

**CENTRALE
COMMISSIE
VOOR DE
RIJNVAART**



VOORJAARSZITTING 2008

AANGENOMEN BESLUITEN

(2008 - I)

Straatsburg, 29 mei 2008

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

CC/R (08) 1 Final

VOORJAARSZITTING 2008

AANGENOMEN BESLUITEN

(2008-I)

Straatsburg, 29 mei 2008

INHOUD

Bladzijde

I. Opening van de zitting – Samenstelling van de Centrale Commissie – Goedkeuring van de agenda	
Protocol 1: Opening van de zitting – Samenstelling van de Centrale Commissie – Goedkeuring van de agenda	1
Protocol 2: Samenstelling van de Kamer van Beroep	1
II. Algemene en juridische zaken	
Protocol 3: Richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR	1
Protocol 4: Betrekkingen met de Europese Commissie	7
Protocol 5: Op weg naar een evenwicht tussen de belangen van waterecologie en scheepvaart – Gemeenschappelijke aanbevelingen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn (ICBR)	7
Protocol 6: Samenwerking met de Moezelcommissie	11
Protocol 7: Samenwerking met de Donaucommissie	11
Protocol 8: Verdrag van Straatsburg inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI).....	11
Protocol 9: Ratificaties van verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR	11
Protocol 10: Gemeenschappelijke interpretatie van het Aanvullend Protocol nr. 6.....	12
Protocol 11: Communicatie en samenwerking bij ernstige ongevallen op de Rijn	13
III. Klimaatverandering en de Rijnvaart	
Protocol 12: Klimaatverandering en Rijnvaart	13
Protocol 13: Verslag van het Permanent Technisch Comité en van het Comité Reglement van onderzoek.....	23
Protocol 14: Organisatie van het CCR-Congres Klimaatverandering en Rijnvaart	23
IV. Economische aspecten	
Protocol 15: Economische situatie in de Rijnvaart	23
V. Afvalverwijdering en milieubescherming	
Protocol 16: Tenuitvoerlegging van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart	35

VI. Schipperspatenten en bemanning

Protocol 17: Erkenning van nationale vaarbewijzen van bepaalde lidstaten.....	35
Protocol 18: Erkenning van de Roemeense vaarbewijzen A en B en van het Roemeense radarbevoegdheidsbewijs	46
Protocol 19: Administratieve overeenstemming met Roemenië.....	52

VII. Verkeersregels

Protocol 20: Wijziging van het Politierglement door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 (Artikel 4.07)	69
Protocol 21: Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement (Artikelen 1.08, 1.10, 1.13, 1.19, 1.25, 2.01, 3.09, 3.23, 3.27, 6.31, 6.32, 7.04, 9.06, 9.07, 9.10, 9.12, 9.13, 10.01, 14.02, 14.11, 14.12, 14.13, bijlage 7)	70
Protocol 22: Elektronisch melden in de Rijnvaart	80

VIII. Technische voorschriften voor schepen

Protocol 23: Reglement van onderzoek – Verlenging van de voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 (Artikelen 7.02, 10.03a, 10.03b, 15.03, 15.06, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 21.02, 24.02, 24.03 en 24.06)	81
Protocol 24: Definitieve wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (Inhoudsopgave, artikelen 2.05, 6.02, 6.03, 6.07, 7.03, 7.04, 8.02, 8.03, 8.05, 8.06, 8.07, 8.08, 8.09, 8.10, 8a.01, 8a.02, 8a.03, 8a.07, 8a.11, 10.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 15.09, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22b.11, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, bijlagen B en I)	85

IX. Vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren

Protocol 25: ADNR – wijzigingen.....	120
Protocol 26: Vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn Opdrachten van het Comité gevaarlijke stoffen – Ontbinding van de Werkgroep Gevaarlijke stoffen.....	121

X. Vraagstukken in verband met de Rijnvaart

Protocol 27: Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn (2003-I-28 en 2007-II-30)	122
Protocol 28: Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van Iffezheim evenals in de sector stroomafwaarts Vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluizen bij Iffezheim Waterstand aan de peilschaal van Iffezheim in 2007	125
Protocol 29: Verkeersbrug over de Waal bij Nijmegen (p.k. 885,785)	126

XI. Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van de door comités en werkgroepen genomen beslissingen

Protocol 30: Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van de door comités en werkgroepen genomen beslissingen	132
---	-----

XII. Begroting en beheer

Protocol 31: Begroting voor 2009 van de Centrale Commissie	143
Protocol 32: Begroting voor 2009 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden	143
Protocol 33: Voorlopige begroting voor 2009 van het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan	143
Protocol 34: Goedkeuring van het verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2007	144

XIII. Diversen

Protocol 35: Persbericht	151
Protocol 36: Datum van de volgende vergadering	151

PROTOCOL 16

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

Geen besluit.

PROTOCOL 17

Erkenning van nationale vaarbewijzen van bepaalde lidstaten

Besluit

De Centrale Commissie

opnieuw bevestigend te willen bijdragen aan de integratie en aan 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 de lidstaten dat tot uitdrukking hebben gebracht in de Verklaring van Bazel van 16 mei 2006,

bewust zijnde dat de erkenning op de Rijn van buiten de Rijn afgegeven vaarbewijzen een maatregel betreft waarmee wordt beoogd de verplichtingen van het bedrijfsleven te vereenvoudigen en op significante wijze aan de economische veerkracht van de sector bij te dragen,

overwegende dat de erkenning van buiten de Rijn afgegeven vaarbewijzen een prioritaire opgave van de CCR is, hetgeen een zo spoedig mogelijke inwerkingtreding van de nodige wijzigingen van het Patentreglement Rijn rechtvaardigt,

overwegende dat een dergelijke erkenning de wijziging van het Patentreglement Rijn krachtens artikel 1.07 van dat reglement rechtvaardigt,

handelend overeenkomstig Aanvullend Protocol nr. 7 van de Akte van Mannheim,

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

I

Erkent de geldigheid op de Rijn van de volgende Duitse vaarbewijzen:

- het schipperspatent (Schifferpatent) A en
- het schipperspatent (Schifferpatent) B,

afgegeven door de bevoegde Duitse autoriteiten krachtens de Verordening "Verordnung über Befähigungszeugnisse in der Binnenschifffahrt" van 15 december 1997, laatstelijk gewijzigd door artikel 501 van de verordening van 31 oktober 2006 (BGBl-I, blz. 2407 ss),

indien aan de volgende aanvullende voorwaarden wordt voldaan:

- voor de geldigheid van deze vaarbewijzen op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en de Spijsche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in Bijlage A3 bij het Patentreglement Rijn vermelde model worden overgelegd,
- de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn voorleggen, dat volgens de door dat reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.

De Duitse delegatie verplicht zich tot het verstrekken aan de CCR van toekomstige wijzigingen van haar nationale regelgeving inzake het verkrijgen van door dit besluit erkende vaarbewijzen.

II

Erkent de geldigheid op de Rijn van de volgende Nederlandse vaarbewijzen:

- groot vaarbewijs A
- groot vaarbewijs B
- groot vaarbewijs I
- groot vaarbewijs II,

afgegeven door de bevoegde Nederlandse autoriteiten krachtens de Binnenschepenwet, Stb. 1981, 678, gewijzigd door Stb.2007.176,

indien aan de volgende aanvullende voorwaarden wordt voldaan:

- voor de geldigheid van deze vaarbewijzen op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en de Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in Bijlage A3 bij het Patentreglement Rijn vermelde model worden overgelegd,
- de houder moet ten minste 21 jaar oud zijn,
- de houder van groot vaarbewijs I of van groot vaarbewijs II is slechts tot het bereiken van de leeftijd van 50 jaar gerechtigd op de Rijn te varen.
- de houder van groot vaarbewijs A of van groot vaarbewijs B moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn voorleggen, dat volgens de door dat reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.

De Nederlandse delegatie verplicht zich tot het verstrekken aan de CCR van toekomstige wijzigingen van haar nationale regelgeving inzake het verkrijgen van door dit besluit erkende vaarbewijzen.

III

Erkent de geldigheid op de Rijn van de volgende Belgische vaarbewijzen:

- certificaat de conduite/vaarbewijs A
- certificaat de conduite/vaarbewijs B

afgegeven door de bevoegde Belgische autoriteiten krachtens de wet van 21 mei 1991 en het Koninklijk Besluit van 23 december 1998, gewijzigd door het Koninklijk Besluit van 27 maart 2007 gewijzigde versie,

indien aan de volgende aanvullende voorwaarden wordt voldaan:

- voor de geldigheid van deze vaarbewijzen op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en de Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in Bijlage A3 bij het Patentreglement Rijn vermelde model worden overgelegd,
- de houder moet ten minste 21 jaar oud zijn,

- de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn voorleggen, dat volgens de door dat reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.

De Belgische delegatie verplicht zich tot het verstrekken aan de CCR van toekomstige wijzigingen van haar nationale regelgeving inzake het verkrijgen van door dit besluit erkende vaarbewijzen.

IV

Besluit overeenkomstig artikel 1.07 van het Patentreglement Rijn tot de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van Bijlage C1 van het Patentreglement Rijn.

Deze wijzigingen gelden van 1 oktober 2008 tot en met 30 september 2011.

- Bijlage C1 bij het Patentreglement Rijn komt te luiden:

Als gelijkwaardig erkende vaarbewijzen

Land	Naam van het gelijkwaardig erkende bewijs	Aanvullende voorwaarden	Voor de afgifte bevoegde nationale autoriteit(en)	Model van het gelijkwaardig erkende bewijs
D	Schifferpatent A	- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en de Spijsche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in Bijlage A3 bij het Patentreglement Rijn vermelde model worden overgelegd, - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn voorleggen, dat volgens de door de Rijnvaartreglementering voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.	Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord en Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest	Model
D	Schifferpatent B		Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord, Nordwest, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	
NL	Groot vaarbewijs A	- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en de Spijsche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in Bijlage A3 bij het Patentreglement Rijn vermelde model worden overgelegd, - de houder moet ten minste 21 jaar oud zijn, - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn voorleggen, dat volgens de door de Rijnvaartreglementering voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.	CCV, afdeling binnenvaart P.C. Boutenslaan 1 Postbus 1970 2280 DV Rijswijk	Model
NL	Groot vaarbewijs B			
NL	Groot vaarbewijs I	- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en de Spijsche Veer (km 857,40) moet tevens een aanvullend bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in Bijlage A3 bij het Patentreglement Rijn vermelde model worden overgelegd - de houder moet ten minste 21 jaar oud zijn - de houder is slechts tot het bereiken van de leeftijd van 50 jaar gerechtigd op de Rijn te varen.	Tot 1 maart 2001 afgegeven door KOFs	Model
NL	Groot vaarbewijs II			


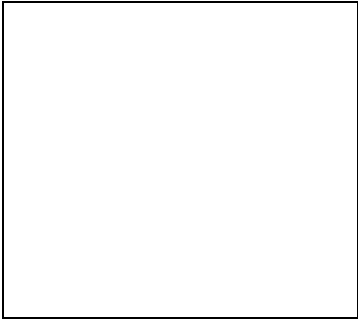
Land	Naam van het gelijkwaardig erkende bewijs	Aanvullende voorwaarden	Voor de afgifte bevoegde nationale autoriteit(en)	Model van het gelijkwaardig erkende bewijs
B	Certificat de conduite/vaarbewijs A	- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en de Spijsche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in Bijlage A3 bij het Patentreglement Rijn vermelde model worden overgelegd, - de houder moet ten minste 21 jaar oud zijn, de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn voorleggen, dat volgens de door de Rijnvaartreglementering voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.	S.P.F. Mobilité et Transports/F.O.D. Mobilité en vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat- Generaal Vervoer Te Land City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brussel	Model
B	Certificat de conduite/Vaarbewijs B			

Duits model:

Schifferpatent für die Binnenschifffahrt A en B

(85 mm x 54 mm – Achtergrond blauw, overeenkomstig ISO-Norm 78.10)

(Voorzijde)

SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT: A/B	Bundesrepublik Deutschland Wasser- und Schifffahrts- direktion xxx
1. xxx	
2. xxx	
3. 01.01.1960 — D - Duisburg	
4. 02.01.1998	
7. ###	
8. AB	
9. R, Tonnen, kW, > 1600	
10. 31.12.2009	
11.	
5. Xxx	

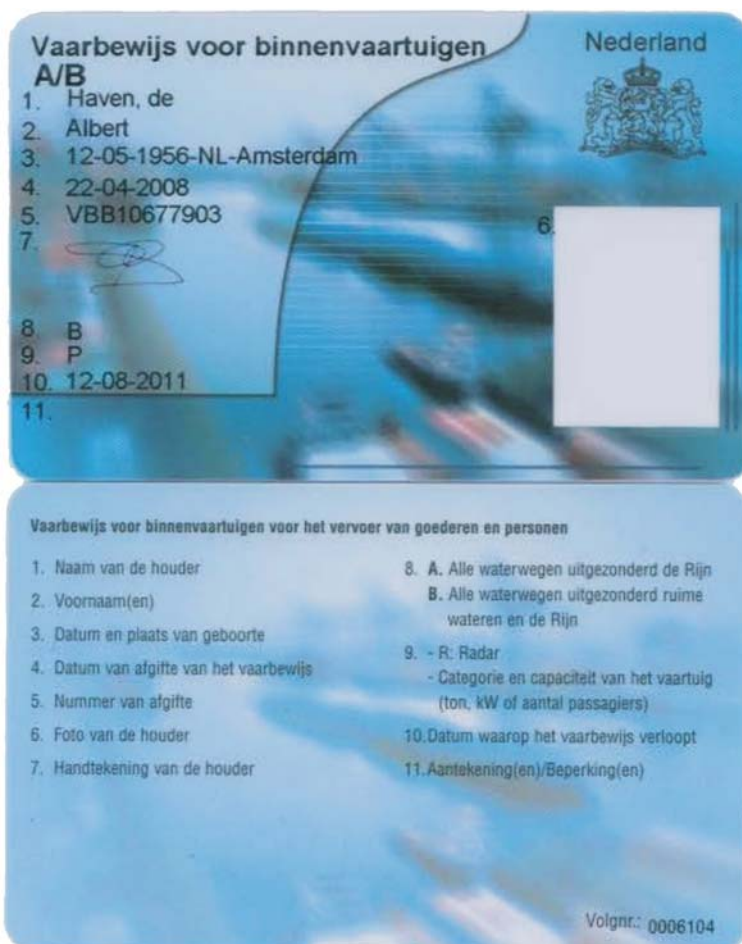
(Achterzijde)

SCHIFFERPATENT FÜR DEN BINNENSCHIFFSGÜTER- UND -PERSONENVERKEHR	
1. Name des Inhabers	9. — R (Radar) — Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes, für die das Patent gilt (Tonnen, kW, mehr als 1600 Fahrgäste)
2. Vorname(n)	10. Ungültigkeitsdatum
3. Geburtsdatum und –ort	11. Vermerk(e) Einschränkungen Wasserstraßen mit besonderer Streckenkenntnis
4. Ausstellungsdatum des Patentes	
5. Ausstellungsnummer	
6. Lichtbild des Inhabers	
7. Unterschrift des Inhabers	
8. A Alle Wasserstraßen außer dem Rhein B Alle Wasserstraßen außer Seeschifffahrtsstraßen und dem Rhein	

Nederlandse modellen:

Groot vaarbewijs A en B

(85 mm x 54 mm - achtergrond blauw)



Groot vaarbewijs I en II :

(voorzijde)



(achterzijde)

Groot vaarbewijs I*)

registratienummer	VB 001002473
naam	[REDACTED]
voornamen	[REDACTED]
geboorteplaats	THOLEN
geboortedatum	27 maart 1966
vaarbewijs is geldig tot	27 maart 2031
afgegeven op	27 maart 1991
afgegeven door	de directeur van de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart te Amsterdam
handtekening directeur KOF	
handtekening houder	

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft op grond van artikel 18 van de Binnenscheepwet en artikel 2a van het Besluit vaarbewijzen binnenvaart de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart te Amsterdam aangewezen als instelling belast met de afgifte van het groot vaarbewijs (Stcrt. 1990, 42).

GROOT VAARBEBEIJIS I, AFGEGEVEN VOOR DE VAART OP DE RIVIEREN, KANALEN EN MEREN (BINNENWATEREN MET UITZONDERING VAN DE WESTERSCHELDE, DE OOSTERSCHELDE HET IJSSELMEER, DE WADDENZEE, DE EEMS EN DE DOLLARD)

Kleine vaarbewijzen zijn geldig voor het varen met:

- 1 schepen met een lengte van minder dan 20 meter, niet zijnde:
 - a een sleep- of duwboot, gebezigd om schepen met een lengte van 20 meter of meer te slepen, te duwen of langsij vastgemaakt mee te voeren;
 - b een schip, gebezigd voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 personen buiten de bemanning.
- 2 schepen met een lengte van 20 meter of meer, waarmee niet bedrijfsmatig wordt gevaren.

Grote vaarbewijzen zijn geldig voor het varen met alle schepen.

Groot vaarbewijs II*)

registratienummer	VB 000646874
naam	[REDACTED]
voornamen	[REDACTED]
geboorteplaats	NECKARSTEINHACH
geboortedatum	02 mei 1936
vaarbewijs is geldig tot	02 mei 2001
afgegeven op	17 oktober 1985
afgegeven door	de directeur van de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart te Amsterdam
handtekening directeur KOF	
handtekening houder	

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft op grond van artikel 18 van de Binnenscheepwet en artikel 2a van het Besluit vaarbewijzen binnenvaart de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart te Amsterdam aangewezen als instelling belast met de afgifte van het groot vaarbewijs (Stcrt. 1990, 42).

GROOT VAARBEBEIJIS II, AFGEGEVEN VOOR DE VAART OP ALLE BINNENWATEREN

Kleine vaarbewijzen zijn geldig voor het varen met:



- 1 schepen met een lengte van minder dan 20 meter, niet zijnde:
 - a een sleep- of duwboot, gebezigd om schepen met een lengte van 20 meter of meer te slepen, te duwen of langsij vastgemaakt mee te voeren;
 - b een schip, gebezigd voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 personen buiten de bemanning.
- 2 schepen met een lengte van 20 meter of meer, waarmee niet bedrijfsmatig wordt gevaren.

Grote vaarbewijzen zijn geldig voor het varen met alle schepen.

*) Dit document kan ook door de "Minister van Verkeer en Waterstaat, namens deze, De Directeur-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken" worden afgegeven.

Belgisch model:


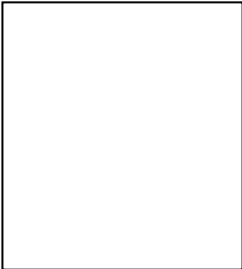
Het materiaal van de kaart moet voldoen aan ISO-norm 78.10

VAARBEWIJS VOOR BINNENVAARTUIGEN		BELGIE
1. XXX	5. 000	
2. XXX		
3. 02.01.1996 – B – BRUSSEL		
4. 02.01.1996	6. 	
7. ###		
8. AB		
9. -R -P		
10. 01.01.2061		
11.		

VAARBEWIJS VOOR BINNENVAARTUIGEN VOOR HET VERVOER VAN GOEDEREN EN PERSONEN	
1.	Naam van de houder
2.	Voornaam (namen)
3.	Datum en plaats van geboorte
4.	Datum van afgifte van het vaarbewijs
5.	Nummer van afgifte
6.	Foto van de houder
7.	Handtekening van de houder
8.	A. Geldig op alle waterwegen uitgezonderd de Rijn B. Geldig op alle waterwegen uitgezonderd maritieme waterwegen en de Rijn
9.	- R (radar) - P (meer den 12 personen)
10.	Datum waarop het vaarbewijs verboot
11.	Aantekening(en) Beperking(en)

Model van de Europese Unie

Het materiaal van de kaart moet voldoen aan ISO-norm 78.10

CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTERIEURE		BELGIQUE
		
1. XXX	5. 000	
2. XXX		
3. 02.01.1996 – B – BRUXELLES		
4. 02.01.1996	6.	
7. ###		
8. AB		
9. -R -P		
10. 01.01.2061		
11.		

CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTERIEURE POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES	
1.	Nom du titulaire
2.	Prénom(s)
3.	Date et lieu de naissance
4.	Date de délivrance du certificat
5.	Numéro de délivrance
6.	Photographie du titulaire
7.	Signature du titulaire
8.	A. Valable sur toutes les voies d'eau sauf le Rhin B. Valable sur toutes les voies d'eau sauf les voies d'eau maritimes et le Rhin
9.	- R (radar) - P (plus de 12 personnes)
10.	Date d'expiration
11.	Mention(s) Restriction(s)
Modèle de l'Union européenne	

PROTOCOL 18

Erkenning van de Roemeense vaarbewijzen A en B en van het Roemeense radarbevoegdheidsbewijs

Besluit

De Centrale Commissie

opnieuw bevestigend te willen bijdragen aan de integratie en aan 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 de lidstaten dat tot uitdrukking hebben gebracht in de Verklaring van Bazel van 16 mei 2006,

bewust zijnde dat de erkenning op de Rijn van buiten de Rijn afgegeven vaarbewijzen een maatregel betreft waarmee wordt beoogd de verplichtingen van het bedrijfsleven te vereenvoudigen en op significante wijze aan de economische veerkracht van de sector bij te dragen,

overwegende dat de erkenning van buiten de Rijn afgegeven vaarbewijzen een prioritaire opgave is, hetgeen een zo spoedig mogelijke inwerkingtreding van de nodige wijzigingen van het Patentreglement Rijn rechtvaardigt,

overwegende dat een dergelijke erkenning de wijziging van het Patentreglement Rijn krachtens artikel 1.07 van dat reglement rechtvaardigt,

handelend overeenkomstig Aanvullend Protocol nr. 7 van de Akte van Mannheim,

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

I

Zal, zodra de in de bijlage bij Besluit 2008-I... vermelde administratieve overeenstemming in werking is getreden, de geldigheid op de Rijn van het Roemeense vaarbewijs categorie A en B (« brevet de căpitan fluvial A/B ») dat door de Roemeense scheepvaartautoriteit krachtens Ministerieel Besluit 318/2006 van 3 maart 2006 is afgegeven, erkennen,

indien aan de volgende aanvullende voorwaarden wordt voldaan:

- voor de geldigheid van deze vaarbewijzen op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en de Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in Bijlage A3 bij het Patentreglement Rijn vermelde model worden overgelegd,
- de houder moet ten minste 21 jaar oud zijn,
- de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn voorleggen, dat volgens de door dat reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.

II

Zal, zodra de in de bijlage bij Besluit 2008-I... vermelde administratieve overeenstemming in werking is getreden, de geldigheid op de Rijn van het Roemeense radarbevoegdheidsbewijs (« certificat de utilizator radar pe căile navigabile interioare ») dat door de Roemeense scheepvaartautoriteit krachtens Ministerieel Besluit 318/2006 van 3 maart 2006 is afgegeven, erkennen.

III

Besluit overeenkomstig artikel 1.07 van het Patentreglement Rijn, en onder voorwaarde van de inwerkingtreding van de administratieve overeenstemming, tot de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van Bijlage C1 van het Patentreglement Rijn.

De in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van het Patentreglement Rijn gelden van 1 oktober 2008 tot en met 30 september 2011.

Bijlage

- *Bijlage C1 bij het Patentreglement Rijn komt te luiden:*

Als gelijkwaardig erkende vaarbewijzen

Land	Naam van het gelijkwaardig erkende bewijs	Aanvullende voorwaarden	Voor de afgifte bevoegde nationale autoriteit(en)	Model van het gelijkwaardig erkende bewijs
RO	Vaarbewijs A	- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en de Spijsche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in Bijlage A3 bij het Patentreglement Rijn vermelde model worden overgelegd, - de houder moet ten minste 21 jaar oud zijn - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn voorleggen, dat volgens de door dat reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.	Roemeense scheepvaartautoriteit, Constanta Port No. 1, 900900 Constanta, Roemenië Tel.: 0241/616.129 ; 0241/60.2229 Fax: 0241/616.229 ; 0241/60.1996 Email : rna@rna.ro	Model
RO	Vaarbewijs B			Model

- *Bijlage C2 bij het Patentreglement Rijn komt te luiden:*



Als gelijkwaardig erkende bevoegdheidsbewijzen voor de radarvaart

Land	Naam van het erkende bewijs	Aanvullende voorwaarden	Nationale autoriteit van afgifte	Model:
RO	Radarbevoegdheidsbewijs voor de binnenvaart	--	Roemeense scheepvaartautoriteit, Constanta Port No. 1, 900900 Constanta, Roemenië Tel.: 0241/616.129 ; 0241/60.2229 Fax: 0241/616.229 ; 0241/60.1996 Email : rna@rna.ro	Model

MODEL VAN DE ROEMEENSE VAARBEWIJZEN CATEGORIE A EN CATEGORIE B

Vaarbewijs categorie A

Voorzijde

BREVET DE CĂPITAN FLUVIAL CATEGORIA:		ROMÂNIA
SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT :		A
1.		  <i>Pasfoto</i>
2.	6.	
3.		
4.		
5.		
8. A		
9. R		
10.		
11. -	7.	
Autoritatea emitentă: Ausstellende Behörde: AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ	<i>Handtekening van de houder</i>	

Bevoegde autoriteit voor de afgifte: ROEMEENSE SCHEEPVAARTAUTORITEIT

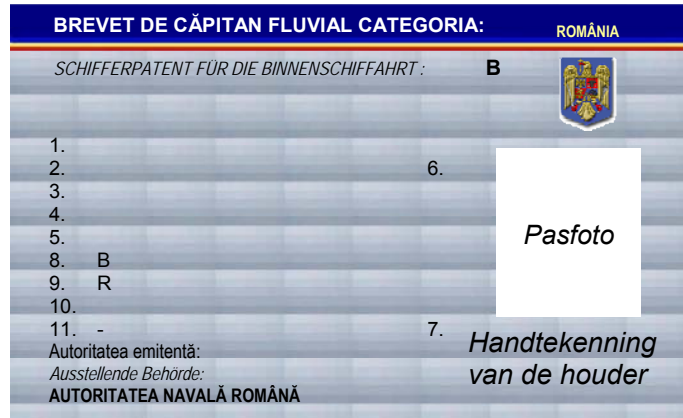
Achterzijde

BREVET DE CĂPITAN FLUVIAL	
pentru transport mărfuri și persoane pe căi navigabile interioare	
SCHIFFERPATENT FÜR DEN BINNENSCHIFFSGÜTER – UND – PERSONENVERKEHR	
1. Numele <i>Name des Inhaberin</i>	8. A – toate căile de navigație interioară, rada Sulina, porturile Constanța și Midia cu excepția Rinului;
2. Prenumele <i>Vorname (n)</i>	A – <i>Allewasserstraßen, in Bereich Sulina, Constanta und Midia Hafens, außer dem Rhein;</i>
3. Data și locul nașterii <i>Geburtsdatum und -ort</i>	9. R (Radar), categoria și capacitatea navei exclusive (tone, kW, pasageri)
4. Data eliberării <i>Ausstellungsdatum</i>	R (Radar), <i>Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes für die das Patent gilt (Tonnen, kW, Fahrgäste)</i>
5. Numărul certificatului <i>Ausstellungsnummer</i>	10. Data expirării <i>Ungültigkeitsdatum</i>
6. Fotografia <i>Lichtbild des Inhabers</i>	11. Mențiuni, Restricții
7. Semnătura <i>Unterschrift des Inhaberin</i>	<i>Vermerk (e), Einschränkungen</i>

1. Naam
2. Voornaam
3. Geboortedatum en geboorteplaats;
4. Datum van afgifte
5. Volgnummer van het bewijs
6. Pasfoto van de houder
7. Handtekening van de houder:
8. Alle waterwegen behalve de Rijn
9. R (Radar) – klasse en draagvermogen van het schip waarvoor het patent geldt (ton, kW, passagiers)
10. Vervaldatum
11. Aantekeningen, beperkingen

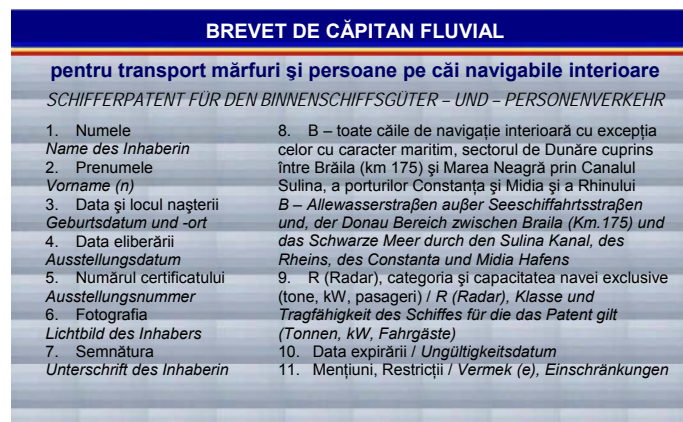
Vaarbewijs categorie B

Voorzijde



Bevoegde autoriteit voor de afgifte: ROEMEENSE SCHEEPVAARTAUTORITEIT

Achterzijde



1. **Naam**
2. **Voornaam**
3. **Geboortedatum en geboorteplaats;**
4. **Datum van afgifte**
5. **Volgnummer van het bewijs**
6. **Pasfoto van de houder**
7. **Handtekening van de houder:**
8. **Op alle waterwegen behalve de Rijn**
9. **R (Radar) – klasse en draagvermogen van het schip waarvoor het patent geldt (ton, kW, passagiers)**
10. **Vervaldatum**
11. **Aantekeningen, beperkingen**

MODEL VAN HET ROEMEENSE RADARBEVOEGDHEIDSBEWIJS

(Voorzijde)
ROMÂNIA

MINISTERUL TRANSPORTURILOR
TRANSPORT MINISTERIUM
MINISTÈRE DES TRANSPORTS
MINISTERIE VAN VERVOER
AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ RUMĂNISCHE
SCHIFFFAHRTSBEHÖRDE
AUTORITÉ NAVALE ROUMAINE



CERTIFICAT
BEFÄHIGUNGSZEUGNIS
CERTIFICAT
BEVOEGDHEIDSBEWIJS
DE UTILIZATOR RADAR PE CĂILE NAVIGABILE
INTERIOARE
FÜR DIE RADARFAHRT AUF
BINNENWASSERSTRASSEN
DE CONDUCTEUR AU RADAR SUR LES VOIES
NAVIGABLES INTERIEURES

(Achterzijde)

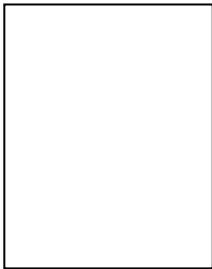
CERTIFICAT DE UTILIZATOR RADAR PE CĂILE NAVIGABILE INTERIOARE
Befähigungszeugnis für die Radarfahrt auf Binnenwasserstraßen

Certificat de conducător au radar sur les voies navigables intérieures

PRELUNGIREA VALABILITĂȚII CERTIFICATULUI

Verlängerung der Gültigkeit der Zeugnis
La validité du certificat a été étendue

Nr.
No



Semnătura titularului.....
Unterschrift, Signature de titulaire

În conformitate cu Ordinul Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului nr. 318/2006 privind obținerea certificatului de utilizator radar pe căile navigabile interioare și Recomandările Comisiei Dunării CD/SES/53/32/1995.

Auf Grund dem Ministerium für Verkehr, Konstruktionen und Tourismus no. 318/2006 bezüglich der Erteilung des Befähigungszeugnisses für die Radarfahrt auf Binnenwasserstraßen und den Empfehlungen der Donau Kommission CD/SES/53/32/1995.
Conformément à l'ordre du Ministère des Transports, des Constructions et du Tourisme o. 318/2006 relatif à l'obtenir du certificat du conducteur au radar sur les voies navigables intérieures et aux Recommendations de la Commission du Danube CD/SES/53/32/1995.

Domnul
Herr, Monsieur,

Născut la data de **în**
geboren am, né le,in/à.....

este autorizat pentru utilizarea radarului pe căile navigabile interioare
ist berechtigt, Radar auf Binnenwasserstraßen zu benutzen
est autorisé pour l'utilisation du radar sur les voies navigables intérieures

AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ/DIRECTOR
RUMĂNISCHE SCHIFFFAHRTSBEHÖRDE/DIREKTOR
AUTORITÉ NAVALE ROUMAINE/DIRECTEUR

Data și locul înregistrării certificatului
Datum und Ort
Date et lieu de l'enregistrement du Certificat **Galați**

Nr. No	Data Datum Date	Locul Ort Lieu	Valabil până Gültig bis Validité	Director Direktor Directeur
1				
2				
3				

PROTOCOL 19

Administratieve overeenstemming met Roemenië

Besluit

De Centrale Commissie

opnieuw bevestigend de wederzijdse erkenning van de vaarbewijzen te willen bevorderen,

onder verwijzing naar het belang dat zij hecht aan een zo eenvoudig, duidelijk en geharmoniseerd mogelijk juridisch kader voor de Rijnvaart, zoals de lidstaten dat tot uitdrukking hebben gebracht in de Verklaring van Bazel van 16 mei 2006,

onder verwijzing naar Aanvullend Protocol nr. 7,

na overeen te zijn gekomen dat het mogelijk is de Roemeense vaarbewijzen categorie A en B en het radarbevoegdheidsbewijs op de Rijn te erkennen,

bewust zijnde dat het van belang is de erkenning door middel van mechanismen voor de samenwerking tussen de betrokken overheidsinstanties te begeleiden,

bewust zijnde dat het noodzakelijk is de bijzonderheden van de samenwerking in partnerschap met de bevoegde Roemeense autoriteiten te bepalen,

neemt met tevredenheid kennis van de onderhandeling die het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding voor een administratieve overeenstemming met de Roemeense autoriteiten heeft geleid,

geeft opdracht aan haar secretaris-generaal de in de bijlage bij dit besluit in het Frans, Duits, Nederlands en Roemeens vermelde administratieve overeenstemming namens de CCR te ondertekenen.

Bijlage

**Arrangement administratif sur la coopération
entre
la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin
et
le Ministère des transports de la Roumanie**

**concernant les certificats de conduite et les certificats d'aptitude
à la conduite au radar**

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (« la CCNR ») et le Ministère des transports de la Roumanie,

Soucieux de simplifier les obligations des professionnels et de faciliter la libre circulation des équipages,

S'inscrivant ce faisant dans la volonté d' « accélérer la coopération paneuropéenne en vue d'une libéralisation et d'un renforcement du transport fluvial », exprimée lors des Conférences Paneuropéennes de Rotterdam (2001) et de Bucarest (2006),

Constatant que la reconnaissance mutuelle des certificats de conduite et des certificats d'aptitude à la conduite au radar doit s'accompagner de mécanismes de coopération administrative entre les autorités rhénanes et les autorités roumaines, pour notamment garantir l'équivalence dans le temps des certificats concernés, développer des pratiques communes et mettre en place des systèmes fiables d'échange d'information,

Sont convenues de ce qui suit.

Article 1^{er}

Reconnaissance mutuelle

1. La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin des certificats de conduite roumains des catégories A et B à compter du 1^{er} octobre 2008, sous réserve du respect des dispositions de l'article 8(1), dès lors que les conditions complémentaires suivantes sont remplies :
 - Le titulaire doit être âgé de 21 ans ;
 - Le titulaire doit présenter une attestation de connaissances de secteur conforme à l'annexe A3 du Règlement des patentes pour naviguer sur le secteur compris entre Iffezheim et le Bac de Spijk ;
 - Le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement des patentes du Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ledit règlement..

Les autorités roumaines compétentes reconnaissent la validité de la Grande Patente sur l'ensemble des voies d'eau roumaines, sans condition complémentaire.

2. La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin du certificat roumain d'aptitude à la conduite au radar à compter du 1^{er} octobre 2008, sous réserve du respect des dispositions de l'article 8(1).

Les autorités roumaines compétentes reconnaissent la validité de la patente radar rhénane sur l'ensemble des voies d'eau roumaines.

Article 2

Autorités compétentes

1. Les autorités habilitées à délivrer la Grande Patente et l'attestation de connaissances de secteur mentionnée à l'article 1^{er} chiffre 1, sont :

Etat	Autorité de délivrance
B	S P F Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Direction ports rhénans suisses, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen, West, Südwest und Süd
F	Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1 Postbus 1810 2280 DV Rijswijk

2. Les autorités habilitées à délivrer la Patente radar sont :

Etat	Autorité de délivrance
B	S P F Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/ City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Direction ports rhénans suisses, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen, West, Südwest, Süd und Ost
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart, PC Boutenslaan 1, Postbus 1810 2280 DV Rijswijk

3. L'autorité roumaine compétente pour délivrer les certificats de conduite roumains des catégories A et B et le certificat roumain d'aptitude à la conduite au radar est l'autorité navale roumaine, située à Constanta Port No. 1, 900900 Constanta, Roumanie.

4. Les parties s'informent sans délai de toute modification de la liste des autorités compétentes, conformément à l'article 6 du présent accord.
5. Les parties, constatant l'équivalence des conditions de renouvellement des patentes de batelier rhénane et roumaine lorsque le titulaire atteint l'âge de 50 ans, conviennent que l'attestation relative à l'aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement des patentes du Rhin peut être délivrée indifféremment par une autorité rhénane ou par l'autorité roumaine.

Article 3

Réunions communes

Une réunion commune est organisée en tant que de besoin avec les experts des Etats membres de la CCNR et de la Roumanie. Cette réunion pourra aussi être ouverte aux experts des Etats dont les certificats de conduite et les certificats d'aptitude à la conduite au radar sont reconnus sur le Rhin, de même qu'aux experts des Etats et organisations internationales bénéficiant du statut d'observateur à la CCNR. Le Secrétariat de la CCNR fournira l'aide logistique nécessaire à l'organisation de ces réunions.

La réunion commune a notamment pour objectifs :

- de contribuer à ce que les évolutions et adaptations réglementaires, qui seront nécessaires à l'avenir, soient concordantes dans les différentes réglementations ;
- de discuter des difficultés d'application rencontrées, des infractions constatées et des réponses souhaitables à y apporter ;
- de coordonner les mécanismes de contrôle entre les Etats ;
- de comparer les modalités d'examen des connaissances professionnelles appliquées dans les différents Etats ;
- de contribuer à l'uniformisation des attestations.

Article 4

Réunion commune des commissions d'examen

Une réunion commune des commissions d'examen rhénanes et roumaine sera organisée régulièrement, afin d'échanger les expériences et les éventuelles difficultés d'application rencontrées et de rapprocher les pratiques desdites commissions. Cette réunion pourra aussi être ouverte aux commissions d'examen des Etats dont les certificats de conduite et les certificats d'aptitude à la conduite au radar sont reconnus sur le Rhin, ainsi qu'aux commissions d'examen des Etats observateurs à la CCNR.

Article 5

Transmission des informations relatives aux décisions de retrait, de suspension et d'interdiction de naviguer

Les autorités compétentes rhénanes et roumaines s'informent mutuellement et sans délai de toute décision de retrait ou de suspension de certificat, ou de toute mesure d'interdiction de naviguer prononcée. Ces informations seront dans un premier temps transmises par l'intermédiaire du Secrétariat de la CCNR. Elles pourront à terme être transmises par le biais d'un outil électronique mis en place à cet effet.

Article 6

Devoir d'information et de concertation en cas d'amendement à la réglementation

Les parties s'informent mutuellement, dès que possible et indépendamment des réunions communes, des modifications et développements qui sont envisagés pour leur réglementation. Elles se concertent avant de procéder à leur adoption, afin d'éviter qu'une modification remette en cause l'équivalence des deux réglementations. En cas de modification, elles transmettent sans délai la réglementation amendée, en précisant sa date d'entrée en vigueur.

Article 7

Fin de la reconnaissance mutuelle

1. Si, suite à une modification réglementaire, l'une des parties estime que les conditions d'obtention des certificats de conduite ou des certificats d'aptitude à la conduite au radar ne sont plus équivalentes, les parties se rencontrent afin de trouver une solution négociée pour maintenir la reconnaissance mutuelle des certificats concernés.
2. Si, au terme de la négociation, l'une des parties reste convaincue que les réglementations ne sont plus équivalentes, la décision de reconnaissance mutuelle des certificats concernés pourra être abrogée. Cette décision prendra effet douze mois après sa notification à l'autre partie.

Article 8

Dispositions finales

1. Le Ministère des transports de la Roumanie notifiera à la CCNR au plus tard le 1^{er} septembre 2008 que toutes les formalités requises en vertu de la législation roumaine ont été accomplies et l'arrangement entrera en vigueur un mois après ladite notification.
2. Chacune des parties contractantes peut dénoncer le présent arrangement par notification écrite adressée à l'autre partie contractante, pour le motif exposé à l'article 7(2). La dénonciation prendra effet douze mois après réception de la notification par l'autre partie.
3. Une version originale de l'Arrangement, dont les textes français, allemand, néerlandais et roumain font également foi, est déposée auprès du Secrétaire général de la CCNR et auprès du Ministère des transports de la Roumanie.

