

**CENTRALE
COMMISSIE
VOOR DE
RIJNVAART**



VOORJAARSZITTING 2007

AANGENOMEN BESLUITEN

(2007 - I)

Straatsburg, 31 mei 2007

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

CC/R (07) 1 Final

VOORJAARSZITTING 2007

AANGENOMEN BESLUITEN

(2007-I)

Straatsburg, 31 mei 2007

PROTOCOL 7

Situatie en toekomst van de hotelscheepvaart

Geen besluit.

PROTOCOL 8

Samenwerking met de Internationale Commissie voor de bescherming van de Rijn

Geen besluit.

PROTOCOL 9

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

Geen besluit.

PROTOCOL 10

Wijziging van het Reglement Rijnpatenten en van het Reglement over de afgifte van radarpatenten in het vooruitzicht van het erkennen op de Rijn van buiten de Rijnsoeverstaten geldende vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen, overeenkomstig het Aanvullend Protocol nr. 7

Besluit

I

De Centrale Commissie,

opnieuw bevestigend de verplichtingen van het bedrijfsleven te willen vereenvoudigen om zo de integratie en de ontwikkeling van de Europese binnenmarkt te bevorderen,

onder verwijzing naar het belang dat zij hecht aan een zo eenvoudig, duidelijk en geharmoniseerd mogelijk juridisch kader voor de Rijnvaart, zoals zij dat opnieuw heeft bevestigd met de Verklaring van Bazel van 16 mei 2006,

handelend volgens het Aanvullend Protocol nr. 7, volgens welk zij de gelijkwaardigheid van andere documenten met de volgens de Herzene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868 afgegeven documenten kan erkennen,

vaststellend dat het erkennen op de Rijn van buiten de Rijnsoeverstaten geldende vaarbewijzen niet mogelijk is zonder een voorafgaande aanpassing van de voorschriften van het Reglement Rijnpatenten en van het Reglement betreffende het verlenen van radarpatenten,

overwegende dat het zinvol is het Reglement Rijnpatenten en het Reglement betreffende het verlenen van radarpatenten in één enkel reglement samen te voegen, overeenkomstig de conclusies waartoe zij kwam in het kader van de werkzaamheden over de reglementaire reorganisatie,

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

- trekt met ingang van 1 april 2008 het met Besluit 1996-I-31 aangenomen en voor het laatst met Besluit 2003-II-28 gewijzigde Reglement betreffende het verlenen van Rijnpatenten (Reglement Rijnpatenten) in,
- trekt met ingang van 1 april 2008 het met Besluit 1998-II-28 aangenomen en voor het laatst met Besluit 2002-II-25 gewijzigde Reglement betreffende het verlenen van radarpatenten (Reglement Radarpatenten) in,
- besluit tot het Reglement betreffende de patenten voor de scheepvaart op de Rijn (Patentreglement Rijn), dat in het Duits, Frans en Nederlands in de bijlagen bij dit besluit is vermeld.

Het nieuwe Patentreglement Rijn geldt vanaf 1 april 2008.

II

De Centrale Commissie,

In het belang van een snelle toepassing van de richtlijnen als bedoeld in artikel 1.06 van het Reglement patenten voor de Rijnvaart,

draagt de bevoegdheid tot het aannemen en wijzigen van de bovengenoemde richtlijnen aan haar Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding over. In geval van een meningsverschil in het Comité, worden de voorstellen aan de Centrale Commissie voorgelegd.

Het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding zal bij elke plenaire vergadering, ter kennisneming van de Centrale Commissie verslag uitbrengen over de sinds de laatste plenaire vergadering goedgekeurde richtlijnen.

Bijlage (separaat)

PROTOCOL 11

Invoeringsbepalingen voor de erkenning van vaarbevoegdheidsbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen op de Rijn, overeenkomstig het Aanvullend Protocol nr. 7

