request the CCNR,*

- *in conjunction with the member states, to ensure faster and more efficient inland vessel cargo handling in seaports,*
- *to accelerate the integration of inland navigation into digital and multimodal logistic chains,*
- *to work towards better coordination between national development programmes and provide transparent information about them.*

The CCNR continues to act as a platform for exchanges between its member states and inland navigation stakeholders, on subjects such as logistics chains linking seaports and the hinterland. This enables valuable exchanges of best practice, for example on reducing congestion in the seaports of Rotterdam and Antwerp, particularly in relation to container vessels.

In 2020-2023, the CCNR also participated in the research work of the PLATINA3 project aimed at better integrating inland navigation into logistics chains.

In addition, the CCNR is constantly taking stock of Member States' national support programmes and the industry's suggestions on the subject. The CCNR continues to reflect on improvements to be made, particularly with a view to financial instruments tailored to inland navigation on the European level.

7. *WE are aware of the importance of well-trained shipboard personnel and the challenge of having to replace increased age-related departures in the near future.*

*WE task the CCNR*

- *with developing up-to-date and flexible crew regulations that also take account of social issues and rapidly changing working conditions aboard and ashore as a result of new technologies,*
- *with contributing yet further to enhancing the attractiveness of careers in inland navigation, for example through targeted advertising campaigns.*

With the entry into force of the new Regulations for Rhine Navigation Personnel (RPN) on 1 April 2023, the CCNR has introduced a competence-based system for professional qualification in inland navigation. This is harmonised at European level with regard to the acquisition of professional qualifications for crew members on board inland navigation vessels and is based on the CESNI standards. At the same time, as mentioned under the previous point, the CCNR has introduced for the first time the possibility of derogating from the manning rules for innovative vessels. The approval of personnel for vessels sailing with alternative energy sources and personnel involved in automated or remotely operated vessels is a topic which is extremely important especially for CESNI, but also for the CCNR.

With the new RPN, the CCNR is also facilitating the integration of people from the maritime sector who change career to work in the inland navigation industry. The RPN also speeds up promotion opportunities for crew members on board inland navigation vessels. The CCNR's work in the field of market observation shows that the Member States' staff recruitment campaigns and aid schemes for training must be continued.

## **Conclusions**

The Mannheim Declaration gave impetus to essential work. Significant progress has been made, and yet many challenges remain. The CCNR is ready to meet them, drawing on its 200 years of experience in the service of inland navigation. There is no doubt that CCNR is best placed to respond due to its 360° knowledge and its ability to react quickly to any policy need. The expertise of its member states and its cooperation with all stakeholders enable the CCNR to find the best possible solutions to current and future challenges.

The CCNR will also make sure that it remains an organisation that is agile, adaptable and focused on the challenges of the present and of the future, with a view to best possible cost effectiveness.

The CCNR will exercise the regulatory powers entrusted to it by the Mannheim Act and, with the support of its Member States, will build on its commitment to promote prosperous, safe and environmentally friendly inland navigation on the Rhine and beyond.

The CCNR will continue to assess the responses to current and future challenges permanently and to report regularly, in particular through the end of Presidency reports presented every two years, on the progress achieved in the implementation of the Mannheim Declaration.

**PROTOCOL 32**  
**Goedkeuring van het verslag van de plenaire zitting van 7 juni 2023**

**Besluit**

Het verslag van de plenaire zitting van 7 juni 2023 is goedgekeurd.

**PROTOCOL 33**  
**Persbericht**

**Besluit**

Het ontwerppersbericht wordt zoals gebruikelijk na de plenaire vergadering ter goedkeuring voorgelegd aan de contactpersonen die zijn aangewezen door de delegaties. Het ontwerp wordt als aangenomen beschouwd zodra het op de website van de CCR is gepubliceerd.

**PROTOCOL 34**  
**Datum van de volgende plenaire vergadering**

**Besluit**

De volgende vergadering vindt plaats op 13 juni 2024 in Straatsburg.

\*\*\*