Fait à Strasbourg, le 29 mai 2008

Jean-Marie WOEHLING
Secrétaire Général
Commission Centrale
pour la Navigation du Rhin

Dan Alexandru PAVEL
Directeur Général du Département
des Affaires Européennes et Relations Internationales
Ministère des Transports de la Roumanie

**Verwaltungsvereinbarung für die Zusammenarbeit
zwischen
der Zentralkommission für Rheinschifffahrt
und
dem Verkehrsministerium Rumäniens**

**im Bereich der Schiffsführerzeugnisse und der Befähigungszeugnisse
für die Radarfahrt**

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt („die ZKR“) und das Verkehrsministerium Rumäniens treffen

in dem Bestreben, die Verpflichtungen der Gewerbetreibenden in der Binnenschifffahrt zu vereinfachen und die Freizügigkeit der Besatzungsmitglieder zu erleichtern,

nach Maßgabe des auf den gesamteuropäischen Konferenzen in Rotterdam (2001) und Bukarest (2006) bekundeten Willens zum "Vorbringen der gesamteuropäischen Kooperation für ein freies und starkes Transportwesen auf den Binnenwasserstraßen",

in der Feststellung, dass die gegenseitige Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse und der Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt an Mechanismen der Zusammenarbeit zwischen den Rheinschifffahrtsbehörden und den rumänischen Behörden zu koppeln ist, insbesondere um mittelfristig die Gleichwertigkeit der Zeugnisse zu gewährleisten, gemeinsame Praktiken zu entwickeln und zuverlässige Systeme für den Informationsaustausch einzurichten,

folgende Vereinbarung:

Artikel 1

Gegenseitige Anerkennung

1. Die ZKR hat beschlossen, durch Beschlussfassung rumänische Schiffsführerzeugnisse der Kategorien A und B auf dem Rhein vorbehaltlich der Einhaltung der Bestimmungen des Artikels 8(1) als gültig ab dem 1. Oktober 2008 anzuerkennen, sofern zusätzlich folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Der Inhaber muss mindestens 21 Jahre alt sein,
- Für die Fahrt auf dem Abschnitt zwischen Iffezheim und der Spyck'schen Fähre ist gemäß der für die Rheinschifffahrt geltenden Vorschriften vom Inhaber ein Streckenzeugnis nach Anlage A3 der Patentverordnung Rhein vorzulegen,
- Der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 der Patentverordnung Rhein vorlegen, der gemäß der genannten Verordnung zu erneuern ist.

Die rumänischen zuständigen Behörden erkennen das Große Patent ohne zusätzliche Voraussetzung auf sämtlichen rumänischen Binnenwasserstraßen als gültig an.

2. Die ZKR hat beschlossen durch Beschlussfassung das rumänische Befähigungszeugnis für die Radarfahrt auf dem Rhein vorbehaltlich der Einhaltung der Bestimmungen des Artikels 8(1) als gültig ab dem 1. Oktober 2008 anzuerkennen.

Die rumänischen zuständigen Behörden erkennen das Rheinschifffahrts-Radarpatent auf sämtlichen rumänischen Binnenwasserstraßen als gültig an.

Artikel 2

Zuständige Behörden

1. Folgende Behörden sind befugt, das Große Patent und das in Artikel 1 Ziffer 1 genannte Streckenzeugnis auszustellen:

Staat	Ausstellende Behörde
B	S P F Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen West, Südwest und Süd
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1 Postbus 1810 2280 DV Rijswijk

2. Folgende Behörden sind befugt, das Radarpatent auszustellen:

Staat	Ausstellende Behörde
B	S P F Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/ City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen West, Südwest, Süd und Ost
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1, Postbus 1810 2280 DV Rijswijk

3. Auf rumänischer Seite ist zur Ausstellung der rumänischen Schiffsführerzeugnisse der Kategorien A und B und des rumänischen Befähigungszeugnisses für die Radarfahrt die rumänische Schifffahrtsbehörde mit Sitz in Constanta Port No. 1, 900900 Constanta, Rumänien, befugt.

4. Die Parteien informieren einander nach Artikel 6 der vorliegenden Vereinbarung unverzüglich von allfälligen Änderungen am Verzeichnis der zuständigen Behörden.
5. Die Parteien beschließen, nachdem sie festgestellt haben, dass die Voraussetzungen für die Erneuerung der Schifferpatente in Rumänien und in der Rheinschifffahrt für Inhaber, die das 50. Lebensjahr vollendet haben, gleichwertig sind, dass der Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 der Patentverordnung Rhein gleichermaßen von einer Rheinschifffahrtsbehörde oder von der rumänischen Behörde ausgestellt werden kann.

Artikel 3

Gemeinsame Sitzungen

Es sind, soweit erforderlich, gemeinsame Sitzungen der Experten der Mitgliedstaaten der ZKR und Rumäniens abzuhalten. An den gemeinsamen Sitzungen können auch Experten von Staaten, deren Schiffsführerzeugnisse und Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt auf dem Rhein als gültig anerkannt werden, sowie Experten von Staaten und internationalen Organisationen, die bei der ZKR als Beobachter zugelassen sind, teilnehmen. Das Sekretariat der ZKR bietet die logistische Unterstützung, die für die Organisation der gemeinsamen Sitzungen erforderlich ist.

Mit den gemeinsamen Sitzungen werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

- Beitrag zur übereinstimmenden Gestaltung der verschiedenen Seiten geltenden Vorschriften im Zuge künftig erforderlicher Entwicklungen und Anpassungen der Bestimmungen;
- Erörterung von Schwierigkeiten bei der Umsetzung, von Verstößen und von wünschenswerten Abhilfemaßnahmen;
- Koordination der Überprüfungsmechanismen zwischen den Staaten;
- Vergleich der Modalitäten bei der Prüfung der beruflichen Kenntnisse in den verschiedenen Staaten;
- Beitrag zur Vereinheitlichung der Zeugnisse.

Artikel 4

Gemeinsame Sitzung der Prüfungskommissionen

Es sind regelmäßig gemeinsame Sitzungen der für die Rheinschifffahrt und für die Binnenschifffahrt in Rumänien zuständigen Prüfungskommissionen abzuhalten, auf denen Erfahrungen ausgetauscht, allfällige Schwierigkeiten bei der Umsetzung erörtert und die Praktiken der Prüfungskommissionen einander angenähert werden sollen. Zu diesen Sitzungen können auch die Prüfungskommissionen der Staaten, deren Schiffsführerzeugnisse oder Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt auf dem Rhein anerkannt werden, sowie die Prüfungskommissionen der Beobachterstaaten bei der ZKR Staaten zugelassen werden.

Artikel 5

Übermittlung von Informationen über Anordnungen betreffend den Entzug und die Aussetzung von Zeugnissen sowie Fahrverbote

Die für die Rheinschifffahrt und die rumänischen zuständigen Behörden informieren einander unverzüglich von Anordnungen betreffend den Entzug oder die Aussetzung von Zeugnissen bzw. der Erteilung von Fahrverboten. Die Übermittlung dieser Informationen erfolgt zunächst über das ZKR-Sekretariat. Sie ist längerfristig mit Hilfe eines zu diesem Zweck eingerichteten elektronischen Instruments denkbar.

Artikel 6

Informations- und Abstimmungspflicht im Falle von Änderungen der jeweils geltenden Vorschriften

Die Parteien informieren sich gegenseitig sobald als möglich und unabhängig von gemeinsamen Sitzungen über Änderungen und Entwicklungen, die in Bezug auf die bei ihnen geltenden Vorschriften geplant sind. Bevor Änderungen zur Beschlussfassung kommen, stimmen sich die Parteien untereinander ab, um zu vermeiden, dass durch eine Änderung die Gleichwertigkeit der jeweils für die Parteien geltenden Vorschriften in Frage gestellt wird. Sofern eine Änderung vorgenommen wird, sind die betreffenden Bestimmungen in der geänderten Fassung unter Angabe des Datums ihres Inkrafttretens unverzüglich an die andere Partei zu übermitteln.

Artikel 7

Ende der gegenseitigen Anerkennung

1. Sofern im Nachgang zu einer Änderung der Vorschriften eine der Parteien zu der Auffassung gelangt, dass in Bezug auf den Erwerb von Schiffsführerzeugnissen oder Befähigungszeugnissen für die Radarfahrt die Gleichwertigkeit der Voraussetzungen nicht mehr gegeben ist, treffen sich die Parteien, um über eine Lösung zu verhandeln, mit deren Hilfe sich die gegenseitige Anerkennung der betreffenden Zeugnisse aufrecht erhalten lässt.
2. Wenn nach Abschluss der Verhandlungen eine der Parteien nach wie vor der Überzeugung ist, dass die Vorschriften nicht mehr gleichwertig sind, kann der Beschluss über die gegenseitige Anerkennung der betreffenden Zeugnisse außer Kraft gesetzt werden. Der betreffende Beschluss tritt zwölf Monate nach Zustellung an die andere Partei in Kraft.

Artikel 8

Schlussbestimmungen

1. Das Verkehrsministerium Rumäniens teilt der ZKR spätestens am 1. September 2008 mit, dass alle nach der rumänischen Gesetzgebung erforderlichen Formalitäten erfüllt worden sind, und die Vereinbarung tritt einen Monat nach dieser Mitteilung in Kraft.
2. Jede der Vertragsparteien kann diese Vereinbarung aus dem in Artikel 7 (2) genannten Grund durch Zustellung an die andere Partei kündigen. Die Kündigung wird zwölf Monate nach Erhalt der Zustellung durch die andere Partei wirksam.
3. Eine Urschrift der Vereinbarung, deren französischer, deutscher, niederländischer und rumänischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich sind, wird beim Generalsekretär der ZKR und beim rumänischen Verkehrsministerium hinterlegt.

Straßburg, den 29. Mai 2008

Jean-Marie WOEHRLING
Generalsekretär
Zentralkommission
für die Rheinschifffahrt

Dan Alexandru PAVEL
Generaldirektor der Abteilung Europäische
Angelegenheiten und Internationale Beziehungen
Verkehrsministerium Rumäniens

**Administratieve overeenstemming voor de samenwerking
tussen
de Centrale Commissie voor de Rijnvaart
en
het Ministerie van Vervoer van Roemenië

inzake Vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen**

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart en het Ministerie van Vervoer van Roemenië,

strevend naar een vereenvoudiging van de verplichtingen van het bedrijfsleven en een vergemakkelijking van het vrije verkeer van de bemanningsleden,

in aansluiting op de bij de Pan-Europese Conferenties van Rotterdam (2001) en van Boekarest (2006) geuite wens de Pan-Europese samenwerking voor een vrijere en sterkere binnenvaart te bevorderen,

vaststellend dat de wederzijdse erkenning van vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen aan samenwerkingsmechanismen tussen de Roemeense autoriteiten en de Rijnvaartautoriteiten gekoppeld moet worden, in het bijzonder om op middellange termijn de gelijkwaardigheid van de bewijzen te waarborgen, gemeenschappelijke praktijken te ontwikkelen en betrouwbare systemen voor de informatie-uitwisseling tot stand te brengen,

zijn het volgende overeen gekomen:

Artikel 1

Wederzijdse erkenning

1. De CCR heeft besloten door besluitvorming de Roemeense vaarbewijzen van de categorieën A en B vanaf 1 oktober 2008 op de Rijn als geldig te erkennen, onder voorbehoud van naleving van de bepalingen van artikel 8, eerste lid, en indien aan de volgende aanvullende voorwaarden is voldaan:

- de houder moet ten minste 21 jaar oud zijn;
- voor de vaart op het riviergedeelte tussen Iffezheim en de Spijsche Veer moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage A3 van het Patentreglement Rijn vermelde model worden overlegd;
- de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn overleggen, dat volgens de door dat reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.

De bevoegde Roemeense autoriteiten erkennen, zonder aanvullende voorwaarde, de geldigheid van het Grote Patent op alle Roemeense waterwegen.

2. De CCR heeft besloten door besluitvorming het Roemeense radarbevoegdheidsbewijs vanaf 1 oktober 2008 op de Rijn als geldig te erkennen, onder voorbehoud van naleving van de bepalingen van artikel 8, eerste lid.

De bevoegde Roemeense autoriteiten erkennen de geldigheid van het Rijnvaart-radarpatent op alle Roemeense waterwegen.

Artikel 2

Bevoegde autoriteiten

1. De volgende autoriteiten zijn bevoegd het Grote Patent en het in artikel 1, eerste lid, bedoelde bewijs voor riviergedeelten af te geven:

Land	Afgevende autoriteit
B	S P F Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen, West, Südwest und Süd
F	Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1 Postbus 1810 2280 DV Rijswijk

2. De volgende autoriteiten zijn bevoegd het radarpatent af te geven:

Land	Afgevende autoriteit
B	S P F Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/ City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen, West, Südwest, Süd und Ost
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart, PC Boutenslaan 1, Postbus 1810 2280 DV Rijswijk

3. De bevoegde Roemeense autoriteit voor het afgeven van Roemeense vaarbewijzen van de categorieën A en B en van het Roemeense radarbevoegdheidsbewijs is de Roemeense scheepvaartautoriteit, met zetel in Constanta Port No. 1, 900900 Constanta, Roemenië.

4. De partijen informeren elkaar krachtens artikel 6 van deze overeenkomst onverwijld over elke wijziging van de lijst van de bevoegde autoriteiten.
5. De partijen, vaststellend dat de voorwaarden voor de verlenging van vaarbewijzen in Roemenië en in de Rijnvaart gelijkwaardig zijn, komen overeen dat het aanvullend bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 voor houders die de leeftijd van 50 jaar hebben bereikt, zowel door de Roemeense autoriteit als door een Rijnvaartautoriteit kan worden afgegeven.

Artikel 3

Gemeenschappelijke bijeenkomsten

Er worden, indien noodzakelijk, gemeenschappelijke bijeenkomsten met de deskundigen van de CCR-lidstaten en Roemenië georganiseerd. Aan deze bijeenkomsten kunnen ook de deskundigen van landen wier vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen op de Rijn als geldig zijn erkend, evenals deskundigen van de landen en internationale organisaties die een status van waarnemer bij de CCR hebben, deelnemen. Het CCR-secretariaat biedt de logistieke ondersteuning die voor de organisatie van de gemeenschappelijke bijeenkomsten nodig is.

Met de gezamenlijke bijeenkomsten wordt in het bijzonder het volgende ten doel gesteld:

- ertoe bijdragen dat de toekomstige ontwikkelingen en noodzakelijke reglementaire aanpassingen in de verschillende regelgevingen uniform plaatsvinden;
- overleg plegen over de toepassingsproblemen, overtredingen en over de mogelijke oplossingen;
- coördinatie van de controlemechanismen tussen de landen;
- vergelijking van de testmethoden van de beroepskennis in de verschillende landen;
- bijdragen aan de uniformering van de bewijzen.

Artikel 4

Gemeenschappelijke bijeenkomst van de examencommissies

Er worden regelmatig gemeenschappelijke bijeenkomsten van de bevoegde examencommissies voor de Rijnvaart en voor de Roemeense binnenvaart georganiseerd teneinde ervaringen uit te wisselen, eventuele toepassingsmoeilijkheden te bespreken en de praktijken van de examencommissies nader tot elkaar te brengen. Aan deze bijeenkomsten kunnen ook examencommissies wier vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen op de Rijn als geldig zijn erkend, evenals landen die een status van waarnemer bij de CCR hebben, deelnemen.

Artikel 5

Verspreiding van informatie over het intrekken en opschorten van bewijzen en over vaarverbod

De bevoegde Rijnvaart- en Roemeense autoriteiten informeren elkaar onverwijld over het intrekken of opschorten van bewijzen of over een vaarverbod. Deze informatie wordt in eerste instantie via het CCR-secretariaat ter kennis gebracht. Vervolgens zou dat door middel van een daartoe ingericht elektronisch instrument kunnen gebeuren.

Artikel 6

Informatie- en afstemmingsplicht in geval van wijziging van de regelgeving

De partijen informeren elkaar zo snel mogelijk en onafhankelijk van de gemeenschappelijke bijeenkomsten, over wijzigingen en ontwikkelingen die hun regelgevingen betreffen. Alvorens over te gaan tot een besluit, vindt er een onderlinge afstemming tussen de partijen plaats om te vermijden dat een wijziging de gelijkwaardigheid van beide regelgevingen in het geding zou brengen. In voorkomend geval brengen de partijen onverwijld de gewijzigde regelgeving ter kennis, met vermelding van de datum van inwerkingtreding.

Artikel 7

Einde van de wederzijdse erkenning

1. Wanneer, ten gevolge van een wijziging van een voorschrift één van de partijen van mening is dat de voorwaarden voor het verkrijgen van vaarbewijzen of van radarbevoegdheidsbewijzen niet meer gelijkwaardig zijn, kunnen de partijen bijeenkomen, teneinde in overleg een oplossing te zoeken waardoor de wederzijdse erkenning van de betrokken bewijzen kan worden behouden.
2. Mocht na het overleg één van de partijen nog steeds van mening zijn dat de reglementen niet meer gelijkwaardig zijn, kan het besluit ter wederzijdse erkenning van de betrokken bewijzen worden opgeheven. Dat besluit wordt twaalf maanden nadat de andere partij daarvan in kennis is gebracht van kracht.

Artikel 8

Slotbepalingen

1. Het Ministerie van vervoer van Roemenië deelt uiterlijk 1 september 2008 aan de CCR mede, dat aan alle krachtens de Roemeense wetgeving vereiste formaliteiten is voldaan, en de overeenstemming zal een maand na die kennisgeving in werking treden.
2. Elk van de overeenkomstsluitende partijen kan deze, overeenstemming op grond van de in artikel 7, tweede lid, bedoelde reden, door een schriftelijke kennisgeving aan de andere overeenkomstsluitende partij opzeggen. De opzegging wordt twaalf maanden na ontvangst van de kennisgeving door de andere partij van kracht.
3. Een originele versie van de overeenstemming, waarvan de Duitse, Franse, Nederlandse en Roemeense tekst gelijkelijk authentiek is, wordt bij de secretaris-generaal van de CCR en bij het Roemeense Ministerie van Vervoer nedergelegd.

Gedaan te Straatsburg de 29 mei 2008

Jean-Marie WOEHLING
Secretaris-generaal
Centrale Commissie
voor de Rijnvaart

Dan Alexandru PAVEL
Directeur-generaal van het
Directoraat-generaal van Europese aangelegenheden
en Internationale betrekkingen
Ministerie van Vervoer van Roemenië

**Acord administrativ privind cooperarea
între
Comisia Centrală pentru Navigație pe Rin
și
Ministerul Transporturilor din România**

privind brevetele de conducător de navă și certificatele de utilizator radar

Comisia Centrală pentru Navigația pe Rin (CCNR) și Ministerul Transporturilor din România,

În dorința de a simplifica obligațiile personalului navigant și de a facilita libera circulație a echipajelor,

Exprimând prin acest Acord voința de „accelerare a cooperării paneuropene pentru liberalizarea și întărirea transportului fluvial” exprimate la Conferința Paneuropeană de la Rotterdam (2001) și București (2006),

Constatând că recunoașterea reciprocă a brevetelor de conducător de navă și certificatelor de utilizator radar trebuie însoțită de mecanisme de cooperare administrativă între autoritățile pentru navigația pe Rin și autoritățile române, în special pentru a garanta echivalarea în timp util a diplomelor, dezvoltarea practicilor comune și stabilirea unui sistem eficient pentru schimbul de informații,

Au convenit următoarele:

Articolul 1

Recunoașterea reciprocă

1. CCNR a decis prin rezoluție să recunoască de la 1 octombrie 2008, sub rezerva îndeplinirii prevederilor art. 8 alineatul 1, valabilitatea pe Rin a brevetelor de conducător de navă din categoriile A și B emise de autoritățile competente române, dacă următoarele condiții suplimentare sunt îndeplinite:

- Titularul a împlinit vârsta de 21 de ani
- Titularul trebuie să prezinte o atestare conform anexei A3 din Regulamentul privind acordarea brevetelor pe Rin, care să ateste cunoașterea sectorului aflat între Iffezheim și Bac de Spijk, pentru a naviga pe acest sector.
- Titularul care a împlinit vârsta de 50 de ani trebuie să prezinte un certificat care să ateste capacitatea sa fizică și psihică în conformitate cu anexa B3 din Regulamentul privind acordarea brevetelor pe Rin și care trebuie reînnoit conform modalităților prevăzute de regulamentul menționat.

Autoritățile competente române recunosc valabilitatea brevetului valabil pe tot sectorul navigabil al Rinului, denumit „Grande Patente”, pe toate căile navigabile interioare ale României, fără condiții suplimentare.

2. CCNR a decis prin rezoluție să recunoască de la 1 octombrie 2008, sub rezerva îndeplinirii prevederilor art. 8 alineatul 1, valabilitatea pe Rin a certificatelor de utilizator radar emise de autoritățile române.

Autoritățile competente române recunosc valabilitatea certificatelor de utilizator radar emise de autoritățile competente pe Rin, pe toate căile navigabile interioare ale României.

Articolul 2

Autorități competente

1. Autoritățile competente pentru emiterea „Grande Patente” și certificatului de cunoaștere a sectorului menționat la art. 1, alineatul 1, sunt:

Stat	Autoritatea emitentă
B	S P F de Mobilitate și Transporturi Direcția Generală Transport terestru Strada Progrès, nr. 56 , Atrium B-1210 Bruxelles
CH	Direcția porturi elvețiene pe Rin, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Managementul apelor și navigației, vest, sud-vest și sud
F	Serviciul de navigație din Strasbourg strada Maréchal Juin, nr. 14, 67084 Strasbourg
NL	CCV, departamentul pentru vavigație pe căile navigabile interioare PC Aleea Boutens 1 Căsuța poștală 1810 Sector 2280 DV

2. Autoritățile competente pentru emiterea Certificatului de utilizator radar sunt:

Stat	Autoritatea emitentă
B	S P F de Mobilitate și Transporturi Direcția Generală Transport terestru Strada Progrès, nr. 56 , Atrium B-1210 Bruxelles
CH	Direcția porturi elvețiene pe Rin, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Managementul apelor și navigației, vest, sud-vest și sud
F	Serviciul de navigație din Strasbourg strada Maréchal Juin, nr. 14, 67084 Strasbourg
NL	CCV, departamentul pentru navigație pe căile navigabile interioare PC Aleea Boutens 1 Căsuța poștală 1810 Sector 2280 DV

3. Autoritatea română competentă pentru emiterea brevetelor române din categoria A și B și certificatelor de utilizator radar este Autoritatea Navală Română, cu sediul în Constanța Port, nr. 1, 900900, Constanța, România.