Besluit

De Centrale Commissie,

opnieuw bevestigend te willen bijdragen aan de bevordering van de integratie en van de ontwikkeling van de Europese binnenvaartmarkt,

onder verwijzing naar het belang dat zij hecht aan een “zo eenvoudig, duidelijk en geharmoniseerd mogelijk juridisch kader voor de Rijnvaart”, zoals zij dat opnieuw heeft bevestigd in de Verklaring van Bazel van 16 mei 2006,

bewust zijnde dat de erkenning op de Rijn van andere vaarbewijzen dan het Rijnpatent en van andere bevoegdheidsbewijzen voor de radarvaart dan het radarpatent, een maatregel ter vereenvoudiging van de verplichtingen van het bedrijfsleven is, die op significante wijze aan het economisch dynamisme van de sector kan bijdragen,

handelend volgens Aanvullend Protocol nr. 7 (“het Protocol”),

overwegende dat ten aanzien van de vaarbewijzen en de bevoegdheidsbewijzen voor de radarvaart de toepassingsbepalingen noodzakelijk zijn voor de implementatie van het Protocol, in het bijzonder om een gemeenschappelijke basis voor de erkenning van buiten de Rijnsoeverstaten geldende certificaten te creëren en om voorwaarden voor de erkenning, die de handhaving van de veiligheidsstandaard op de Rijn waarborgen, vast te stellen,

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

besluit tot de invoeringsbepalingen voor de erkenning van de vaarbevoegdheidsbewijzen en de radarbevoegdheidsbewijzen op de Rijn, die in het Duits, Frans en Nederlands in de bijlage bij dit besluit zijn vermeld.

Bijlage

**Invoeringsbepalingen voor de erkenning van vaarbevoegdheidsbewijzen en
radarbevoegdheidsbewijzen op de Rijn,
overeenkomstig het Aanvullend Protocol nr. 7**

Preambule

Art. II van het Aanvullendprotocol Nr. 7 bij de Herzienne Rijnvaartakte bepaalt, dat de CCR andere scheepvaartcertificaten en andere schipperspatenten kan erkennen, wanneer deze op basis van de voorschriften, die gelijkwaardig zijn met die, die ze in gebruik met deze Akte vastlegt, evenals als door de procedure, die de daadwerkelijke inachtneming garanderen, worden afgegeven.

De beslissing wordt door de Plenaire vergadering van de CCR genomen. Voorwaarde voor het erkenningsbesluit is naast de gelijkwaardigheid van de patenten ook de doelmatigheid van de erkenning. Een aanspraak op erkenning bestaat niet.

Ieder erkenningsbesluit bevat overeenkomstig het Besluit van de CCR 2003-I-13 een politieke beoordeling, waarbij in het bijzonder rekening wordt gehouden met:

- of er een overeenkomstige wederkerigheid bestaat,
- of de voorwaarden voor een samenwerking bestaan, die het voortbestaan van de gelijkwaardigheid ook bij toekomstige ontwikkelingen van de voorschriften waarborgen,
- eventueel andere overwegingen in samenhang met de vlotte verkeersafwikkeling op de Rijn.

1. Modaliteiten en handelswijze voor de erkenning:

- a. De erkenning volgt slechts na het overleggen van alle nationale voorschriften en regelingen, die de voorwaarden voor het afgeven van vaarbevoegdheidsbewijzen of radardiploma's vastleggen. Te overleggen zijn:
- alle bepalingen, die de materiële voorwaarden voor het verkrijgen, het behouden en het intrekken van vaarbevoegdheidsbewijzen of radarbevoegdheidsbewijzen regelen en
 - alle bepalingen, die de handelswijze met betrekking tot het verkrijgen, het behouden en het intrekken van vaarbevoegdheidsbewijzen of radarbevoegdheidsbewijzen regelen;
 - de lijst van de bevoegde autoriteiten.

Vereist zijn niet alleen de betreffende wetten en reglementen, maar ook alle belangrijke richtlijnen en andere dienstvoorschriften, besluiten of dergelijke.

- b. De gelijkwaardigheid moet worden getoetst:
- op het gebied van de materieel-juridische voorschriften,
 - op het gebied van de procedure, die de naleving van de materieel-juridische voorschriften waarborgen.
- c. Gelijkwaardige voorschriften zijn voorschriften, die:
- of identiek zijn door materieel-juridische voorschriften,
 - of
 - door procedureregels die dezelfde garantie bieden als het Reglement betreffende de patenten voor de scheepvaart op Rijn (Patentreglement Rijn)

- d. Verschillen zijn acceptabel:
- als ze geen of slechts geringe uitwerking, in het bijzonder op de veiligheid en vlotheid van de scheepvaart of op de concurrentievoorwaarden hebben;
 - als de negatieve gevolgen voldoende door positieve gevolgen met elkaar in overeenstemming worden gebracht.

2. Testmethode voor de aanvraag tot erkenning

- a. Voor de erkenning van vaarbevoegdheidsbewijzen of radarbevoegdheidsbewijzen, die op basis van een nationale of internationale regeling zijn afgegeven, moet door de staat of de internationale organisatie, die verantwoordelijk voor de regeling is, een overeenkomstige aanvraag worden ingediend. De aanvraag moet ook een verklaring met betrekking tot de bereidheid voor een wederzijdse erkenning van patenten bevatten.
- b. Bij deze aanvraag moeten de in nummer 1 onder a omschreven wettelijke basis en het model voor het betreffende bevoegdheidsbewijs in een van de werktalen van de CCR worden gevoegd.
- c. Het comité STF onderzoekt de aanvraag en neemt een standpunt met betrekking tot de gelijkwaardigheid in.
- d. Het comité STF zorgt indien nodig voor de noodzakelijke controles. Het kan aanvullende informatie eisen en vertegenwoordigers van de betreffende autoriteiten horen.
- e. De plenaire vergadering van de CCR neemt de beslissing met betrekking tot de gelijkwaardigheid en doelmatigheid van de erkenning.

3. Eisen aan de materiële gelijkwaardigheid van vaarbevoegdheidsbewijzen

Vaarbevoegdheidsbewijzen voldoen aan de materiële voorwaarden van de gelijkwaardigheid, wanneer de bepalingen met betrekking tot het verkrijgen, het behoud en het intrekken inhoudelijk met de volgende bepalingen van het Reglement betreffende de patenten voor de scheepvaart op Rijn in overeenstemming zijn. Dit betekent voor het grote patent:

- a. *Minimum leeftijd (Artikel 2.01, eerste lid)*

De houder van de vaarbevoegdheid moet ten minste 21 jaar zijn. Bevoegdheidsbewijzen, die voor deze leeftijd verkregen kunnen worden, geven de houder pas vanaf het bereiken van de minimum leeftijd het recht de Rijn te bevaren.

- b. *Eisen aan de lichamelijke en geestelijke geschiktheid (Artikel 2.01, derde lid, onder a) Aspecten en criteria (Bijlage B1)*

De houder moet zijn geschiktheid door een medisch onderzoek hebben aangetoond, dat inhoudelijk met het model van Bijlage B1 van het patentenreglement Rijn in overeenstemming is.

Tot het behoud van de gelijkwaardigheid van het bevoegdheidsbewijs moet verbindend zijn vastgelegd, dat de vernieuwing van het geschiktheidsbewijs ten minste van de leeftijd van 50 jaar iedere 5 jaar en vanaf 65 jaar elk jaar moet gebeuren.

Bevoegdheidsbewijzen, waarvoor op basis van de nationale voorschriften geen vernieuwing van het medisch onderzoek vanaf 50 jaar en vanaf 65 jaar, elk jaar, vereist is, worden als gelijkwaardig behandeld, wanneer de houder van de bevoegdheid zijn lichamelijke en geestelijke geschiktheid overeenkomstig de artikelen 2.19, 2.21 van het Patentreglement Rijn aantoonst.

c. *Beroepservaring (Artikel 2.01, vierde lid)*

De houder van de vaarbevoegdheid moet een beroepservaring hebben aangetoond, die overeenkomt met artikel 2.01, eerste lid van het Patentreglement Rijn of ten minste de richtlijn 96/50/EG. Vereist zijn ten minste vier jaar vaartijd in de binnenvaart, of een vaartijd, die door het Patentreglement Rijn als gelijkwaardig wordt beschouwd.

Bevoegdheidsbewijzen, die op basis van minder dan vier jaar beroepservaring afgegeven zijn, en waarvoor het doel het bereiken van een vierjarige beroepservaring aanvullend een in het dienstboekje of een gelijkwaardig document aangetoonde tijd wordt aangegeven, kunnen pas als gelijkwaardig worden erkend, wanneer uit deze documenten op te maken is, dat de ontbrekende beroepservaring bij de bevoegde autoriteit werd aangetoond.

Bevoegdheidsbewijzen die op basis van een praktisch examen zijn afgegeven, en waarvoor de vaartijd waarmee een vierjarige beroepservaring kan worden verkregen in het dienstboekje of een gelijkwaardig document wordt aangegeven, kunnen pas als gelijkwaardig worden erkend, wanneer uit deze documenten geconcludeerd kan worden, dat de ontbrekende beroepservaring bij de bevoegde nationale instanties wordt aangetoond. Eventueel met de aan praktische toets verbonden beperking of voorwaarden gelden daarbij ook op de Rijn.