4. Părțile se vor informa fără întârziere cu privire la orice modificare în lista autorităților competente conform art. 6 din prezentul Acord.
5. Constatând echivalența condițiilor de reînnoire a brevetelor emise de autoritățile competente pe Rin și cele române, atunci când titularul unui brevet împlinește vârsta de 50 de ani, certificatul suplimentar privind capacitatea fizică și psihică în conformitate cu anexa B3 din Regulamentul de acordare a brevetelor pe Rin, poate fi emis fie de o autoritate competentă pe Rin, fie de autoritatea română.

Articolul 3

Reuniuni comune

O reuniune comună este organizată, de fiecare dată când este necesar, cu experți din statele membre ale CCNR și din România. La această reuniune vor putea participa și experți din statele ale căror brevete de conducător de navă și certificate de utilizator radar sunt recunoscute pe Rin precum și din statele și organizațiile internaționale care dețin statutul de observator în cadrul CCNR. Secretariatul CCNR va furniza suportul logistic necesar pentru organizarea acestor reuniuni.

Reuniunea comună are în principal următoarele obiective:

- de a contribui la evoluția și adaptarea legislativă care vor fi necesare în viitor, astfel încât acestea să fie în concordanță cu diferitele reglementări;
- de a discuta dificultățile de aplicare întâmpinate, încălcările constatate și răspunsurile ce se doresc a fi transmise;
- de a coordona mecanismele de control între state;
- de a compara modul de organizare a examinărilor privind cunoștințele profesionale aplicate în diverse state;
- de a contribui la uniformizarea modului de obținere a brevetelor și certificatelor.

Articolul 4

Reuniunea comună a comisiei de examinare

O reuniune comună a comisiilor de examinare pentru navigația pe Rin și cele române se va organiza periodic, în vederea realizării schimbului de experiență și de informare privind eventualele dificultăți de aplicare întâmpinate și în vederea stabilirii unor practici comune. La această reuniune pot lua parte comisiile de examinare ale statelor în care brevetele de conducător de navă și certificatele de utilizator radar sunt recunoscute pe Rin și ale statelor cu statut de observator în cadrul CCNR.

Articolul 5

Transmiterea informațiilor privind deciziile de retragere, suspendare și interdicție de a naviga

Autoritățile competente pentru navigația pe Rin și cele române se informează reciproc și fără întârziere cu privire la toate deciziile de retragere sau suspendare a brevetelor, sau la toate măsurile întreprinse pentru interdicția de a naviga. Aceste informații se vor transmite inițial prin intermediul Secretariatului CCNR. Pe termen lung, acestea pot fi transmise prin intermediul instrumentelor electronice, instalate în acest scop.

Articolul 6

Obligația de informare și dialog în cazul modificării reglementărilor

Părțile se informează reciproc, fără întârziere și independent de reuniunile comune, despre modificările și completările avute în vedere pentru reglementările lor. Acestea se consultă înainte de a începe procedura de adoptare a acestora, pentru a evita apariția neconcordanțelor între cele două reglementări. În caz de modificare, acestea transmit fără întârziere reglementările modificate, cu precizarea datei de intrare în vigoare.

Articolul 7

Încetarea recunoașterii reciproce

1. În cazul în care, în urma modificării unei reglementări, una dintre părți apreciază că nu mai sunt echivalente condițiile de obținere a brevetului de conducător de navă sau certificatului de utilizator radar, părțile se vor întâlni în vederea negocierii unei soluții pentru menținerea recunoașterii reciproce a certificatelor în cauză.
2. În cazul în care, în urma negocierilor, una dintre părți consideră în continuare că reglementările nu sunt echivalente, decizia de recunoaștere reciprocă a certificatelor poate fi anulată. Această decizie va intra în vigoare la douăsprezece luni după notificarea ei celeilalte părți.

Articolul 8

Dispoziții finale

1. Ministerul Transporturilor va notifica CCNR până la data de 1 septembrie 2008 cu privire la îndeplinirea tuturor formalităților prevăzute de legislația română necesare pentru intrarea în vigoare a Acordului și Acordul va intra în vigoare la o lună de la data notificării menționate.
2. Fiecare parte contractantă poate denunța prezentul Acord prin notificare adresată în scris celeilalte părți contractante, pentru motivele prevăzute la art. 7 alineatul 2. Denunțarea va produce efecte la douăsprezece luni de la primirea notificării de către cealaltă parte.
3. O versiune originală a Acordului în limbile franceză, germană, olandeză și română fiind egal autentice, trebuie depozitate la Secretariatul general al CCNR și la Ministerul Transporturilor din România.

Încheiat la Strasbourg, la data de 29 mai 2008

Jean-Marie WOEHRLING
Secretar General
Comisia Centrală
pentru Navigația pe Rin

Alexandru Dan PAVEL
Director General
Direcția Generală Afaceri Europene și Relații Internaționale
Ministerul Transporturilor din România

PROTOCOL 20

Wijziging van het Politierglement door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 (Artikel 4.07)

Besluit

De Centrale Commissie

ter verduidelijking van bepaalde voorschriften,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

overeenkomstig artikel 1.22, derde lid, van het Rijnvaartpolitierglement,

besluit tot de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijziging van artikel 4.07, eerste lid, van het Rijnvaartpolitierglement.

Deze wijziging geldt van 1 oktober 2008 tot en met 31 maart 2011. Het voorschrift van tijdelijke aard ten aanzien van de in de bijlage vermelde bepaling die nog op 1 oktober 2008 geldt, vervalt met ingang van deze datum,

Bijlage

Artikel 4.07, eerste lid, komt te luiden:

- “1. Een schip, met uitzondering van een zeeschip, mag slechts gebruik maken van AIS indien het is uitgerust met een Inland AIS-apparaat overeenkomstig artikel 7.06 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn. Het apparaat moet goed functioneren. Een klein schip moet bovendien zijn uitgerust met een marifooninstallatie voor het schip-schip verkeer, die goed functioneert.”

PROTOCOL 21

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (Artikelen 1.08, 1.10, 1.13, 1.19, 1.25, 2.01, 3.09, 3.23, 3.27, 6.31, 6.32, 7.04, 9.06, 9.07, 9.10, 9.12, 9.13, 10.01, 14.02, 14.11, 14.12, 14.13, bijlage 7)

Besluit

De Centrale Commissie

ter definitieve aanneming van de voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 van het Rijnvaartpolitiereglement die inmiddels bij de toepassing in de praktijk van waarde zijn gebleken,

op voorstel van haar Comité Politiereglement,

besluit tot de definitieve aanneming van de voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22, evenals tot de redactionele wijzigingen, die in de bijlage bij dit besluit zijn vermeld.

Deze wijzigingen treden met ingang van 1 april 2009 in werking. De voorschriften van tijdelijke aard betreffende de in de bijlage vermelde voorschriften die nog op 1 april 2009 gelden, vervallen met ingang van deze datum.

Bijlage

1. Artikel 1.08, vierde lid, komt te luiden:

“4. Onverminderd het derde lid, moeten de in onderdeel 44 van het Certificaat van onderzoek vermelde individuele reddingsmiddelen voor passagiers geschikt en qua aantal en verdeling per type overeenkomen met het aantal aan boord zijnde volwassenen en kinderen, aan boord beschikbaar zijn, waarbij voor kinderen met een lichaamsgewicht tot en met 30 kg of maximaal 6 jaar oud uitsluitend harde zwemvesten als bedoeld in artikel 10.05, tweede lid, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn zijn toegestaan.”

2. Artikel 1.10 wordt als volgt gewijzigd:

a. Het eerste lid, onderdelen x en y, komt te luiden:

- “x. de overeenkomstig artikel 8a.02, derde lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn vereiste kopieën van het certificaat van typegoedkeuring en van het proces-verbaal van de motorkenmerken van iedere motor,
- y. de verklaring voor de volgens artikel 10.02, tweede lid, onderdeel a, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn voorgeschreven stalen trossen,”

b. Het tweede lid komt te luiden:

- “2. De aanwezigheid van de in het eerste lid, onder a, e en f, bedoelde bescheiden is evenwel niet vereist aan boord van duwbakken waarop een metalen plaat is aangebracht van het volgende model:

UNIEK EUROPEEES SCHEEPSIDENTIFICATIENUMMER: - R
CERTIFICAAT VAN ONDERZOEK
- NUMMER:
- COMMISSIE VAN DESKUNDIGEN:
- GELDIG TOT:

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

Indien de duwbak over een officieel scheepsnummer beschikt, moet dat begrip op de metalen plaat worden aangebracht en het officiële scheepsnummer worden aangeduid.

De gevraagde gegevens moeten, in goed leesbare letters met een hoogte van ten minste 6 mm, ingehakt of ingeslagen zijn.

De metalen plaat moet een hoogte van ten minste 60 mm en een lengte van ten minste 120 mm hebben. Zij moet op het achterschip aan stuurboordzijde op een goed zichtbare plaats zijn bevestigd.

De overeenstemming tussen de gegevens op de plaat, met uitzondering van de letter R, met die in het certificaat van onderzoek van de duwbak moet worden bevestigd door een Commissie van Deskundigen door middel van het aanbrengen op de plaat van een stempel.

De in het eerste lid, onder a, e en f, genoemde bescheiden moeten dan worden bewaard door de eigenaar van de duwbak.

De aanwezigheid van de in het eerste lid, onder x, bedoelde bescheiden is evenwel niet vereist, wanneer op de metalen plaat tevens het nummer van de typegoedkeuring, bedoeld in Bijlage J, deel I, onderdeel 1.1.3, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn wordt vermeld.”

3. Artikel 1.13, eerste lid, komt te luiden:

- “1. Een schip mag geen verkeerstekens (boeien, drijvers, bakens, waarschuwingsvlotten met verkeerstekens, enz.) gebruiken om daaraan te meren of daaraan te verhalen, ze niet beschadigen en ze niet ongeschikt voor hun bestemming maken.”

4. *Artikel 1.19 komt te luiden:*

“Artikel 1.19

Verkeersaanwijzingen

De schipper is verplicht aan een verkeersaanwijzing gevolg te geven die hem door de ambtenaren van de bevoegde autoriteit ter verzekering van de veiligheid of de goede orde van de scheepvaart wordt gegeven. Dit geldt tevens in het geval van een grensoverschrijdende achtervolging.”

5. *Artikel 1.25 komt te luiden:*

“Artikel 1.25

Voorschriften, toestemmingen en vergunningen

Voorschriften, toestemmingen en vergunningen kunnen door de bevoegde autoriteiten van voorwaarden en voorbehouden worden voorzien.”

6. *Artikel 2.01 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Het eerste lid komt te luiden:*

“1. Bij een schip, met uitzondering van een klein schip en een zeeschip, moeten op de romp of op duurzaam bevestigde borden of platen de volgende kentekens worden aangebracht:

a. de naam die ook een kenspreuk kan zijn.

De naam moet aan beide zijden van het schip en tevens, met uitzondering van een duwbak, van achteren zichtbaar worden aangebracht. Indien bij een gekoppeld samenstel of bij een duwstel één van de naamsaanduidingen van het schip dat voor de voortbeweging dient geheel of gedeeltelijk aan het zicht wordt onttrokken, moet zij worden herhaald op borden die zodanig zijn geplaatst, dat zij goed zichtbaar zijn in de richtingen waarin deze naamsaanduiding aan het gezicht is onttrokken.

Bij het ontbreken van een naam van het schip moet worden aangegeven hetzij de naam van de instelling waaraan het schip toebehoort (of de gebruikelijke afkorting daarvan), al dan niet gevolgd door een nummer, hetzij het nummer van teboekstelling dat, ter aanduiding van het land waarin de thuishaven of de plaats van teboekstelling is gelegen, wordt gevolgd door de letter of lettercombinatie vermeld in de bijlage 1;

b. de thuishaven of de plaats van teboekstelling.

De naam van de thuishaven of de plaats van teboekstelling moet worden aangebracht hetzij aan beide zijden van het schip hetzij aan de achterzijde en moet worden gevolgd door de letter of lettercombinatie die het land aanduidt, waarin deze thuishaven of deze plaats van teboekstelling is gelegen;

- c. het uniek Europees scheepsidentificatienummer, dat uit 8 Arabische cijfers bestaat, waarbij de eerste drie cijfers het land en de instelling, die dat uniek Europees scheepsidentificatienummer heeft toegekend, aanduiden. Dit kenteken hoeft slechts te worden gevoerd door schepen waaraan een uniek Europees scheepsidentificatienummer is toegekend;
- d. het officiële scheepsnummer, dat uit 7 Arabische cijfers bestaat, eventueel gevolgd door een kleine letter, waarbij de eerste twee cijfers het land en de instelling, die het officiële scheepsnummer heeft toegekend, aanduiden. Dit kenteken hoeft slechts te worden gevoerd door schepen waaraan het officiële scheepsnummer is toegekend, dat nog niet in een uniek Europees scheepsidentificatienummer is omgezet.

Het uniek Europees scheepsidentificatienummer en het officiële scheepsnummer wordt aangebracht op de wijze, voorgeschreven onder a.”

b. Het derde lid komt te luiden:

“3. Bovenvermelde kentekens moeten zijn aangebracht in Latijnse letters en Arabische cijfers. Zij moeten goed leesbaar en onuitwisbaar zijn. De hoogte van de tekens moet voor de naam, het uniek Europees identificatienummer en het officiële scheepsnummer ten minste 20 cm en voor de overige aanduidingen ten minste 15 cm bedragen.

De breedte van de tekens en de stamdikte moeten in goede verhouding tot de hoogte staan. De tekens moeten in lichte kleur op donkere ondergrond of in donkere kleur op lichte ondergrond worden aangebracht.”

7. Artikel 3.09, zesde lid, komt te luiden:

“6. Dit artikel geldt noch voor kleine schepen, die uitsluitend kleine schepen slepen, noch voor gesleepte kleine schepen; voor deze kleine schepen geldt artikel 3.13, tweede en derde lid.”

8. Artikel 3.23 komt te luiden:

“Artikel 3.23

*Tekens van drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen bij het stilliggen
(Bijlage 3: schets 47)*

Onverminderd de bijzondere voorwaarden die overeenkomstig artikel 1.21 kunnen worden opgelegd, moeten drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen bij het stilliggen des nachts voeren:

van alle zijden zichtbare witte gewone lichten, in voldoende aantal om hun omtrekken van de zijde van het vaarwater herkenbaar te maken.

De in de eerste volzin voorgeschreven lichten hoeven niet te worden gevoerd, wanneer aan de voorwaarden van artikel 3.20, derde lid, onderdeel b of c, is voldaan.”

9. *Artikel 3.27, tweede volzin, komt te luiden:*

“Hetzelfde geldt voor een brandweerboot die hulp biedt of daartoe op weg is en voor een reddingsvaartuig bij een reddingsoperatie met toestemming van de bevoegde autoriteit.”

10. *Artikel 6.31, eerste lid, eerste volzin, komt te luiden:*

“Een schip dat in de vaargeul of in de nabijheid daarvan stilligt moet bij slecht zicht op de marifoon uitluisteren.”

11. *Artikel 6.32, tweede lid, onderdeel d, eerste volzin komt te luiden:*

“Wanneer met de van de andere kant komende schepen geen marifooncontact tot stand komt moet het op radar varende schip:

- ‘één lange stoot’ geven en dit sein zo dikwijls als nodig is herhalen, en
- de snelheid verminderen en zo nodig stilhouden.”

12. *Artikel 7.04, tweede lid, komt te luiden:*

“2. Op een gedeelte van de vaarweg waar het meren aan de oever ingevolge het eerste lid, onder a, is verboden, mogen een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting evenwel meren in een vak aangeduid door één der tekens E.7 of E.7.1 (bijlage 7), aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht.”

13. *Artikel 9.06, eerste en tweede lid, komt te luiden:*

“1. Een schip mag varen:

- a. op de Lampertheimer Altrhein vanaf de monding tot Altrhein - km 4,75; en
- b. op de hoofdtak van de Stockstadt-Ehrfelder Altrhein vanaf de monding tot Altrhein - km 9,80.

2. Een schip mag, ten opzichte van de oever gemeten, op de Lampertheimer Altrhein niet sneller varen dan 5 km per uur en op de Stockstadt-Ehrfelder Altrhein niet sneller dan 12 km per uur. Dit geldt niet voor kleine schepen zonder motor.”

14. Artikel 9.07, tweede tot en met zevende lid, komt te luiden:

“2. Geisenheim – Rhens

Tussen Geisenheim (km 524,00) en Rhens (km 582,00) is het windsurfen verboden.

3. Lorch - St. Goar

a. Tussen Lorch (km 540,20) en St. Goar (km 556,00) moet een opvarend schip de linkeroever en een afvarend schip de rechteroever houden.

b. Een opvarend schip of een afvarend schip als bedoeld in artikel 9.04, vierde lid, mag onder de in artikel 9.04, derde of vierde lid, genoemde voorwaarden verlangen, dat het voorbijvaren stuurboord op stuurboord plaatsvindt. In dat geval moeten geluidsseinen worden gegeven en dagtekens worden getoond overeenkomstig artikel 9.04, vijfde lid. Artikel 6.05 is niet van toepassing.

c. Voor de schipper van een schip met een lengte van meer dan 110 m is de verplichting tot het geven van inlichtingen aan andere schepen als voorgeschreven voor des nachts in artikel 9.08, tweede lid, onder b en c, ook des daags van toepassing.

4. Monding van de Moezel

Tussen km 592,05 en km 593,55 moet een opvarend schip dat niet de Moezel wil invaren ten minste 80 m uit de linkeroever blijven.

5. Duisbourg-Ruhrort

a. Alvorens de havens van Hochfeld, de buitenhaven van Duisburg, de Parallelhaven van Duisburg, het havenkanaal van Ruhrort en de voorhaven van Ruhrort in te varen, moet een afvarend schip op stroom opdraaien. Het mag pas invaren, wanneer het recht op stroom ligt en de havenmond kan overzien.

b. Tussen km 775,50 en km 785,50 is zeilen zonder vergunning overeenkomstig artikel 1.23 verboden.

6. Wesel

Alvorens het kanaal Wesel-Datteln in te varen moet een afvarend schip op stroom opdraaien. Het mag pas invaren, wanneer het recht op stroom ligt en de kanaalmond kan overzien.

7. Met uitzondering van het tweede lid, onder *b* en het vijfde lid, onder *b*, is dit artikel niet van toepassing op of ten aanzien van kleine schepen.”

15. *Artikel 9.10 komt te luiden:*

“Artikel 9.10

Optische tekens en vaarregels voor multifunctionele schepen van het Franse en Duitse leger

1. Een varend multifunctioneel schip
 - a. van het Franse leger tussen Basel (km 168,450) en Lauterburg (km 352,00), en
 - b. van het Duitse leger tussen de sluizen te Iffezheim (km 334,00) en het Spijksche Veer (km 857,40)moet des nachts de lichten, bedoeld in artikel 3.08, eerste lid, voeren en ongeveer 1 m boven het toplicht als bijkomend teken, dat ook des daags moet worden gevoerd: een geel gewoon of helder rondom schijnend flikkerlicht.
2. Een schip als bedoeld in het eerste lid moet zich tijdens de vaart als klein schip gedragen. De artikelen 6.02 en 6.02a, eerste en derde lid, zijn van toepassing.

16. *Artikel 9.12 komt te luiden:*

“Artikel 9.12

Boven-Rijn en Waal

1. Een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting mag tussen de Boven-Rijn en de Waal tussen km 857,77 en km 952,50, met inbegrip van de overnachtingshavens en aangrenzende wateroppervlakten voor zover dit Rijkswateren zijn, geen ligplaats nemen. Op het grensgedeelte van km 857,77 tot km 865,50 geldt dit verbod voor het gedeelte tussen de rechteroever en de rivier-as.
2. In afwijking van het eerste lid is op de bovenstaande waterwegen, de aangrenzende wateroppervlakten en in de havens het ligplaats nemen op de daartoe aangeduide ligplaatsen toegestaan.
3. Bij wijze van uitzondering kan de bevoegde autoriteit het ligplaats nemen ook op niet daartoe aangeduide plaatsen toestaan.”