De berekening van de vaartijd moet met artikel 2.08 van het Patentreglement Rijn overeenkomen: 180 effectieve vaardagen in de binnenvaart gelden als een jaar vaartijd. Binnen een periode van 365 opeenvolgende dagen kunnen maximaal 180 dagen als vaartijd worden meegerekend.

d. *Eisen aan de beroepskennis (Artikel 2.01, derde lid, onderdeel c)*

De beroepskennis moet door middel van een examen zijn aangetoond, waarvan de inhoud ten minste met de eisen van de bijlage D1 van het Patentreglement Rijn of met de eisen van de richtlijn 96/50 EG overeenkomen. De bevoegdheidsbewijzen, die alleen volgens de nationale regeling het voeren van bepaalde schepen toestaan, gelden op de Rijn eveneens alleen voor het voeren van deze schepen.

e. *Aanvullende bevoegdheid (Artikelen 2.05, 2.06)*

De houder van een als gelijkwaardig erkend bevoegdheidsbewijs is alleen in samenhang met een bewijs voor riviergedeelten volgens artikel 2.17 van het Patentreglement Rijn voor de vaart op de in artikel 2.05 van het Patentreglement Rijn bechreven riviergedeelten toegestaan.

4. Eisen aan de materiële gelijkwaardigheid van radarbevoegdheidsbewijzen

Radarbevoegdheidsbewijzen voldoen aan de materiële voorwaarden van de gelijkwaardigheid, wanneer de bepalingen met betrekking tot het verkrijgen, het behoud en het intrekken inhoudelijk met volgende voorschriften van het Reglement betreffende de patenten voor de scheepvaart op Rijn overeenkomen:

a. *Minimum leeftijd*

De houder van de bevoegdheid moet ten minste 18 jaar oud zijn.

b. *Aanvullende bepalingen*

De houder van de bevoegdheid moet ten minste houder van een vaarbevoegdheidsbewijs en een mrifoonbedieningscertificaat zijn.

c. *Eisen aan de kennis voor het voeren van een schip met radar in de binnenvaart*

De kennis moet door middel van een examen aangetoond zijn, waarvan de inhoud ten minste met de eisen van de bijlage D2 van het Patentreglement Rijn moet overeenkomen.

5. **Aanvullende voorwaarden**

- a. De vaarbevoegdheidsbewijzen en de radarbevoegdheidsbewijzen moeten ten minste in één werktal van de CCR zijn opgesteld.
- b. De CCR houdt zich de mogelijkheid voor, aanvullende voorwaarden te voorzien, wanneer wordt vastgesteld, dat het Rijnpatent of Radarpatent en het vaarbevoegdheidsbewijs of het radarbevoegdheidsbewijs niet volkomen gelijkwaardig zijn. Deze voorwaarden worden in het besluit voor erkenning opgenomen.

6. **Verder ontwikkelen van de erkenningsbeslissingen**

- a. De CCR nodigt de landen waarvan de vaarbevoegdheidsbewijzen of de radarbevoegdheidsbewijzen door de CCR zijn erkend, naar behoefte voor een gemeenschappelijke bijeenkomst uit. De vergadering zal in het bijzonder:
 - een bijdrage daarvoor leveren, dat de toekomstige ontwikkelingen en noodzakelijke reglementaire aanpassingen in gezamenlijke regelingen uniform plaatshebben;
 - de coördinatie van de controlemechanismen tussen de landen dienen;
 - daarvoor een synopsis van de in de verschillende landen geldende testmethoden te vervaardigen;
 - het unificeren van de in de verschillende landen gebruikte bevoegdheidsformulieren bevorderen.
- b. De CCR lidstaten en de landen waarvan de bevoegdheidsbewijzen als gelijkwaardig erkend zijn, elkaar onafhankelijk van de gemeenschappelijke vergaderingen tijdig op de hoogte brengen met betrekking tot de voorgenomen wijzigingen en ontwikkelingen, die de patenten, vaarbevoegdheidsbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen betreffen.