17. Artikel 9.13 komt te luiden:

“Artikel 9.13

Pannerdensch Kanaal, Neder-Rijn en Lek

1. Een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting mag tussen Pannerdensch Kanaal, de Neder-Rijn en de Lek tussen km 867,46 en km 989,20, met inbegrip van de aangrenzende wateroppervlakten voor zover dit Rijkswateren zijn, geen ligplaats nemen.
2. In afwijking van het eerste lid is op de bovenstaande waterwegen, de aangrenzende wateroppervlakten en in de havens het ligplaats nemen op de daartoe aangeduide ligplaatsen toegestaan.
3. Bij wijze van uitzondering kan de bevoegde autoriteit het ligplaats nemen ook op niet daartoe aangeduide plaatsen toestaan.”

18. Artikel 10.01 wordt als volgt gewijzigd:

a. *Het derde lid (Bazel), komt te luiden:*

„Bazel (km 166,64) _____		
Basel – Sluizen Kembs	Basel-Rheinhalle	
	7,00	8,20“

b. *Het vierde lid, komt te luiden:*

- “4. De bevoegde autoriteiten kunnen tussen Bazel en de sluizen te Kembs aan individuele schepen, indien deze bepaalde voorwaarden vervullen, de vaart op dit riviergedeelte tot aan een waterstand van 8,50 m aan de peilschaal te Basel-Rheinhalle toestaan, wanneer de waterstand reeds gedurende meer dan 3 dagen boven het peil van 8,20 m heeft gelegen en de voorspellingen aangeven, dat de waterstand ook de volgende 2 dagen nog boven dit peil zal liggen.”

19. Artikel 14.02 wordt als volgt gewijzigd:

a. *Het vierde lid, eerste volzin, komt te luiden:*

“Schepen, die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, tweede of derde lid, te voeren, mogen slechts ligplaats nemen met toestemming van de Zwitserse Rijnhavens.”

b. *Het vijfde lid komt te luiden:*

“5. De op borden op de oever aangeduide breedten der ligplaatsen gelden slechts bij waterstanden aan de peilschaal van Basel-Rheinhalle van minder dan 7 m.”

20. Artikel 14.11 komt te luiden:

“Artikel 14.11

Overnachtingshavens Boven-Rijn en Waal

1. In de overnachtingshavens te Lobith (km 863,40), IJzendoorn (km 907,80) en Haaften (km 936,00), is het zonder toestemming van de bevoegde autoriteit, verboden:
 - a. schepen te laden of te lossen;
 - b. goederen of andere voorwerpen op de oever of op een aanlegsteiger te plaatsen;
 - c. tanks te ontgassen;
 - d. passagiers aan boord te nemen of aan de wal te zetten;
 - e. met drijvende voorwerpen of drijvende inrichtingen in te varen;
 - f. in te varen met schepen, die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, tweede en derde lid, te voeren;
 - g. langer dan drie opeenvolgende dagen ligplaats te nemen;
 - h. nadat de onder h genoemde periode beëindigd is, binnen twaalf uren opnieuw ligplaats te nemen;
 - i. met het achterschip naar de wal ligplaats te nemen;
 - j. met samenstellen langer dan 135 m aan de aanlegsteigers af te meren.
2. De schipper moet zowel het innemen van de ligplaats in de overnachtingshaven als het vertrek daaruit onmiddellijk melden aan de verkeerspost Tiel.
3. De bevoegde autoriteit kunnen aanwijzingen geven waarbij dit lid wordt aangevuld, dan wel daarvan wordt afgeweken.”

21. *De artikelen 14.12 en 14.13 komen te vervallen.*

22. *Bijlage 7, onderdeel E.7 en E.7.1 komt te luiden:*

“**E.7** Toestemming te meren aan de zijde van de vaarwegwaar het bord is aan
(artikel 7.04, lid 2)

E.7.1 Toestemming te meren voor het onmiddellijk van of aan boord zetten v
(artikel 7.04, lid 2)

“

PROTOCOL 22

Elektronisch melden in de Rijnvaart

Besluit

De Centrale Commissie,

gezien het feit dat het vanwege technische problemen op dit moment niet mogelijk is, het elektronisch melden zoals voorzien toe te passen,

wetende dat het binnenvaartbedrijfsleven al het mogelijke in het werk heeft gesteld, bij te dragen aan de invoering van het elektronisch melden,

in de overtuiging dat het elektronisch melden met het oog op de veiligheid onverminderd uitermate wenselijk is,

teneinde de huidige situatie met name voor de scheepvaartexploitanten op te helderen,

stelt vast dat het elektronisch melden zoals voorzien in Besluit 2007-II-20, op dit moment niet kan plaatsvinden,

schort de voorschriften inzake het elektronisch melden op tot de vastgestelde problemen zijn opgelost,

bekrachtigt dat de verplichting tot melden, zoals deze in gevolge van het Rijnvaartpolitiereglement voor 1 april 2008 bestond, hierdoor niet wordt gewijzigd,

verzoekt alle bij het elektronisch melden betrokkenen, zo snel mogelijk de voorwaarden voor het elektronisch melden te scheppen,

verzoekt haar lidstaten haar op de hoogte te stellen zodra de technische problemen zijn opgelost en zij het elektronisch melden hebben geïmplementeerd,

draagt haar Politiecomité op,

- op grond van de mededelingen van de lidstaten de datum vanaf wanneer zij het verplicht elektronisch melden implementeren te bepalen en deze datum op gepaste wijze ter kennis te brengen van alle bij het elektronisch melden betrokkenen,
- na te gaan, of er van uitgegaan moet worden dat er consequenties zullen zijn voor de tijdgebonden problemen van de toekomstige implementatie van RIS-applicaties,

draagt haar voorbereidend comité op, de implementatie van dit besluit te begeleiden.

PROTOCOL 23

Reglement van onderzoek – Verlenging van de voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 (Artikelen 7.02, 10.03a, 10.03b, 15.03, 15.06, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 21.02, 24.02, 24.03 en 24.06)

Besluit

De Centrale Commissie verlengt met toepassing van artikel 1.06 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn de hierna volgende voorschriften van tijdelijke aard:

1. Artikel 7.02, tweede lid – Dode hoek
(aangenomen met Besluit 2005-I-16),
2. Artikel 10.03a, achtste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
3. Artikel 10.03b, negende lid, onderdeel e – Vast ingebouwde brandblusinstallaties
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
4. Artikel 15.03, eerste lid, laatste volzin - Stabiliteit
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
5. Artikel 15.03, tweede lid, derde volzin, inleidende zin
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
6. Artikel 15.03, tweede lid, laatste volzin
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
7. Artikel 15.03, derde lid, onderdeel a en b
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
8. Artikel 15.03, derde lid, onderdeel c (betreft uitsluitend de Nederlandse tekst)
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
9. Artikel 15.03, derde lid, onderdeel e, inleidende zin
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
10. Artikel 15.03, vierde lid, twaalfde alinea
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
11. Artikel 15.03, negende lid, tabel
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
12. Artikel 15.03, negende lid, onderdeel a, laatste volzin.
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
13. Artikel 15.03, negende lid, onderdeel d, laatste alinea
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
14. Artikel 15.03, tiende lid, onderdeel d
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),

15. Artikel 15.03, elfde lid, eerste volzin en onderdeel b
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
16. Artikel 15.03, elfde lid, onderdeel c - grafiek
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
17. Artikel 15.06, derde lid, onderdeel a - Passagiersverblijven
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
18. 15.06, achtste lid, onderdeel a
(aangenomen met Besluit 2006-II-25),
19. Artikel 15.06, veertiende lid, tweede volzin (betreft uitsluitend de Duitse tekst)
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
20. Artikel 15.10, zesde lid, derde alinea – Elektrische installaties
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
21. Artikel 15.11, titel – Brandbeveiliging
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
22. Artikel 15.11, eerste lid, onderdeel d, onder aa
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
23. 15.11, achtste lid, onderdeel a
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
24. Artikel 15.11, tiende lid, onderdeel d
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
25. Artikel 15.11, vijftiende lid
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
26. Artikel 15.12, titel - Brandbeveiliging
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
27. Artikel 15.12, zesde lid
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
28. Artikel 15.12, tiende lid, onderdeel b
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
29. Artikel 15.15, eerste lild, inleidende volzin – Minder zware eisen voor bepaalde schepen
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
30. Artikel 15.15, vijfde lid, inleidende zin
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
31. Artikel 15.15, tiende lid, inleidende zin
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),
32. Artikel 21.02, eerste lid, onderdeel g
(aangenomen met Besluit 2005-II-21),

33. Artikel 24.02, tweede lid, overgangsbepaling bij artikel 15.06, zesde lid, onderdeel c (aangenomen met Besluit 2005-II-21),
34. Artikel 24.02, tweede lid, overgangsbepaling bij artikel 15.06, zevende lid (aangenomen met Besluit 2005-II-21),
35. Artikel 24.02, tweede lid, overgangsbepaling bij artikel 15.06, zestiende lid (aangenomen met Besluit 2005-II-21),
36. Artikel 24.02, tweede lid, overgangsbepaling bij artikel 15.07 (aangenomen met Besluit 2005-II-21),
37. Artikel 24.02, tweede lid, overgangsbepaling bij artikel 15.10, derde lid (aangenomen met Besluit 2005-II-21),
38. Artikel 24.02, tweede lid – overgangsbepaling bij artikel 15.10, zesde lid, eerste tot met vierde volzin (aangenomen met Besluit 2005-II-21),
39. Artikel 24.02, tweede lid, overgangsbepaling bij artikel 15.12, eerste lid, onderdeel c (aangenomen met Besluit 2005-II-21),
40. Artikel 24.02, tweede lid, overgangsbepaling bij artikel 15.12, tweede lid, onderdeel a (aangenomen met Besluit 2005-II-21),
41. Artikel 24.02, tweede lid, overgangsbepaling bij artikel 15.12, derde lid, onderdeel *b en c* (aangenomen met Besluit 2005-II-21),
42. Artikel 24.02, tweede lid, overgangsbepaling bij artikel 15.12, negende lid (aangenomen met Besluit 2005-II-21),
43. Artikel 24.03, eerste lid, overgangsbepaling bij artikel 15.05 (aangenomen met Besluit 2005-II-21),
44. Artikel 24.06, vijfde lid, overgangsbepaling bij artikel 15.06, zesde lid, onderdeel c (aangenomen met Besluit 2005-II-21),
45. Artikel 24.06, vijfde lid, overgangsbepaling bij artikel 15.06, zevende lid (aangenomen met Besluit 2005-II-21),
46. Artikel 24.06, vijfde lid, overgangsbepaling bij artikel 15.06, zestiende lid (aangenomen met Besluit 2005-II-21),
47. Artikel 24.06, vijfde lid, overgangsbepaling bij artikel 15.07 (aangenomen met Besluit 2005-II-21),
48. Artikel 24.06, vijfde lid, overgangsbepaling bij artikel 15.10, derde lid (aangenomen met Besluit 2005-II-21),
49. Artikel 24.02, vijfde lid – overgangsbepaling bij artikel 15.10, zesde lid, eerste tot met vierde volzin (aangenomen met Besluit 2005-II-21),

50. Artikel 24.06, vijfde lid, overgangsbepaling bij artikel 15.12, eerste lid, onderdeel c (aangenomen met Besluit 2005-II-21),
51. Artikel 24.06, vijfde lid, overgangsbepaling bij artikel 15.12, tweede lid, onderdeel a (aangenomen met Besluit 2005-II-21),
52. Artikel 24.06, vijfde lid, overgangsbepaling bij artikel 15.12, negende lid (aangenomen met Besluit 2005-II-21).

Deze voorschriften gelden van 1 oktober 2008 tot en met 30 september 2011.

PROTOCOL 24

**Definitieve wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn
(Inhoudsopgave, artikelen 2.05, 6.02, 6.03, 6.07, 7.03, 7.04, 8.02, 8.03, 8.05, 8.06, 8.07, 8.08, 8.09,
8.10, 8a.01, 8a.02, 8a.03, 8a.07, 8a.11, 10.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06,
15.09, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22b.11, 24.01,
24.02, 24.03, 24.06, bijlagen B en I)**

Besluit

De Centrale Commissie

ter definitieve aanneming van de voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn die inmiddels bij de toepassing in de praktijk van waarde zijn gebleken, ter verbetering van een taalversie en ter verduidelijking van bepaalde voorschriften,

op voorstel van haar Comité Reglement van onderzoek,

besluit tot de wijzigingen van de inhoudsopgave en van de artikelen 2.05, 6.02, 6.03, 6.07, 7.03, 7.04, 8.02, 8.03, 8.05, 8.06, 8.07, 8.08, 8.09, 8.10, 8a.01, 8a.02, 8a.03, 8a.07, 8a.11, 10.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 15.09, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22b.11, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, bijlagen B en I)

Deze wijzigingen treden met ingang van 1 april 2009 in werking. De voorschriften van tijdelijke aard betreffende de in de bijlage vermelde voorschriften die nog gelden op 31 maart 2009 vervallen met ingang van deze datum.

Bijlage

1. *De inhoudsopgave wordt als volgt gewijzigd:*

a. *De vermeldingen bij de artikelen 8.06 tot en met 8.10 komen te luiden:*

- “8.06 Smeerolietanks, -leidingen en toebehoren
- 8.07 Tanks voor olie, die in de krachtoverbrengingssystemen, schakel-, voortstuwings- en verwarmingssystemen wordt gebruikt, leidingen en toebehoren
- 8.08 Lensinrichtingen
- 8.09 Inrichting voor het verzamelen van oliehoudend water en afgewerkte olie
- 8.10 Door schepen voortgebracht geluid”

b. *Gegevens betreffende de artikelen 15.11 en 15.12 (betreft uitsluitend de Duitse tekst)*

c. *Titel van artikel 22b.11 (betreft uitsluitend de Duitse tekst)*

d. *De vermelding bij artikel 24.01 komt te luiden:*

“24.01 Toepasselijkheid van de overgangsbepalingen op reeds in bedrijf zijnde vaartuigen”

2. *Artikel 2.05, eerste lid, onderdeel c (betreft uitsluitend de Franse tekst):*

3. *Artikel 6.02, eerste lid, komt te luiden:*

“1. Bij stuurmachines met mechanische aandrijving moet een tweede onafhankelijke aandrijving of een extra handaandrijving beschikbaar zijn. In geval van uitval of storing van de aandrijving moet binnen 5 seconden de tweede onafhankelijke aandrijving of de handaandrijving in werking kunnen worden gesteld.”

4. *Artikel 6.03 komt te luiden:*

“Artikel 6.03

Hydraulische aandrijfinstallatie van de stuurmachine

1. Aan de hydraulische aandrijfinstallatie van de stuurmachine mogen geen andere verbruikers zijn aangesloten.
2. De tanks voor het hydraulische systeem dienen te zijn uitgerust met een niveau-alarmsysteem, dat het dalen van het olieniveau beneden de voor het veilig kunnen functioneren laagst toegestane stand controleert.
3. De afmetingen, constructie en plaatsing van de pijpleidingen moeten beschadigingen door mechanische invloeden of vuur zo veel mogelijk uitsluiten.
4. Hydraulische slangen
 - a. zijn slechts toegestaan wanneer het gebruik daarvan in verband met het verminderen van trillingen of de bewegingsvrijheid van de componenten absoluut noodzakelijk is,
 - b. moeten ten minste zijn berekend op de ten hoogste toegelaten werkdruk,
 - c. moeten uiterlijk om de tien jaar worden vernieuwd.
5. Hydraulische cilinders, pompen, en motoren evenals elektrische motoren moeten uiterlijk om de acht jaar door een deskundig bedrijf worden gecontroleerd en indien noodzakelijk gereviseerd.”

5. *Artikel 6.07, tweede lid, wordt als volgt gewijzigd:*

a. *De inleidende zin komt te luiden:*

“2. De stuurstelling moet van ten minste de volgende instrumenten voor signalering en controle zijn voorzien:”

b. Onderdeel a komt te luiden:

“a) vermindering van het oliepeil van de tanks voor het hydraulische systeem als bedoeld in artikel 6.03, tweede lid, en van de werkdruk van het hydraulische systeem;”

6. Artikel 7.03, zevende lid, komt te luiden:

“7. Het akoestische signaal moet kunnen worden uitgezet na het constateren van het uitvallen of van de storing. Dit mag geen nadelige invloed hebben op het functioneren van het signaal voor andere storingen. De rode signaallampjes mogen echter pas na het verhelpen van de storing uitgaan.”

7. Artikel 7.04 wordt als volgt gewijzigd:

a. Het eerste lid komt te luiden (betreft uitsluitend de Duitse en Nederlandse tekst):

“1. De bediening en de controle van de voortstuwingsmotoren en van de stuurinrichtingen moet vanaf de stuurstelling mogelijk zijn. Voortstuwingsmotoren die zijn voorzien van een vanaf de stuurstelling bedienbare koppeling, of die een vanaf de stuurstelling bedienbare verstelbare schroef aandrijven, hoeven slechts in de machinekamer aan- en uitgezet te kunnen worden.”

b. Het derde lid komt te luiden:

“3. De richting van de door de aandrijving op het schip werkende stuwingskracht alsmede het toerental van de schroeven of stuwingsmotoren moet worden aangegeven.”

c. Het vierde lid komt te luiden:

“4. De in de artikelen 6.07, tweede lid, 8.03, tweede lid, en 8.05, dertiende lid, voorgeschreven signalerings- en controle-instrumenten moeten in de stuurstelling zijn aangebracht.

d. Het negende lid komt te luiden:

“9. Bij roerpropeller-, waterstraal-, cycloïdaalschroef- en boegschroefinstallaties zijn gelijkwaardige bedieningsapparatuur en signalerings- en controle-instrumenten toegestaan.

Voor deze installaties zijn het eerste tot en met achtste lid met inachtneming van de bijzondere kenmerken en de gekozen opstelling van de genoemde actieve stuurinrichtingen en de stuwingsinrichtingen van overeenkomstige toepassing. Naar analogie van het tweede lid, moet voor iedere installatie de bediening door middel van een hefboom plaats kunnen vinden, die volgens een cirkelboog welke zich bevindt in een verticaal vlak dat nagenoeg evenwijdig is aan de richting van de stuwingskracht van de installatie, moet kunnen worden bewogen. Uit de positie van de hefboom moet voor iedere installatie de richting van de van de op het schip werkende stuwingskracht worden aangegeven.

Voorzover roerpropeller- of cycloïdaalschroefinstallaties niet door middel van een hefboom worden bediend, kan de Commissie van Deskundigen afwijkingen op de voorschriften van het tweede lid toestaan. De afwijkingen moeten door de Commissie van Deskundigen worden ingeschreven onder punt 52 van het certificaat van onderzoek.”

8. *Artikel 8.02 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Het vierde lid komt te luiden:*

“4. Waar het noodzakelijk is moeten verbindingen van leidingen voor brandstof, smeerolie en oliën, die in krachtoverbrengingssystemen, schakel-, aandrijf- en verwarmingssystemen worden gebruikt, afgeschermd of op andere geschikte wijze zijn beschermd, om te vermijden dat deze vloeibare stoffen op hete vlakken in de afzuigkanalen van de machines of andere ontstekingsbronnen sproeien of uitlopen. Het aantal verbindingen in deze pijpleidingssystemen moet tot een minimum worden beperkt.”

b. *Het zesde lid komt te luiden:*

“6. Isolaties van machineonderdelen moeten in overeenstemming zijn met artikel 3.04, derde lid, tweede volzin.”

9. *Artikel 8.03 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Het vierde lid komt te luiden:*

“4. Bij schepen met slechts één voortstuwingsmotor mag deze slechts zijn uitgerust met een inrichting voor automatische reductie van het toerental indien een automatische reductie van het toerental in het stuurhuis optisch en akoestisch wordt aangegeven en de inrichting voor reductie van het toerental vanaf de stuurstand kan worden uitgeschakeld.

b. *Het vijfde lid komt te luiden:*

“5. Doorvoeringen van assen moeten zodanig zijn uitgevoerd dat geen waterverontreinigende smeermiddelen naar buiten kunnen treden.”

10. *Artikel 8.05 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Eerste lid (betreft uitsluitend de Franse tekst)*

b. *Het tweede lid komt te luiden:*

“2. Deze tanks, alsmede brandstofleidingen en verdere toebehoren, moeten zodanig zijn uitgevoerd en ingericht dat zich geen brandstof of brandstofdampen onopzettelijk in het inwendige van het schip kunnen verspreiden. Afsluitinrichtingen op brandstoftanks, die dienen voor het ontnemen van brandstof of voor de afwatering, moeten zelfsluitend zijn.”

c. *Het vierde lid komt te luiden:*

“4. Brandstoftanks en hun appendages mogen niet direct boven motoren of uitlaatgassenleidingen zijn geplaatst.”

d. *Zesde lid, eerste alinea (betreft uitsluitend de Franse tekst)*

e. *Het zesde lid, tweede paragraaf, komt te luiden:*

“Indien tanks voor brandstoffen met elkaar in verbinding staan, moet de doorsnede van de verbindingsleiding ten minste 1,25 maal zo groot zijn als de doorsnede van de vulleiding.”

f. *Zevende lid, komt te luiden:*

“7. De uitgaande leidingen voor vloeibare brandstoffen moeten onmiddellijk bij de tanks zijn voorzien van een snelsluitklep, die van het dek af kan worden bediend, ook wanneer de betrokken ruimten zijn gesloten.