PROTOCOL 12

Verlenging van een voorschrift van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 van het Politiereglement (Artikel 1.01)

Besluit

De Centrale Commissie verlengt, overeenkomstig artikel 1.22, derde lid, van het Rijnvaartpolitiereglement, het volgende voorschrift van tijdelijke aard:

Artikel 1.01, onderdeel v, begripsbepaling "flikkerlicht"
(aangenomen met Besluit 2004-I-14).

Het voorschrift geldt van 1 oktober 2007 tot en met 30 september 2010.

PROTOCOL 13

Wijziging van het Politiereglement door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 (Artikel 1.08)

De Centrale Commissie

neemt kennis van het volgende besluit betreffende de wijziging van het Politiereglement, die op 20 maart 2007 middels de schriftelijke procedure is aangenomen:

"Besluit van 20 maart 2007

Wijziging van het Politiereglement door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 (Artikel 1.08)

De Centrale Commissie,

ten behoeve van de harmonisatie van haar voorschriften voor de individuele reddingsmiddelen voor passagiers op passagiersschepen evenals van het in aanmerking nemen van het invoeren van nieuwe internationale normen,

op voorstel van haar Comité Politiereglement,

overeenkomstig artikel 1.22, derde lid, van het Rijnvaartpolitiereglement,

besluit tot de bij Besluit 2006-II-21 voorziene aanvulling van artikel 1.08 van het Rijnvaartpolitiereglement met een nieuw vierde lid, te schrappen en besluit daar voor in de plaats tot de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijziging van artikel 1.08.

De in de bijlage vermelde wijziging geldt vanaf 1 april 2007 tot en met 31 maart 2010."

Bijlage

Aan artikel 1.08 wordt een vierde lid toegevoegd:

- "4. Onverminderd het derde lid moeten de in onderdeel 44 van het certificaat van onderzoek vermelde individuele reddingsmiddelen voor passagiers geschikt en aan boord beschikbaar zijn. Individuele reddingsmiddelen worden geacht geschikt te zijn, wanneer zij aan de Europese Normen EN 395 : 1998, EN 396 : 1998, EN ISO 12402-3 : 2006 of EN ISO 12402-4 : 2006 voldoen en qua aantal en verdeling per type overeen komen met het aantal aan boord zijnde volwassenen en kinderen."

PROTOCOL 14

Invoeren van het elektronisch melden in de Rijnvaart (2006-II-23)

1. De CCR heeft in het voorjaar 2003 een standaard met regels voor het uitwisselen van elektronische meldingen in de binnenvaart aangenomen. De CCR heeft deze standaard in het najaar 2006 geactualiseerd en opdracht gegeven aan haar Comité Politierglement, door de Werkgroep Politierglement met medewerking van het bedrijfsleven, tot de plenaire voorjaarsvergadering 2007 voorstellen uit te laten werken, waarmee het overdragen van volgens het Rijnvaartpolitierglement voorgeschreven meldingen langs elektronische weg volgens deze standaard geleidelijk en rekening houdend met de aan boord van het betrokken schip en bij de verkeersposten beschikbare installaties, bindend in het reglement wordt vastgelegd.
2. Het Comité Politierglement, via de Werkgroep Politierglement in samenwerking met de RIS-werkgroep, heeft na raadpleging van het bedrijfsleven vastgesteld dat het zinvol is, teneinde het grote aantal meldingen in de verkeersposten zeker en efficiënt te kunnen verwerken, in eerste instantie voor schepen met containers aan boord de overbrenging van de voorgeschreven meldingen in elektronische vorm te vereisen. Dit geldt zowel voor de meldingen tussen de schepen en de verkeerspost als ook voor het overdragen van de meldingen tussen de verkeersposten.
3. Verder zijn de werkgroepen van mening dat na circa twee jaar voldoende ervaring zou moeten zijn opgedaan, om rekening houdend met de ontwikkelingen in de uitrusting van de schepen met de nodige inrichtingen, tot een uitbreiding van het verplicht melden in elektronische vorm over andere scheepscategorieën te kunnen beslissen.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement en onder verwijzing naar haar Besluit 2006-II-23,

met het doel de veiligheid van de containervaart op de Rijn te verhogen en het verwerken van de scheepsmeldingen in de verkeersposten te verbeteren,

besluit, met ingang van 1 april 2008 voor schepen die meer dan een nog vast te stellen aantal containers vervoeren, de overbrenging van de volgens het Rijnvaartpolitierglement voorgeschreven meldingen in elektronische vorm te eisen,

geeft opdracht aan haar Comité Politierglement, door de werkgroep Politierglement met medewerking van het bedrijfsleven en de RIS-Werkgroep, haar uiterlijk in het najaar 2007 concrete voorstellen voor de daartoe benodigde wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement en eventueel andere ondersteunende maatregelen voor te leggen.

PROTOCOL 15

Standaardisering van het volgen en opsporen van schepen in de binnenvaart Typegoedkeuring, inbouw en gebruik van Inland AIS-apparatuur op binnenschepen

1. De Centrale Commissie, in het bewustzijn dat voor het volgen en opsporen van schepen in de binnenvaart automatische systemen voor het uitwisselen van nautische gegevens tussen schepen evenals tussen schepen en inrichtingen aan land noodzakelijk zijn, heeft in het voorjaar 2006 de Standaard volgen en opsporen van schepen in de binnenvaart aangenomen.
2. De richtlijnen en aanbevelingen voor binnenvaartinformatiediensten (RIS-richtlijn 2002) van de PIANC en van de CCR definiëren het automatische identificatiesysteem (AIS) voor de binnenvaart (Inland-AIS) als een belangrijke technologie voor de automatische uitwisseling van nautische gegevens tussen schepen en tussen schip en land.
3. De IMO heeft voor de zeevaart het automatische identificatiesysteem (AIS) ingevoerd. Alle zeeschepen op internationale reizen als bedoeld in hoofdstuk 5 van het SOLAS-verdrag, moeten sinds eind 2004 met een AIS-systeem zijn uitgerust. De Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad¹ schrijft tevens voor dat bepaalde schepen die een haven van een lidstaat aandoen moeten zijn uitgerust met een AIS dat te allen tijde operationeel gehouden dient te worden.
4. Met het oog op de specifieke belangen van de binnenvaart is het AIS verder ontwikkeld tot het zogenoemde Inland-AIS dat volledig met het voor de zeevaart bestemde AIS van de IMO compatibel is. Het systeem is ook compatibel met de andere bestaande standaarden voor de binnenvaart.
5. De voorwaarden voor een betrouwbaar gebruik van het AIS zijn:
 - vakkundige installatie, voldoende nauwkeurigheid, betrouwbaarheid en storingsvrij functioneren van de aan boord vereiste inrichtingen,
 - geëigend gebruik van de parameters waaronder het vakkundig invoeren van de statische en dynamische parameters zoals de afmetingen van het schip, de positie van de antenne en informatie over de lading.
6. Om een betrouwbaar gebruik van het Inland AIS te waarborgen, dient het Rijnvaartpolitiereglement met voorschriften voor het gebruik van AIS-apparatuur aan boord van binnenschepen en het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn met voorschriften voor het uitrusten van binnenschepen met AIS-apparatuur te worden aangevuld en voor de typegoedkeuring van deze apparatuur door de bevoegde autoriteiten dienen bedrijfs- en vermogensvereisten, testmethoden en vereiste testresultaten (teststandaard) te worden ingevoerd.
7. De Europese expertgroep "Tracking and Tracing on Inland Waterways" heeft de teststandaard voor Inland AIS-apparatuur op binnenschepen ontworpen en zal indien noodzakelijk ook voorstellen voor de regelmatige aanpassing daarvan uitwerken.

¹ Publicatieblad L 208 van 05.08.2002, blz. 10

8. De teststandaard voor Inland AIS neemt zoveel mogelijk de actuele vereisten voor AIS-apparatuur op zeeschepen in aanmerking, opdat deze AIS-apparatuur probleemloos aan de specifieke benodigdheden van de binnenvaart aangepast kan worden en de typegoedkeuringsprocedures voor Inland AIS-apparatuur zo eenvoudig mogelijk kunnen verlopen.
9. De teststandaard en de toekomstige herzieningen (updating) worden door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart op het CCR-website gepubliceerd (www.ccr-zkr.org).
10. Met het aannemen van de teststandaard evenals met de nog volgende wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement en van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn worden de voorwaarden voor een veilig gebruik van Inland-AIS in de toekomst gecreëerd. Het aannemen van deze standaard houdt geen verplichting tot uitrusten van de schepen in.