Wanneer de bedieningsinrichting door de wijze van opstelling aan het gezicht is onttrokken, hoeft de bedekking of de afscherming niet afsluitbaar te zijn.

De bedieningsinrichting moet met een rode kleur zijn gemarkeerd. Wanneer de inrichting door de wijze van opstelling aan het gezicht is onttrokken moet de bedekking of afscherming zijn voorzien van een teken “snelsluitklep van de tank” met een lengte van de zijde van ten minste 10 cm, overeenkomstig schets 9 van bijlage I.

De eerste zin geldt niet voor brandstoftanks die rechtstreeks aan de motor zijn aangebouwd.”

g. *Achtste lid (betreft uitsluitend de Franse tekst)*

h. *Het negende lid komt te luiden:*

“9. Brandstoftanks moeten zijn voorzien van een geschikte peilinrichting. De peilinrichting moet tot aan de hoogste vulstand afleesbaar zijn. De peilglazen moeten tegen beschadigingen zijn beschermd, aan de onderkant zijn voorzien van automatisch sluitende inrichtingen en het bovineinde moet weer naar de tank zijn gevoerd, boven de hoogste vulstand. Het materiaal van de peilglazen moet bij normale omgevingstemperaturen niet vervormen. De peilkokers moeten niet in verblijven eindigen. Peilkokers die in een machinekamer of ketelruim eindigen, moeten zijn voorzien van zelfsluitende afsluitinrichtingen.”

i. *Tiende lid (betreft uitsluitend de Franse tekst)*

j. *Elfde lid (betreft uitsluitend de Franse tekst)*

k. *Het twaalfde lid komt te luiden:*

“12. Tanks voor brandstoffen moeten zijn voorzien van afsluitbare openingen voor reiniging en inspectie.”

11. *Artikel 8.06 komt te luiden:*

“Artikel 8.06

Smeerolietanks, -leidingen en toebehoren

1. Smeerolie moet zijn ondergebracht in tot de scheepsromp behorende of vast in het schip bevestigde tanks van staal of, wanneer dit wegens de constructie van het schip nodig is, van een met het oog op brandveiligheid gelijkwaardig materiaal. Smeerolietanks mogen geen begrenzingsvlakken gemeen hebben met drinkwaterreservoirs.
2. Smeerolietanks, alsmede de daartoe behorende leidingen en verdere toebehoren, moeten zodanig zijn uitgevoerd en ingericht dat zich geen smeerolie of smeeroliedampen onopzettelijk in het inwendige van het schip kan verspreiden.
3. Voor het aanvaringsschot mogen zich geen smeerolietanks bevinden.
4. Smeerolietanks en hun appendages mogen niet direct boven motoren of uitlaatgassenleidingen zijn geplaatst.
5. De vulopeningen van smeerolietanks moeten duidelijk zijn gekenmerkt.

6. Smeerolieleidingen, hun verbindingen, afdichtingen en appendages moeten zijn vervaardigd uit materiaal dat bestand is tegen de te verwachten mechanische, chemische en thermische belasting. De leidingen mogen niet onderhevig zijn aan schadelijke invloeden van warmte en moeten over hun volle lengte gecontroleerd kunnen worden.
7. Smeerolietanks moeten zijn voorzien van een geschikte peilinrichting. De peilinrichting moet tot aan de hoogste vulstand afleesbaar zijn. De peilglazen moeten tegen beschadigingen zijn beschermd, aan de onderkant zijn voorzien van automatisch sluitende inrichtingen en het bovineinde moet weer naar de tank zijn gevoerd, boven de hoogste vulstand. Het materiaal van de peilglazen moet bij normale omgevingstemperaturen niet vervormen. De peilkokers moeten niet in verblijven eindigen. Peilkokers die in een machinekamer of ketelruim eindigen, moeten zijn voorzien van zelfsluitende afsluitinrichtingen.”

12. *Artikel 8.07 komt te luiden:*

“Artikel 8.07

Tanks voor olie, die in krachtoverbrengingsystemen, schakel-, voortstuwings- en verwarmingssystemen wordt gebruikt, leidingen et toebehoren

1. Olie die in krachtoverbrengingsystemen, schakel-, voortstuwings- en verwarmingssystemen wordt gebruikt moet zijn ondergebracht in tot de scheepsromp behorende of vast in het schip bevestigde tanks van staal of, wanneer dit wegens de constructie van het schip nodig is, van een met het oog op brandveiligheid gelijkwaardig materiaal. Dit geldt niet voor tanks met een inhoud van maximaal 25 l. Tanks als bedoeld in de eerste volzin mogen geen begrenzingsvlakken gemeen hebben met drinkwaterreservoirs.
2. De in het eerste lid bedoelde tanks evenals hun leidingen en verdere toebehoren, moeten zodanig zijn uitgevoerd en ingericht dat zich noch bovengenoemde olie noch oliedampen onopzettelijk in het inwendige van het schip kan verspreiden.
3. Voor het aanvaringsschot mogen zich geen in het eerste lid bedoelde tanks bevinden.
4. De in het eerste lid bedoelde tanks en hun appendages mogen niet zijn geplaatst boven motoren of uitlaatgassenleidingen.
5. De vulopeningen van de in het eerste lid bedoelde tanks moeten duidelijk zijn gekenmerkt.
6. De leidingen voor als in het eerste lid bedoelde olie, hun verbindingen, afdichtingen en appendages moeten zijn vervaardigd uit materiaal dat bestand is tegen de te verwachten mechanische, chemische en thermische belasting. De leidingen mogen niet onderhevig zijn aan schadelijke invloeden van warmte en moeten over hun volle lengte gecontroleerd kunnen worden.
7. De in het eerste lid bedoelde tanks moeten zijn voorzien van een geschikte peilinrichting. De peilinrichting moet tot aan de hoogste vulstand afleesbaar zijn. De peilglazen moeten tegen beschadigingen zijn beschermd, aan de onderkant zijn voorzien van automatisch sluitende inrichtingen en het bovineinde moet weer naar de tank zijn gevoerd, boven de hoogste vulstand. Het materiaal van de peilglazen moet bij normale omgevingstemperaturen niet vervormen. De peilkokers moeten niet

in verblijven eindigen. Peilkokers die in een machinekamer of ketelruim eindigen, moeten zijn voorzien van zelfsluitende afsluitinrichtingen.”

13. Artikel 8.08 komt te luiden:

“Artikel 8.08
Lensinrichtingen

1. Iedere waterdichte afdeling moet afzonderlijk kunnen worden gelensd. Dit geldt niet voor waterdichte afdelingen die tijdens de vaart gewoonlijk luchtdicht zijn afgesloten.
2. Op schepen waarvoor een bemanning is voorgeschreven, moeten twee onafhankelijk van elkaar werkende lenspompen aanwezig zijn, die niet in dezelfde ruimte mogen staan, en waarvan er ten minste één door een motor wordt aangedreven. Indien deze schepen echter een motorvermogen hebben van minder dan 225 kW of een laadvermogen van minder dan 350 t, dan wel, in geval van schepen die niet bestemd zijn voor het vervoer van goederen, een waterverplaatsing van minder dan 250 m³, is een hand- of motorlenspomp voldoende.

Elk der voorgeschreven pompen moet voor elke waterdichte afdeling te gebruiken zijn.

3. De minimale capaciteit Q_1 van de eerste lenspomp moet worden berekend volgens de volgende formule:

$$Q_1 = 0,1 \cdot d_1^2 \quad [\text{l/min}]$$

d_1 moet worden berekend volgens de volgende formule:

$$d_1 = 1,5 \cdot \sqrt{L(B+H)} + 25 \quad [\text{mm}]$$

De minimale capaciteit Q_2 van de tweede lenspomp moet worden berekend volgens de volgende formule:

$$Q_2 = 0,1 \cdot d_2^2 \quad [\text{l/min}]$$

d_2 moet worden berekend volgens de volgende formule:

$$d_2 = 2 \cdot \sqrt{l(B+H)} + 25 \quad [\text{mm}]$$

De afmeting d_2 behoeft echter niet groter te zijn dan de afmeting d_1 .

Bij het berekenen van Q_2 heeft l betrekking op de langste waterdichte afdeling.

In deze formule betekent:

- l de lengte van de desbetreffende waterdichte afdeling in [m];
- d_1 de rekenkundige inwendige diameter van de hoofdlensleiding in [mm];
- d_2 de rekenkundige inwendige diameter van de hoofdlensleiding in [mm];

4. Indien de lenspompen zijn aangesloten op een lensstelsel moet de inwendige diameter van de lensleidingen ten minste afmeting d_1 hebben, in mm, en de inwendige diameter van de aftakkingen ten minste afmeting d_2 , in mm.

Voor schepen met een lengte L van minder dan 25 m mogen de afmetingen d_1 en d_2 worden verminderd tot 35 mm.

5. Er zijn slechts zelfaanzuigende lenspompen toegestaan.
6. In iedere lensbare afdeling met een vlakke bodem en een breedte van meer dan 5 m moet zich aan stuurboord en aan bakboord tenminste één lenskorf bevinden.
7. De achterpiek mag door middel van een gemakkelijk toegankelijke, zelfsluitende aftapinrichting, die naar de machinekamer loopt, gelast kunnen worden.
8. De aftakkingen van de leidingen van afzonderlijke afdelingen moeten door een vastzetbare terugslagklep aan de hoofdlensleiding zijn aangesloten.

Afdelingen of andere ruimten, die als ballastruimten dienen, behoeven slechts via een afsluiter aan het lensstelsel te zijn aangesloten. Dit geldt niet voor laadruimen die zijn ingericht voor het opnemen van ballast. Het vullen van dergelijke laadruimen met ballastwater moet door een van de lensleiding gescheiden, vast geïnstalleerde ballastleiding of door aftakkingen geschieden, die als flexibele leidingen of door middel van beweegbare tussenstukken met de hoofdlensleiding kunnen worden verbonden. Bodemkleppen zijn hiervoor niet toegestaan.

9. Vullingen van laadruimen moeten zijn voorzien van peilmogelijkheden.
10. Indien een lensinrichting is uitgevoerd met vast aangebrachte leidingen, moeten de lensleidingen van de bilgen die voor het verzamelen van oliehoudend water zijn bestemd, zijn voorzien van door een Commissie van Deskundigen in gesloten stand verzegelde afsluiters. Het aantal en de plaats van deze afsluiters moeten worden vermeld in het certificaat van onderzoek.
11. Het afgesloten zijn moet worden beschouwd als gelijkwaardig aan een verzegeling als bedoeld in het tiende lid. De sleutel of sleutels van de sloten van de afsluitinrichtingen moeten overeenkomstig gekenmerkt op een gemakkelijk toegankelijke en aangeduide plaats in de machinekamer worden bewaard.”

14. Aan hoofdstuk 8 worden de artikelen 8.09 en 8.10 als volgt toegevoegd:

“Artikel 8.09

Inrichtingen voor het verzamelen van oliehoudend water en afgewerkte olie

1. Het tijdens het bedrijf van een schip vrijkomend oliehoudend water moet aan boord kunnen worden verzameld. In dit verband wordt de machinekamer-bilge aangemerkt als verzamelruimte.
2. Voor het verzamelen van afgewerkte olie moeten in de machinekamer(s) één of meer speciaal daarvoor bestemde reservoirs zijn aangebracht die ten minste 1,5 keer de hoeveelheid afgewerkte olie uit de carters van alle ingebouwde verbrandingsmotoren en tandwielkasten, alsmede de hoeveelheid hydraulische olie afkomstig uit de hydraulische olietanks, kunnen bevatten.

Aansluitingen voor het leeghalen van deze reservoirs moeten voldoen aan de Europese norm EN 1305 : 1996.

3. Voor schepen die slechts worden ingezet op korte trajecten kan de Commissie van Deskundigen ontheffing verlenen van het tweede lid.

Artikel 8.10

Door schepen voortgebracht geluid

1. Het door een varend schip voortgebrachte geluid, in het bijzonder de door het aanzuigen van lucht en door de uitlaat van de motoren veroorzaakte geluiden, moet met daartoe geschikte middelen worden gedempt.
2. Het door een varend schip voortgebrachte geluid mag op 25 m afstand zijdelings van de scheepswand niet meer bedragen dan 75 dB(A).
3. Het door een varend schip voortgebrachte geluid mag op 25 m afstand zijdelings van de scheepswand niet meer bedragen dan 65 dB(A).”

15. Artikel 8a.01 wordt als volgt gewijzigd:

a. *Het zestiende lid komt te luiden:*

“16. *proces-verbaal van de motorkenmerken*: het document, bedoeld in bijlage J, deel VIII, waarin alle kenmerken van de motor, met inbegrip van de onderdelen (componenten) en afstellingen die een weerslag hebben op het niveau van de uitstoot van schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes evenals alle veranderingen daarvan, vastgelegd zijn.”

b. *Het zeventiende lid komt te luiden:*

“17. *Inlichtingenformulier van de fabrikant ter controle van de componenten betrekking hebbend op de uitlaatgassen en de motorkenmerken*: het document, bedoeld in artikel 8a.11, derde lid, ten behoeve van inbouwkeuringen, tussentijdse keuringen dan wel bijzonder keuringen.”

16. Artikel 8a.02, vierde lid, komt te luiden:

- “4. a. Na de inbouw van de motor aan boord, maar voor zijn ingebruikstelling, moet een inbouwkeuring worden uitgevoerd. Deze keuring, die deel uitmaakt van het eerste onderzoek van het vaartuig of van een bijzonder onderzoek naar aanleiding van de inbouw van de betreffende motor, leidt ofwel tot het inschrijven van de motor in het eerste af te geven certificaat van onderzoek ofwel tot een wijziging van het bestaande certificaat van onderzoek.
- b. De Commissie van Deskundigen kan van een inbouwkeuring, bedoeld in onderdeel a, afzien indien een motor waarvan het nominale vermogen P_N minder dan 130 kW bedraagt, wordt vervangen door een motor met een zelfde typegoedkeuring. Voorwaarde hiervoor is dat de scheepseigenaar of zijn gevolmachtigde het vervangen van de motor meedeelt aan de Commissie van Deskundigen, waarbij een kopie van het certificaat van typegoedkeuring moet worden gevoegd en het identificatienummer van de nieuw ingebouwde motor moet worden vermeld. Ten gevolge hiervan wordt nummer 52 van het certificaat van onderzoek gewijzigd.

17. Artikel 8a.03, eerste lid, komt te luiden:

- “1. Een aanvraag van een typegoedkeuring van een motortype, een motorfamilie of een motorgroep moet door de fabrikant bij de bevoegde autoriteit worden ingediend. Bij de aanvraag moet een informatiedossier, het ontwerp van een proces-verbaal van de motorkenmerken en het ontwerp van een inlichtingenformulier van de fabrikant ter controle van de componenten betrekking hebbend op de uitlaatgassen en de motorkenmerken worden gevoegd. De fabrikant moet voor de typekeuringen een motor, die voldoet aan de essentiële kenmerken vermeld in bijlage J, deel II, aanhangsel 1, demonstreren.”

18. Artikel 8a.07 komt te luiden:

- “1. Met gebruikmaking van de navolgende tabel gelden typegoedkeuringen overeenkomstig de Richtlijnen van de Europese Gemeenschap als gelijkwaardig aan de typegoedkeuringen overeenkomstig de voorwaarden en de bepalingen van dit hoofdstuk:

Doel van de motor	Richtlijn	Motorcategorie
Hoofaandrijving van het schip	2004/26/EG	V
Hulpmotor met constant toerental	2004/26/EG	V H, I, J, K
	97/68/EG	D, E, F, G,
Hulpmotor met variabel toerental en variabele belasting	2004/26/EG	V
		H, I, J, K L, M, N, P Q, R

2. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart kan de gelijkwaardigheid erkennen van andere overeenstemmende normen vastgelegd in internationale regelingen, dan wel in voorschriften van de Rijnoverstaten of België of van een derde land met de

voorwaarden en de bepalingen van dit hoofdstuk inzake de typegoedkeuringen van motoren.”

19. Aan artikel 8a.11, wordt een derde lid als volgt toegevoegd:

- “3. Die keuringen als bedoeld in het eerste lid geschieden aan de hand van het inlichtingenformulier van de fabrikant ter controle van de componenten betrekking hebbend op de uitlaatgassen en de motorkenmerken. In dit formulier, dat door de fabrikant wordt opgesteld en dat door een bevoegde autoriteit moet worden goedgekeurd, worden de onderdelen die betrekking hebben op de uitlaatgassen alsmede de instellingen en kenmerken gespecificeerd, bij toepassing waarvan kan worden uitgegaan van een onafgebroken inachtneming van de grenswaarden van het uitlaatgas. Daarin wordt tenminste vermeld :
- vermelding van het motortype van de motorfamilie of van de motorgroep daarbij het nominale vermogen en het nominale toerental specificierend;
 - een lijst van componenten betrekking hebbend op de uitlaatgassen en de motorkenmerken;
 - niet te verwarren merktekens om de toegelaten componenten betrekking hebbend op de uitlaatgassen te identificeren (bijv. nummers van onderdelen die zich op de componenten bevinden);
 - vermelding van de motorkenmerken die betrekking hebben op de uitlaatgassen zoals instellingsmogelijkheden van het injectiemoment, van de toegelaten temperatuur van het koelwater en van de maximale tegendruk van het uitlaatgas.

Bij motoren die uitgerust zijn met een systeem voor nabehandeling van de uitlaatgassen moet dit formulier ook een procedure voor de controle van de goede werking van het bedoelde systeem bevatten.”

20. Artikel 10.01 wordt als volgt gewijzigd:

a. Het derde lid, eerste en tweede volzin, komt te luiden:

“Schepen als bedoeld in het eerste lid, waarvan de grootste lengte L niet meer dan 86 m bedraagt, moeten zijn uitgerust met hekankers waarvan de totale massa 25% bedraagt van de massa P.

Schepen waarvan de grootste lengte L meer dan 86 m bedraagt moeten zijn uitgerust met hekankers waarvan de totale massa 50% bedraagt van de massa P als bedoeld in het eerste of het tweede lid.”

b. Het elfde lid komt als volgt te luiden:

“11. De minimumbreeksterkte R van een ankerketting wordt met behulp van de volgende formules berekend:

- bij ankers met een massa tot en met 500 kg: $R = 0,35 \cdot P'$ [kN];
- bij ankers met een massa van meer dan 500 t/m 2000 kg:

$$R = \left(0,35 - \frac{P' - 500}{15000} \right) P' \quad [\text{kN}];$$

c. bij ankers met een massa van meer dan 2000 kg: $R = 0,25 \cdot P'$ [kN].

In deze formule betekent:

P': de overeenkomstig het eerste tot en met het vierde lid en het zesde lid bepaalde theoretische massa van het betreffende anker.

De breeksterkte van de ankerkettingen wordt bepaald aan de hand van de daarvoor in één der Oeverstaten of België geldende normen.”

c. *Het twaalfde lid komt te luiden:*

“12. Indien zwaardere ankers worden gekozen dan in het eerste tot en met het zesde lid beschreven, wordt de minimum breeksterkte van de ankerketting bepaald aan de hand van de gegeven grotere massa.

Indien dergelijke zwaardere ankers en de bijbehorende sterkere ankerkettingen aan boord zijn, moeten desondanks in het certificaat van onderzoek de massa's en de minimum breeksterkte worden ingevuld die zijn voorgeschreven op grond van het eerste tot en met zesde lid en het elfde lid.”

21. *Artikel 10.03, eerste lid, onderdeel e, komt te luiden:*

“e. op een geschikte plaats benedendeks in de machinekamers of ketelruimen, zodanig zijn geïnstalleerd dat de weg naar een brandblusapparaat vanuit geen enkel punt van de ruimte meer dan 10 meter bedraagt.”

22. *Artikel 10.03a, achtste lid, komt te luiden:*

“8. Inzake de keuring moet een door de erkend deskundige ondertekende verklaring worden opgesteld waaruit de datum van de keuring blijkt.”

23. *Artikel 10.03b, negende lid, onderdeel e, komt te luiden:*

“e. Inzake de keuring moet een door de erkend deskundige ondertekende verklaring worden opgesteld waaruit de datum van de keuring blijkt”

24. *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.”

25. *Artikel 12.02 vierde lid, derde volzin, komt te luiden:*

“De eerste zin geldt niet voor ruimten waarvan de uitgang rechtstreeks naar het dek leidt of naar een gang die als vluchtweg dient, voor zover deze gang twee van elkaar verwijderd liggende uitgangen heeft naar bak- en stuurboord.”