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar Besluit 2006-I-21 Standaardisering van het volgen en het opsporen van schepen in de binnenvaart,

vaststellende dat de veiligheid en het goede verloop van het binnenvaartverkeer evenals de bescherming van het milieu door geautomatiseerde systemen voor het volgen en opsporen van schepen verder kunnen worden verbeterd en dat reeds in de volgende maanden de apparatuur voor het automatische identificatiesysteem voor de binnenvaart (Inland AIS) op binnenschepen geïnstalleerd zullen worden,

bewust zijnde dat voorschriften voor de inbouw en het gebruik van deze apparatuur op binnenschepen evenals voor de op uniforme bedrijfs- en vermogensvereisten, testmethoden en vereiste testresultaten (teststandaard) gebaseerde typegoedkeuring daarvan noodzakelijk zijn opdat deze systemen veilig functioneren,

wensend, door een vroegtijdig aannemen door de CCR van de teststandaard, aan de ontwikkelaars en de gebruikers de noodzakelijke plannings- en investeringsveiligheid te bieden en het snel invoeren van deze diensten ook op andere vaarwegen dan de Rijn te bevorderen

besluit tot de bij dit besluit in het Engels, Duits, Frans en Nederlands vermelde inhoud van de teststandaard voor Inland AIS,

en neemt bovendien het besluit

- met ingang van 1 april 2008 uitsluitend nog de inbouw van AIS-apparatuur die aan de teststandaard voldoet, op Rijnvaartschepen toe te staan,
- nog tot 31 december 2011 het gebruik van IMO Class A Transponders die op binnenschepen tot en met 31 maart 2008 aantoonbaar werden ingebouwd of die op zeeschepen zijn ingebouwd, toe te staan,

geeft opdracht aan haar Comité Politierglement,

- in het bijzonder gebaseerd op de technische ontwikkeling en op de in de praktijk opgedane ervaring, de teststandaard regelmatig met de noodzakelijke updates aan te passen, waarbij de RIS-werkgroep in samenwerking met de Europese expertgroep "Tracking and Tracing on Inland Waterways" voorstellen hiertoe zal uitwerken,
- door de RIS-werkgroep en de Werkgroep Politierglement, indien noodzakelijk in samenwerking met de Werkgroep Reglement van onderzoek, de noodzakelijke wijzigingen en aanvullingen van het Rijnvaartpolitierglement en van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn met het oog op de typegoedkeuring, de inbouw en het gebruik van de Inland AIS-apparatuur, te laten voorbereiden,

stelt aan de Europese Commissie voor samen te werken met de CCR, om de opstelling van uniforme voorschriften voor de typegoedkeuring en de inbouw van Inland AIS-apparatuur op alle binnenvaarwegen van de Europese Unie te waarborgen.

Bijlage (separaat)

PROTOCOL 16

Verlenging van de voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (Artt. 22a.01 tot en met 22a.06)

Besluit

De Centrale Commissie verlengt, overeenkomstig artikel 1.06 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, de volgende voorschriften van tijdelijke aard:

- a. Artikelen 22a.01, 22a.02, 22a.03, 22a.04 en artikel 22a.06 – Bijzondere bepalingen voor vaartuigen met een lengte van meer dan 110 m (aangenomen met Besluit 2005-II-19),
- b. Artikel 22a.05 – Aanvullende uitrusting (aangenomen met Besluit 2004-I-18),
- c. - Artikel 22a.05, eerste lid, onder a, eerste alinea - Meerschroefsaandrijving (aangenomen met Besluit 2004-I-18),
- Artikel 22a.05, eerste lid, onder a, eerste alinea, punt 1 (betreft alleen de Franse versie) (aangenomen met Besluit 2005-I-16),
- d. Artikel 22a.05, tweede lid (betreft alleen de Franse versie) (aangenomen met Besluit 2004-I-18),
- e. Artikel 22a.05, tweede lid, onder c – Verwijzing naar het ADNR (aangenomen met Besluit 2004-II-21),
- f. Artikel 22a.05, derde lid – Vereisten voor passagiersschepen (aangenomen met Besluit 2004-I-18).

Deze voorschriften gelden van 1 oktober 2007 tot en met 30 september 2010.

PROTOCOL 17

Wijziging van het Reglement van Onderzoek door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 (Artikel 10.05, 15.09, 24.04)

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Reglement van onderzoek,

rekening houdend met de inwerkingtreding van nieuwe Europese normen et ter verduidelijking van bepaalde voorschriften,

overeenkomstig artikel 1.06 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn,

besluit tot de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van de artikelen 10.05, 15.09 en 24.04.