26. *Artikel 15.01, eerste lid, onderdeel c, komt te luiden:*

“c. artikel 8.08, tweede lid, tweede volzin, en zevende lid;”

27. *Artikel 15.03 komt te luiden:*

“Artikel 15.03

Stabiliteit

1. De aanvrager moet het bewijs van voldoende stabiliteit van het onbeschadigde schip leveren met een berekening die is gebaseerd op de resultaten van het toepassen van een standaard van voldoende stabiliteit van het onbeschadigde schip. Alle berekeningen moeten zodanig worden uitgevoerd dat daarbij aan trim en inzinking geen vaste waarden zijn toegekend. De gegevens over het vaartuig in onbeladen toestand waarop de stabiliteitsberekeningen zijn gebaseerd moeten door een hellingsproef worden bepaald.
2. De intactstabiliteit moet voor de volgende standaard beladingcondities worden aangetoond:
 - a. bij het begin van de vaart
100% passagiers, 98% brandstof en drinkwater, 10% afvalwater;
 - b. tijdens de vaart
100% passagiers, 50 % brandstof en drinkwater, 50 % afvalwater;
 - c. bij het eind van de vaart
100% passagiers, 10% brandstof en drinkwater, 98% afvalwater;
 - d. leeg schip
geen passagiers, 10% brandstof en drinkwater, geen afvalwater.Voor alle standaard beladingcondities moet uitgegaan worden van lege dan wel volle ballasttanks, overeenkomstig hun normale gebruik.
Om te kunnen ballasten tijdens de vaart moet de volgende beladingconditie voor het derde lid, onder d, worden aangetoond

100 % passagiers, 50 % brandstof en drinkwater, 50 % afvalwater, het totaal van de andere vloeistoftanks met inbegrip van ballast voor 50 % gevuld.

3. Het bewijs van voldoende stabiliteit van het onbeschadigde schip via een berekening moet worden geleverd met toepassing van de volgende eisen voor voldoende stabiliteit van het onbeschadigde schip en voor de in het tweede lid, onder a tot en met d, genoemde standaard beladingcondities:
 - a. De maximale oprichtende arm van statische stabiliteit h_{\max} moet bij een slagzij van $\varphi_{\max} \geq (\varphi_{\text{mom}} + 3^\circ)$ optreden en moet minstens 0,20 m bedragen; Wanneer $\varphi_f < \varphi_{\max}$ is, moet de oprichtende arm van statische stabiliteit bij een hoek van het onder water komen φ_f ten minste 0,20 m bedragen.
 - b. De hoek van het onder water komen φ_f mag niet kleiner zijn dan $(\varphi_{\text{mom}} + 3^\circ)$.
 - c. Het vlak A onder de kromme van de oprichtende arm van statische stabiliteit moet, afhankelijk van de positie van φ_f en de φ_{\max} ten minste de volgende waarden bereiken:

Geval			A
1	$\varphi_{\max} \leq 15^\circ$ of $\varphi_f \leq 15^\circ$		0,05 m.rad tot aan de kleinste van de hoeken φ_{\max} of φ_f
2	$15^\circ < \varphi_{\max} < 30^\circ$	$\varphi_{\max} \leq \varphi_f$	$0,035 + 0,001 \cdot (30 - \varphi_{\max})$ m.rad tot aan de hoek φ_{\max}
3	$15^\circ < \varphi_f < 30^\circ$	$\varphi_{\max} > \varphi_f$	$0,035 + 0,001 \cdot (30 - \varphi_f)$ m.rad tot aan de hoek φ_f
4	$\varphi_{\max} \geq 30^\circ$ en $\varphi_f \geq 30^\circ$		0,035 m.rad tot aan de hoek $\varphi = 30^\circ$

Daarbij betekent:

h_{\max} de maximale oprichtende arm van statische stabiliteit;

φ de hoek van de slagzij;

φ_f de hoek van het onder water komen, d.w.z. de hoek van de slagzij waarbij de openingen in de scheepsromp, in de opbouwen of dekhuisen, die niet waterdicht gesloten kunnen worden, onderwater komen te staan;

φ_{mom} de maximale hoek van de slagzij als bedoeld onder e;

φ_{\max} de hoek van de slagzij waarbij sprake is van de maximale oprichtende arm van statische stabiliteit;

A vlakken onder de kromme van de oprichtende arm van statische stabiliteit;

- d. De metacentrische hoogte bij het begin van GM_0 , gecorrigeerd in verband met het effect van de vrije oppervlakken in vloeistoftanks, mag niet minder bedragen dan 0,15 m;
- e. De hoek van de slagzij φ_{mom} mag in de beide hiernavolgende gevallen niet meer bedragen dan 12° :
 - aa. op basis van het kenterende moment ten gevolge van personen en wind als bedoeld in het vierde en vijfde lid,
 - bb. op basis van het kenterende moment ten gevolge van personen en het draaien van het schip als bedoeld in het vierde en zesde lid;
- f. Het resterende vrijboord mag bij een kenterend moment ten gevolge van personen, wind en het draaien van het schip als bedoeld in het vierde, vijfde en zesde lid niet minder bedragen dan 0,2 m.;
- g. De resterende veiligheidsafstand moet voor schepen met vensters, of andere openingen in de scheepshuid die beneden het schottendek zijn gelegen en die niet waterdicht gesloten zijn, tenminste 0,1 m bedragen uitgaande van de drie kenterende momenten, bedoeld in onderdeel f.

4. Het kenterende moment ten gevolge van een concentratie van personen (M_p) op één plaats moet op grond van de volgende formule als volgt worden berekend:

$$M_p = g \cdot P \cdot y = g \cdot \sum P_i \cdot y_i \text{ [kNm]}$$

In deze formule betekent:

P = totale massa van personen aan boord in [t], te berekenen uit de som van het hoogste toegestane aantal passagiers en het maximale aantal van het boordpersoneel en de bemanning onder normale bedrijfsomstandigheden onder aanname van een gemiddelde massa van 0,075 t per persoon;

y = zijdelingse afstand van het zwaartepunt van de massa van personen P vanaf de middellijn van het schip in [m];

g = acceleratie van de zwaartekracht ($g = 9,81 \text{ m/s}^2$);

P_i = massa van de op een vlak A_i verzamelde personen volgens:

$$P_i = n_i \cdot 0,075 \cdot A_i \text{ [t]}$$

Daarbij betekent in deze formule:

A_i = vlak waarop zich personen bevinden in [m^2];

n_i = aantal personen per vierkante meter bij

$n_i = 3,75$ in geval van vrije dekoppervlakken en vlakken met verplaatsbaar meubilair; in geval van vlakken met vast ingebouwde zitplaatsen zoals banken, moet n_i worden berekend onder aanname van een zitbreedte van 0,50 m en een zitdiepte van 0,75 m per persoon;

y_i = zijdelingse afstand van het vlakzwaartepunt van het vlak A_i vanaf de middellijn van het schip in [m];

De berekening moet worden uitgevoerd zowel voor een concentratie van personen aan stuurboord als voor een concentratie aan bakboord.

De verdeling van personen moet het meest ongunstige zijn vanuit het oogpunt van stabiliteit. Ingeval er hutten aanwezig zijn moet voor de berekening van het moment van personen ervan worden uitgegaan dat deze niet bezet zijn.

Voor de berekening van beladen situaties moet het middelpunt van de zwaarte van een persoon worden genomen op 1 m boven het laagste punt van het betreffende dek op $0,5 L_{wl}$ zonder rekening te houden met een verlaging of verhoging in het dek of de kromming van het dek en onder aanname van een massa van 0,075 ton per persoon.

Een gedetailleerde vaststelling van de vlakken aan dek, die door personen bezet zijn, kan achterwege blijven, indien de volgende waarden worden toegepast:

$P = 1,1 \cdot F_{max} \cdot 0,075$ in het geval van schepen voor dagtochten;

$1,5 \cdot F_{max} \cdot 0,075$ in het geval van hotelschepen.

In deze formule betekent:

F_{max} = ten hoogste aan boord toegelaten aantal passagiers;

$y = B/2$ in [m].

5. Het moment ten gevolge van wind (M_w) moet als volgt worden berekend:

$$M_w = p_w A_w (l_w + T/2) \text{ [kNm]}$$

In deze formule betekent:

p_w = specifieke winddruk van 0,25 kN/m²;

A_w = zijdelings oppervlak van het schip boven het vlak van de grootste inzinking in [m²], die overeenkomt met de betreffende beladingstoestand;

l_w = afstand van het zwaartepunt van het zijdelingse vlak A_w tot het vlak van de inzinking in m. die overeenkomt met de betreffende beladingstoestand in [m].

6. Het moment ten gevolge van de centrifugale kracht (M_{dr}), veroorzaakt door het draaien van het schip, moet als volgt worden berekend:

$$M_{dr} = c_{dr} C_B \cdot v^2 \cdot D/L_{WL} \cdot (KG - T/2) \text{ [kNm]}$$

In deze formule betekent:

c_{dr} = coëfficiënt van 0,45;

C_B = de blokcoëfficiënt (indien niet bekend moet hiervoor 1,0 worden aangenomen);

v = grootste snelheid van het schip in m/s;

KG = afstand van het zwaartepunt tot de bovenkant van de kiel in [m].

In geval het passagierschip is uitgerust met een aandrijfsysteem overeenkomstig artikel 6.06 moet M_{dr} worden afgeleid uit beproevingen op ware grootte dan wel met modellen, hetzij op basis van daarmee overeenkomende berekeningen.

7. De aanvrager moet met een berekening, die berust op de procedure van het wegvallen van het drijfvermogen, aantonen dat de lekstabiliteit van het schip voldoende is. Alle berekeningen moeten zodanig worden uitgevoerd dat daarbij aan trim en inzinking geen vaste waarden zijn toegekend.
8. Het drijfvermogen in lekke toestand moet voor de in het tweede lid bedoelde standaard beladingcondities worden aangetoond. Hierbij moet voor drie tussenstadia van het volstromen (25 %, 50 % en 75 % van de eindtoestand van het volgestroomd zijn) en voor de eindtoestand van het volgelopen zijn aan het rekenkundig bewijs van voldoende stabiliteit zijn voldaan.
9. Passagiersschepen moeten voldoen aan de 1-compartimentstatus en aan de 2-compartimentstatus.
De volgende indicaties moeten voor het geval van een lekke toestand in acht worden genomen:

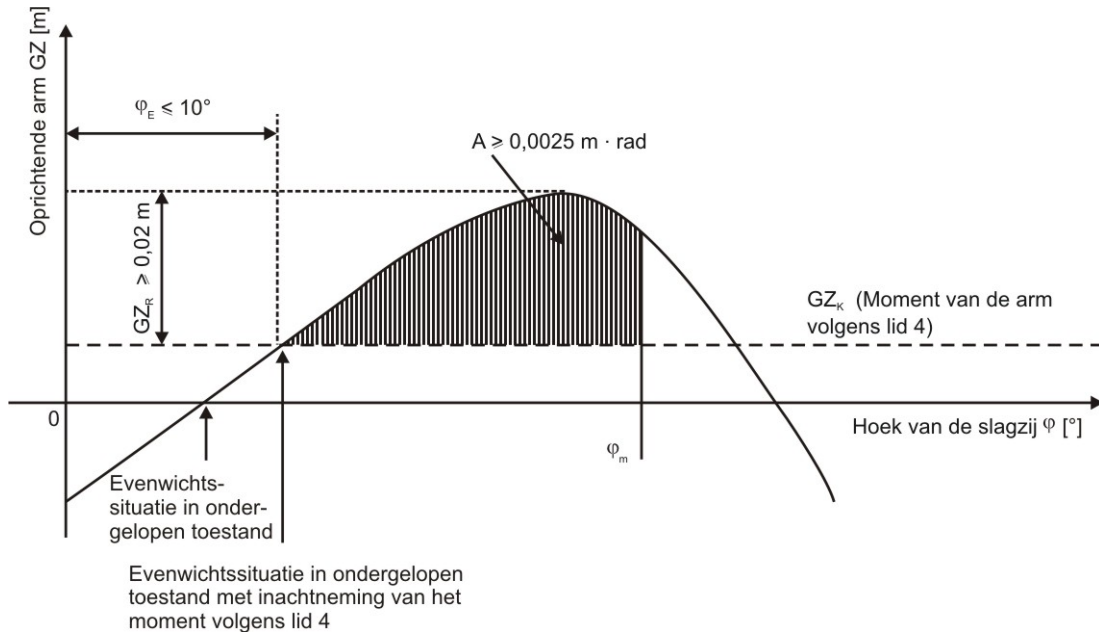
	1-afdelingsstatus	2-afdelingsstatus
Omvang van het lek aan de zijde		
in langsrichting l [m]	0,10 · L _{WL} maar niet minder dan 4,00 m	0,05 · L _{WL} maar niet minder dan 2,25 m
in dwarsrichting b [m]	B/5	0,59
loodrecht h [m]	Vanaf de bodem van het schip onbeperkt naar boven	
Omvang van het lek in de bodem		
in langsrichting l [m]	0,10 · L _{WL} maar niet minder dan 4,00 m	0,05 · L _{WL} maar niet minder dan 2,25 m
in dwarsrichting b [m]	B/5	
loodrecht h [m]	0,59; pijpleidingen die overeenkomstig artikel 15.02, dertiende lid, onder c, zijn aangelegd kunnen als onbeschadigd worden beschouwd	

- a. Voor de 1-compartimentstatus kunnen de schotten als onbeschadigd worden beschouwd, wanneer de onderlinge afstand tussen twee aangrenzende schotten groter is dan de lengte van het lek. Langsschotten die zich op een afstand van $B/3$ ten opzichte van de scheepshuid bevinden, gemeten in een rechte hoek ten opzichte van de scheepsmiddellijn in het vlak van de grootste inzinking, mogen in de berekening niet worden meegenomen.
 - b. Voor de 2-compartimentstatus wordt ieder schot dat is gelegen binnen het gebied waar het lek van invloed is als beschadigd aangemerkt. Dit betekent dat de plaats van de schotten zodanig moet worden gekozen, dat het passagiersschip na het volstromen van twee of meer aangrenzende compartimenten in de langsrichting nog kan blijven drijven.
 - c. Het laagste punt van iedere niet waterdichte opening (b.v. van deuren, vensters, luiken) moet bij de eindtoestand van het volgestroomd zijn tenminste 0,10 m boven de lastlijn in lekke toestand liggen. Het schottendek mag bij de eindtoestand van het volstromen niet onder water komen.
 - d. Er wordt met een permeabiliteit van 95 % rekening gehouden. Wordt door een berekening aangetoond, dat de gemiddelde permeabiliteit van een compartiment kleiner is dan 95%, dan kan de berekende waarde worden aangehouden.
De volgende waarden moeten tenminste worden bereikt:

verblijfsruimten	95 %
machinekamers en ketelruimen	85 %
bagage- en voorraadruimten	75 %

dubbele bodems, brandstoftanks, ballasttanks en andere tanks al naar gelang deze tanks uit hoofde van hun bestemming bij het in het vlak van de grootste inzinking liggende schip als vol of leeg moeten worden aangenomen 0 ou 95%
 - e. Ingeval een lek van kleinere omvang als hierboven aangegeven leidt tot ongunstiger verhoudingen met betrekking tot slagzij of verlies aan metacentrische hoogte, moet een zodanig lek bij de berekening worden betrokken.
10. Bij alle tussenstadia van het vollopen als bedoeld in het achtste lid moet aan de volgende criteria worden voldaan:
- a. de hoek van de slagzij ϕ van de evenwichtssituatie van het betreffende tussenstadium mag niet meer bedragen dan 15° ;
 - b. afgezien van de hoek van de slagzij van de evenwichtssituatie van het betreffende tussenstadium moet het positieve bereik van de kromme van de armen van statische stabiliteit een oprichtende arm van statische stabiliteit aangeven van $GZ \geq 0,02$ m, voordat de eerste onbeschermde opening onder water komt dan wel een hoek van de slagzij ϕ van 25° bereikt wordt;
 - c. niet waterdichte openingen mogen niet onder water komen voordat de hoek van de slagzij van de evenwichtssituatie van het betreffende tussenstadium is bereikt.
 - d. Voor de berekening van het effect van de vrije oppervlakken bij alle tussenstadia van het volstromen wordt uitgegaan van het bruto grondvlak van de beschadigde ruimten.

11. Bij de eindtoestand van het volgestroomd zijn moet aan de volgende criteria worden voldaan met inachtneming van het kenterende moment als bedoeld in het vierde lid:
- de hoek van de slagzij φ_E mag niet meer bedragen dan 10° ;
 - afgezien van de evenwichtssituatie moet het positieve bereik van de kromme van armen van statische stabiliteit een oprichtende arm van statische stabiliteit aangeven van $GZ_R \geq 0,02$ m gecombineerd met een vlak $A \geq 0,0025$ m.rad.; Deze minimumwaarden van de stabiliteit moeten worden bereikt tot aan het onder water komen van de eerste onbeschermde opening of in ieder geval vóór het bereiken van een hoek van de slagzij van 25° .



Daarbij betekent:

- φ_E de hoek van de slagzij bij het volledig onder water komen met inachtneming van het moment als bedoeld in het vierde lid;
- φ_m de hoek van de afnemende stabiliteit dan wel de hoek waarbij de eerste onbeschermde opening onder water komt, of 25° : de kleinste van deze waarden moet worden aangehouden;
- GZ_R de resterende oprichtende arm van statische stabiliteit bij volledig onder water komen met inachtneming van het kenterende moment als bedoeld in het vierde lid;
- GZ_K het moment van de arm van statische stabiliteit resulterend uit het moment als bedoeld in het vierde lid.
- c. niet waterdichte openingen mogen niet onder water komen voordat de hoek van de slagzij van de evenwichtssituatie van het betreffende tussenstadium is bereikt; Ingeval dat dergelijke openingen onder water komen voordat dit punt is bereikt moeten de ruimten die daarmee in verbinding staan bij de berekening van de lekstabiliteit als volgestroomd worden beschouwd.
12. Afsluitvoorzieningen van openingen die waterdicht afsluitbaar moeten zijn, moeten als zodanig duidelijk gemarkeerd worden.

13. Wanneer doorstroomopeningen in de langsschotten worden voorzien ten behoeve van vermindering van asymmetrisch volstromen, moeten deze aan de volgende voorwaarden voldoen:
- Voor de berekening van het uit dwarsrichting volstromen moet de IMO resolutie A. 266 (VIII) worden toegepast;
 - ze moeten automatisch functioneren;
 - ze mogen niet van afsluitmechanismen zijn voorzien;
 - de tijd die nodig is voor een volledige vereffening mag niet meer bedragen dan 15 minuten.

28. *Artikel 15.06 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Het derde lid, onderdeel a, komt te luiden:*

“a) Verblijven of groepen van verblijven die voor 30 of meer passagiers zijn bestemd of ingericht, dan wel voor 12 of meer passagiers bedden bieden, moeten ten minste twee uitgangen hebben. Op schepen voor dagtochten mag één van deze twee uitgangen door twee nooduitgangen worden vervangen. Ruimten met uitzondering van hutten dan wel groepen van ruimten die slechts één uitgang hebben, moeten tenminste één noodgang hebben.”

b. *Het achtste lid, onderdeel a, komt te luiden:*

“a) De totale oppervlakte A_S van de verzamelruimten moet tenminste voldoen aan de volgende waarde:

$$\text{Schepen voor dagtochten} \quad A_S = 0,35 \cdot F_{\max} \text{ [m}^2\text{]}$$

$$\text{Hotelschepen} \quad A_S = 0,45 \cdot F_{\max} \text{ [m}^2\text{]}$$

In deze formule betekent:

F_{\max} = ten hoogste aan boord toegelaten aantal passagiers.”

c. *Veertiende lid, tweede volzin (betreft uitsluitend de Duitse versie)*

29. *Artikel 15.09 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Het tweede lid komt te luiden:*

“2. Behalve de reddingsboeien als bedoeld in het eerste lid moeten: voor alle leden van het boordpersoneel individuele reddingsmiddelen als bedoeld in artikel 10.05, tweede lid, onder handbereik beschikbaar zijn; Voor de leden van het boordpersoneel die geen taak volgens de veiligheidsrol hebben, zijn ook harde of halfautomatisch opblaasbare zwemvesten als bedoeld in artikel 10.05, tweede lid, toegestaan.”

b. *Het vierde lid komt 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 als bedoeld in artikel 10.05, tweede lid, aanwezig zijn, waarbij ook harde of halfautomatisch opblaasbare zwemvesten als bedoeld in artikel 10.05, tweede lid, zijn toegestaan.”

30. *Artikel 15.10, zesde lid, derde alinea, komt te luiden:*

“De noodstroominstallatie moet ofwel zijn opgesteld boven de indompelingsgrenslijn, ofwel zover verwijderd van de energiebronnen bedoeld in artikel 9.02, eerste lid, dat hij in het geval van een lekke toestand als bedoeld in artikel 15.03, negende lid, niet tegelijkertijd als deze energiebronnen onder water komt.”