De in de bijlage vermelde wijziging geldt van 1 oktober 2007 tot en met 30 september 2010. De voorschriften van tijdelijke aard ten aanzien van de in de bijlage vermelde bepalingen die nog op deze datum gelden, vervallen met ingang van deze datum.

Bijlage

1. *Artikel 10.05 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Het eerste lid komt als volgt te luiden:*

- "1. Aan boord van vaartuigen moeten ten minste drie reddingsboeien aanwezig zijn, die
- aan de Europese norm EN 14 144 : 2003 of
 - aan Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Solas 1974), Hoofdstuk III, Regel 7.1, en aan de internationale code betreffende de reddingsmiddelen (LSA), paragraaf 2.1 voldoen.

Ze moeten zich in gebruiksklare toestand op vaste en daarvoor geschikte plaatsen aan dek bevinden en mogen niet zijn vastgemaakt aan de houders. Ten minste één reddingsboei moet zich in de onmiddellijke nabijheid van het stuurhuis bevinden en deze moet zijn voorzien van een automatisch ontbrandend licht, gevoed door batterijen, dat in het water niet kan uitgaan."

b. *Het tweede lid komt als volgt te luiden:*

- "2. Aan boord van vaartuigen moet zich voor ieder zich regelmatig aan boord bevindend persoon een voor hem persoonlijk geschikt, automatisch opblaasbaar zwemvest, dat voldoet aan de Europese normen EN 395 : 1998, EN 396 : 1998, EN ISO 12402-3 : 2006 of EN ISO 12402-4 : 2006, onder handbereik bevinden. Voor kinderen zijn ook harde zwemvesten, die aan deze normen voldoen, toegelaten."

2. *Artikel 15.09 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Het eerste lid komt als volgt te luiden:*

- "1. Behalve de in artikel 10.05, eerste lid, genoemde reddingsboeien moeten op alle voor passagiers bestemde, niet gesloten delen van de dekken aan beide zijden van het schip reddingsboeien die voldoen
- aan de Europese norm EN 14 144 : 2003 of
 - aan het Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Solas 1974), Hoofdstuk III, Regel 7.1, en aan de internationale code betreffende de reddingsmiddelen (LSA), paragraaf 2.1, op een afstand van telkens niet meer dan 20 m uit elkaar beschikbaar zijn.

De ene helft van alle voorgeschreven reddingsboeien moet zijn voorzien van een drijvende lijn die tenminste 30 m lang moet zijn en een doorsnede van 8 tot 11 mm moet hebben. De andere helft van de voorgeschreven reddingsboeien moet zijn voorzien van een automatisch ontbrandend licht, gevoed door batterijen, dat in het water niet kan uitgaan."

b. Het tweede lid komt als volgt te luiden:

"2. Behalve de reddingsboeien als bedoeld in het eerste lid moeten:

- a. voor alle leden van het boordpersoneel die een taak volgens de veiligheidsrol hebben, individuele reddingsmiddelen als bedoeld in artikel 10.05, tweede lid, onder handbereik beschikbaar zijn;
- b. voor alle overige leden van het boordpersoneel individuele reddingsmiddelen volgens de Europese Normen EN 395 : 1998, EN 396 : 1998, EN ISO 12402-3 : 2006 of EN ISO 12402-4 : 2006, onder handbereik beschikbaar zijn."

c. Het vierde lid komt als volgt te luiden:

"4. Behalve de reddingsmiddelen als bedoeld in het eerste en tweede lid moeten voor in totaal 100 % van het ten hoogste toegelaten aantal passagiers individuele reddingsmiddelen volgens de Europese Normen EN 395 : 1998, EN 396 : 1998 EN ISO 12402-3 : 2006 of EN ISO 12402-4 : 2006, aanwezig zijn."

3. Artikel 24.04, vijfde lid, komt te luiden:

"5. Indien dit voorschrift bij de vereisten aan de hoedanigheid van uitrustingsstukken verwijst naar een Europese of internationale norm, mogen na een nieuwe formulering of bewerking van die norm de betreffende uitrustingsstukken nog maximaal 20 jaar na de nieuwe formulering of bewerking van de norm verder worden gebruikt."