31. *Artikel 15.11 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Titel (betreft uitsluitend de Duitse tekst)*

b. *Het eerste lid, onderdeel d, onder aa, komt te luiden:*

“aa. bijlage 1, derde deel, van de code voor brandtestmethoden en”

c. *Het tweede lid, onderdeel a, komt te luiden:*

“a) Scheidingsvlakken van ruimten moeten worden uitgevoerd in overeenstemming met de volgende tabellen:

aa) Tabel voor scheidingsvlakken van ruimten waarin geen sprinklerinstallaties als bedoeld in artikel 10.03a zijn geïnstalleerd.

Ruimten	Controleposten	Trappenschachten	Verzamelruimten	Verblijfsruimten	Machinekamers	Keukens	Voorraadruimten
Controleposten	-	A0	A0/B15 ¹⁾	A30	A60	A60	A60
Trappenschachten		-	A0	A30	A60	A60	A60
Verzamelruimten			-	A30/B15 ²⁾	A60	A60	A60
Verblijfsruimten				-/B15 ³⁾	A60	A60	A60
Machinekamers					A60/A0 ⁴⁾	A60	A60
Keukens						A0	A60/B15 ⁵⁾
Voorraadruimten							-

bb) Tabel voor scheidingsvlakken van ruimten waarin sprinklerinstallaties als bedoeld in artikel 10.03a zijn geïnstalleerd.

Ruimten	Controleposten	Trappenschachten	Verzamelruimten	Verblijfsruimten	Maschinekamers	Keukens	Voorraadruimten
Controleposten	-	A0	A0/ B15 ¹⁾	A0	A60	A30	A30
Trappenschachten		-	A0	A0	A60	A30	A0
Verzamelruimten			-	A30/B15 ²⁾	A60	A30	A30
Verblijfsruimten				- / B 0 ³⁾	A60	A30	A0
Machinekamers					A60/A0 ⁴⁾	A60	A60
Keukens						-	B15
Voorraadruimten							-

- 1) Scheidingsvlakken tussen controleposten en binnen het schip gelegen verzamelruimten moeten voldoen aan type A0, in het geval van buiten gelegen verzamelruimten echter aan type B15.
- 2) Scheidingsvlakken tussen verblijfsruimten en binnen het schip gelegen verzamelruimten moeten voldoen aan type A30, in het geval van buiten gelegen verzamelruimten echter aan type B15.
- 3) Wanden tussen hutten, wanden tussen hutten en gangen en verticale scheidingsvlakken van passagiersverblijven, bedoeld in het tiende lid, moeten voldoen aan type B15 en ruimten met sprinklerinstallaties aan type B0.
- 4) Scheidingsvlakken tussen machinekamers, bedoeld in de artikelen 15.07 en 15.10, zesde lid, moeten voldoen aan type A60, en overigens aan type A0.
- 5) Voor scheidingsvlakken tussen keukens en koelruimten of voorraadruimten voor levensmiddelen is B15 voldoende. “

d. *Het veertiende lid, onderdeel d, komt te luiden:*

“d. Indien ventilatiekanalen met een doorsnede van meer dan 0,02 m² door scheidingsvlakken van type A als bedoeld in het tweede lid of door scheidingsvlakken als bedoeld in het tiende lid lopen, moeten ze zijn uitgerust met automatische brandkleppen die vanaf een permanent door het boordpersoneel of leden van de bemanning bezette plaats kunnen worden bediend.”

e. *Het vijftiende lid komt te luiden:*

“15. Keukens moeten zijn voorzien van een ventilatiesysteem en keukenfornuizen met een afzuiging. De ontluuchtingskanalen van de afzuigingen moeten voldoen aan de eisen als bedoeld in het veertiende lid en bovendien zijn voorzien van handbediende brandkleppen aan de ingangsoeningen.”

32. *Artikel 15.12 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Titel (betreft uitsluitend de Duitse tekst)*

b. *Het zesde lid komt te luiden:*

“6. Materiaal voor inrichtingen voor brandbestrijding moeten ofwel hittebestendig ofwel voldoende zijn beschermd tegen uitvallen bij hitte.”

c. *Het tiende lid, onderdeel b, komt te luiden:*

“b. twee uitrustingspakketten die tenminste bestaan uit veiligheidskleding, helm, laarzen, handschoenen, bijl, koevoet, zaklamp en geleidingslijn;”

33. *Artikel 15.15 wordt als volgt gewijzigd:*

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

“1. Een passagiersschip dat voor het vervoer van minder dan 50 passagiers is toegelaten en waarvan L_{WL} niet groter is dan 25 m. moet het rekenkundig bewijs van voldoende lekstabiliteit als bedoeld in artikel 15.03, zevende tot en met dertiende lid aantonen, of bewijzen dat het schip in symmetrische leksituaties aan de volgende criteria voldoet:”

b. *Het vijfde lid, eerste zin, komt als volgt te luiden:*

“5. De Commissie van Deskundigen kan bij passagiersschepen, die zijn toegelaten voor het vervoer van ten hoogste 250 passagiers en waarvan L_{WL} niet meer is dan 25 m, afzien van het moeten voldoen aan artikel 10.04, indien het passagiersschip is uitgerust met een van twee kanten bereikbaar platform vlak boven de waterlijn, die het mogelijk maakt personen uit het water te redden.”

c. *Het tiende lid, inleidende zin, komt als volgt te luiden:*

“10. De volgende voorschriften gelden niet voor passagiersschepen waarvan L_{WL} niet meer bedraagt dan 25 m.”

34. *Artikel 16.02 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Het eerste lid, onderdeel b, komt te luiden:*

“b. Artikel 8.08, tweede tot en met achtste lid, artikel 10.02, artikel 10.05, eerste lid.”

b. *Het tweede lid, onderdeel b, komt te luiden:*

“b. In afwijking van artikel 8.08, eerste lid, behoeven moeilijk toegankelijke afdelingen van een dubbele bodem slechts gelenst te kunnen worden, wanneer hun inhoud meer bedraagt dan 5 % van de waterverplaatsing van de zeeschipbak bij de grootste toegelaten inzinking.”

35. *Artikel 17.02, derde lid, onderdelen a en b, komt te luiden:*

- “a. in afwijking van artikel 8.08, tweede lid, tweede volzin: de lenspomp moet mechanisch worden aangedreven;
- b. in afwijking van artikel 8.10, derde lid: Bij stilliggende drijvende werktuigen mag het geluid wanneer de werkinrichtingen in bedrijf zijn op 25 m afstand zijdelings van de scheepshuid meer bedragen dan 65 dB(A);”

36. *Artikel 17.04, eerste lid, komt te luiden:*

- “1. Voor de toepassing van dit hoofdstuk en in afwijking van artikel 1.01 is de resterende veiligheidsafstand de kleinste verticale afstand tussen de gladde waterspiegel en het laagste punt waarboven het drijvend werktuig niet meer waterdicht is, waarbij rekening wordt gehouden met trim en slagzij die optreden onder invloed van de momenten als bedoeld in artikel 17.07, vierde lid.”

37. *Artikel 17.05, eerste lid, komt te luiden:*

- “1. Voor de toepassing van dit hoofdstuk en in afwijking van artikel 1.01 is het resterende vrijboord de kleinste verticale afstand tussen de gladde waterspiegel en de zijkant van het dek, waarbij rekening wordt gehouden met trim en slagzij, die optreden onder invloed van de momenten als bedoeld in artikel 17.07, vierde lid.”

38. *Artikel 18.03, tweede lid, onderdeel a, komt te luiden:*

- “a) artikel 8.08, tweede tot en met achtste lid, wanneer geen bemanning is voorgeschreven;”

39. *Artikel 20.01, vijfde lid, onderdeel d, komt te luiden:*

- “d. van hoofdstuk 8:
artikel 8.03, derde lid, indien vanuit het stuurhuis een inrichting om de motor automatisch te stoppen kan worden uitgeschakeld, voorts artikelen 8.05, dertiende lid, 8.08, tiende lid, 8.09, eerste en tweede lid, en 8.10.

Een verzegeling van de afsluitorganen overeenkomstig artikel 8.08, tiende lid, wordt geacht overeen te komen met het afsluiten van de afsluitorganen in het lensstelsel, via welke het oliehoudende water overboord kan worden gepompt. De sleutel of sleutels daarvan moeten op een centrale als zodanig gekenmerkte plaats worden bewaard.

Een bewakings- en controlesysteem voor olielozingen, overeenkomstig voorschrift 16 van het MARPOL-verdrag 73/78, wordt geacht overeen te komen met het verzegelen van het afsluitorgaan overeenkomstig artikel 8.08, tiende lid. De aanwezigheid van een bewakings- en controlesysteem moet door een internationaal document inzake de voorkoming van verontreiniging van de zee overeenkomstig het MARPOL-verdrag 73/78 worden aangetoond.

Blijkt uit het IOPP document, bedoeld in het derde lid, of uit het nationale door de vlaggestaat afgegeven document, bedoeld in het vierde lid, dat het schip voorzien is van opslagtanks waarin al het aan boord aanwezige oliehoudende bilgewater en alle olieresten kunnen worden verzameld, dan wordt geacht dat aan artikel 8.09, tweede lid, is voldaan;”

40. *Artikel 21.02 wordt als volgt gewijzigd:*

a. *Het eerste lid, onderdeel e, komt te luiden:*

“e. van hoofdstuk 8:
artikel 8.01, eerste en tweede lid, artikel 8.02, eerste en tweede lid, artikel 8.03, eerste en derde lid, artikel 8.04, artikel 8.05, eerste tot en met tiende lid en dertiende lid, artikel 8.06, artikel 8.07, artikel 8.08, eerste, tweede, vijfde, zevende en tiende lid, artikel 8.09, eerste lid, artikel 8.10;”

b. *Het eerste lid, onderdeel g, komt te luiden:*

“g. van hoofdstuk 10:
Artikel 10.01, tweede, derde en vijfde tot en met veertiende lid, artikel 10.02, eerste lid, onderdelen a tot en met c, en tweede lid, onderdelen a en e tot en met h, artikel 10.03, eerste lid, onderdelen a, b en d: er moeten echter minstens twee blustoestellen aan boord aanwezig zijn; en voorts de artikelen 10.03, tweede tot en met zesde lid, 10.03a, 10.03b, 10.03c en 10.05;”

c. *Het tweede lid, onderdeel c, komt te luiden:*

“c. artikel 8.01, tweede lid, artikel 8.02, eerste lid, artikel 8.03, derde lid, artikel 8.05, vijfde lid, artikel 8.08, tweede lid, artikel 8.10;”

41. *Titel van artikel 22b.11 (betreft uitsluitend de Duitse tekst)*

42. *Artikel 24.01 komt te luiden:*

“Artikel 24.01

Toepasselijkheid van de overgangsbepalingen op reeds in bedrijf zijnde vaartuigen

1. De artikelen 24.02 tot en met 24.04 zijn slechts van toepassing op vaartuigen, die bij de inwerkingtreding van dit reglement voorzien zijn van een geldig certificaat van onderzoek overeenkomstig het op 31 december 1994 geldende Reglement onderzoek schepen op de Rijn of op 31 december 1994 in aanbouw zijn dan wel verbouwd werden.
2. Op vaartuigen die niet onder het eerste lid vallen, is artikel 24.06 van toepassing.”

43. De tabel bij artikel 24.02, tweede lid, wordt als volgt gewijzigd:

a. De vermelding bij artikel 6.02, eerste lid, komt te luiden:

“6.02 lid 1	Aanwezig zijn van afzonderlijke hydraulische tanks	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010”
	Verdubbeling van stuurventielen bij hydraulisch aangedreven installaties	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020”
	Gescheiden pijpleidingsstelsel voor de tweede voortstuwingsinstallatie bij hydraulisch aangedreven installaties	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020”

b. De vermelding bij artikel 6.03, tweede lid, komt te vervallen:

c. De vermelding bij artikel 6.07, tweede lid, onderdeel a, komt te luiden:

“6.07 lid 2 onder a	Niveau-alarm van de hydraulische tanks en alarm van de systeemdruk	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010”
---------------------	--	---

d. De vermelding bij artikel 7.04, derde lid, komt te luiden:

“7.04, lid 3	Signalering	Voorzover geen éénmansstuurstelling voor het varen op radar aanwezig is: N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010”
--------------	-------------	--

e. De vermelding bij artikel 7.04, negende lid, derde en vierde volzin, komt te luiden:

“7.04, lid 9, 3 ^e zin	Bediening door middel van een hefboom	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010”
7.04, lid 9, 4 ^e zin	Ontoelaatbaarheid van het aangeven van de stuwrichting	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010”

f. De vermelding bij artikel 8.02 komt te luiden:

“8.02, lid 4	Afscherming van verbindingen van leidingen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2025
lid. 5	Mantelbuissysteem	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2025
lid 6	Isolatie van machineonderdelen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek”

g. De vermelding bij artikel 8.03, komt te luiden:

“8.03, lid 2	Aangeven van het kritieke peil	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
lid 4	Aangeven en buiten bedrijf stellen van de automatische reductie van het toerental	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
lid 5	Doorvoering van assen van voortstuwingsinstallaties	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015”

h. De vermelding bij artikel 8.05, vierde lid, komt te luiden:

“8.05, lid 4	Geen brandstoftanks en hun appendages boven machine-installaties of uitlaatgassenleidingen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010. Tot aan die datum moet door opvangcontainers of druipblikken verzekerd zijn dat uilopende brandstof zonder gevaar kan worden afgevoerd.”
--------------	--	--

i. De vermelding bij artikel 8.05, zevende lid, eerste volzin, komt te luiden:

8.05, lid 7, 1 ^e zin	Bediening vanaf het dek van snelsluitkleppen van de tank, ook wanneer de betrokken ruimten gesloten zijn	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015”
---------------------------------	--	---

j. De vermelding bij artikel 8.05, negende lid, komt te luiden:

“8.05, lid 9 2 ^e zin	Peilinrichtingen moeten tot aan de hoogste vulstand afleesbaar zijn	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010”
---------------------------------	---	---

k. De vermelding bij artikel 8.06 komt te luiden:

“8.06	Smeerolietanks, -leidingen en toebehoren	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2045”
-------	--	---

l. De vermelding bij artikel 8.07 komt te luiden:

“8.07	Tanks voor olie, die in de krachtoverbrengings-systemen, schakel-, voortstuwings- en verwarmingssystemen wordt gebruikt, leidingen en toebehoren	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2045”
-------	--	---

m. De vermelding bij artikel 8.08 komt te luiden:

“8.08 lid 8	Ontoelaatbaarheid van afsluiters (zonder terugslagklep) als aansluiting van ballasttanks aan het lensstelsel voor laadruimen die zijn ingericht voor het opnemen van ballast	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010”
8.08, lid 9	Peilmogelijkheden voor vullingen van ruimen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010”

n. De vermelding bij artikel 8.09, tweede lid, komt te luiden:

“8.09, lid 2	Inrichtingen voor het verzamelen van oliehoudend water en afgewerkte olie	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010”
--------------	---	---

o. De vermelding bij artikel 8.10, derde lid, komt te luiden:

“8.10, lid 3	Geluidsgrens van 65 dB(A) voor stilliggende schepen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015”
--------------	---	---

p. De vermelding bij artikel 11.05, tweede en derde lid, komt te luiden:

“11.05, lid 2 en 3	Deuren, in- en uitgangen en gangen die hoogteverschillen van meer dan 0,50 m hebben.	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek”
--------------------	--	---

q. De vermelding bij artikel 11.07, tweede en derde lid, komt te luiden:

“11.07, lid 2 en 3		N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek”
--------------------	--	---

r. De vermelding bij artikel 15.01, eerste lid, onderdeel c, komt te luiden:

“15.01, lid 1, onder c	Niet van toepassing zijn van art. 8.08, lid 2, 2° zin	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2007”
------------------------	---	---

s. De vermelding bij artikel 15.01, tweede lid, komt te luiden:

“15.01, lid 2, onder c	Verbod van oliekachels met verdampingsbranders als bedoeld in art.13.04	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2007”
15.01, lid 2, onder d	Verbod van verwarmingen met vaste brandstoffen bedoeld in art. 13.07	N.V.O., uiterlijk bij de eerste verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010 Het voorschrift geldt niet voor vaartuigen met voortstuwingsinstallaties die werken met vaste brandstoffen (stoommachines)
15.01, lid 2, onder e	Verbod van vloeibaargasinstallaties bedoeld in hoofdstuk 14	N.V.O., uiterlijk bij de eerste verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2045. De overgangsbepaling geldt uitsluitend indien alarminstallaties overeenkomstig art. 15.15, negende lid, aanwezig zijn.”

t. De vermelding bij artikel 15.06, zesde lid, onderdeel c, komt te luiden:

“15.06, lid 6, onder c	Vluchtwegen niet door machinekamers	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2007”
	Vluchtwegen niet door keukens	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015”

u. De vermelding bij artikel 15.06, zevende lid, komt te luiden:

“15.06, lid 7	Geschikt veiligheidsgeleidesysteem	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015”
---------------	------------------------------------	---

v. De vermelding bij artikel 15.06, zestiende lid, komt te luiden:

“15.06, lid 16	Drinkwaterinstallaties overeenkomstig art. 12.05	N.V.O., uiterlijk 31.12.2006”
----------------	--	-------------------------------

w. De vermelding bij artikel 15.07 komt te luiden:

“15.07	Eisen aan het voortstuwingssysteem	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015”
--------	------------------------------------	---

x. De vermelding bij artikel 15.09, vierde lid, komt te luiden:

“15.09, lid 4	Individuele reddingsmiddelen voor 100% passagiers overeenkomstig EN 395 : 1998, EN 396 : 1998, EN ISO 12402-3 : 2006 of EN ISO 12402-4 : 2006 Soort reddingsmiddelen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2007 Voor passagiersschepen die voor 1.1.2005 met geschikte gemeenschappelijke reddingsmiddelen waren uitgerust, worden deze als alternatief voor de individuele reddingsmiddelen beschouwd. Voor passagiersschepen die voor 1.1.2005 met gemeenschappelijke reddingsmiddelen overeenkomstig art. 15.09, lid 6, waren uitgerust, worden deze tot aan de verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010 als alternatief voor de individuele reddingsmiddelen beschouwd.”
---------------	---	---

y. De vermelding bij artikel 15.10, derde lid, komt te luiden:

“15.10, lid 3	Voldoende noodverlichting	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015”
---------------	---------------------------	---

z. De vermelding bij artikel 15.10, zesde lid, komt te vervallen:

aa. De vermelding bij artikel 15.10, zesde lid, eerste tot en met vierde volzin, komt te luiden:

15.10, lid 6, 1 ^e zin	Scheidingsvlakken bedoeld in art. 15.11, lid 2	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015”
15.10, lid 6, 2 ^e en 3 ^e zin	Inbouw van de kabels	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015”
15.10, lid 9, 4 ^e zin	Noodstroominstallatie boven de indompelingsgrenslijn	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015”

ab. De vermelding bij artikel 15.11, derde lid, komt te luiden:

“15.11, lid 3	In ruimten, met uitzondering van machinekamers en voorraadruimten, toegepaste oppervlakbehandeling en bedekking van dekken, evenals in volzin 2 bedoelde voorwerpen moeten moeilijk ontvlambaar zijn	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015”
---------------	--	---

ac. De vermelding bij artikel 15.12, eerste lid, onderdeel c, komt te luiden:

“15.12, lid 1, onder c	Draagbare blustoestellen in keukens	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek”
------------------------	-------------------------------------	---

ad. De vermelding bij artikel 15.12, tweede lid, komt te vervallen:

ae. De vermelding bij artikel 15.12, tweede lid, onderdeel a, komt te luiden:

“15.12, lid 2, onder a	2 ^e bluspomp	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010”
------------------------	-------------------------	---

af. De vermelding bij artikel 15.12, derde lid, komt te vervallen:

ag. De vermelding bij artikel 15.12, derde lid, onderdeel b en c, komt te luiden:

“15.12, lid 3, onder b en c	Druk en lengte van de waterstralen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010”
-----------------------------	------------------------------------	---

ah. De vermelding bij artikel 15.12, negende lid, komt te luiden:

“15.11, lid 9	Brandblusinstallatie in de machinekamers	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015”
---------------	--	---

44. De tabel bij artikel 24.03, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

a. De vermelding bij hoofdstuk 8 komt te luiden:

	“HOOFDSTUK 8	
8.08, lid 3 en 4	Minimale capaciteit en diameter van de lensleidingen	Bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
8.10 , lid 2	Door een varend schip voortgebracht geluid	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015”

c. De vermelding bij artikel 15.05 komt te luiden:

“15.05	Aantal passagiers	Bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2045”
--------	-------------------	---

45. De tabel bij artikel 24.06, vijfde lid, wordt als volgt gewijzigd:

a. De vermelding bij hoofdstuk 6 komt te luiden:

	“HOOFDSTUK 6		
6.02, lid 1	Verdubbeling van stuurventielen bij hydraulisch aangedreven installaties	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020	1.4.2007
	Gescheiden pijpleidingsstelsel voor de tweede voortstuwingsinstallatie bij hydraulisch aangedreven installaties	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020	1.4.2007
6.07, lid 2, onder a	Niveau-alarm van de hydraulische tanks en alarm van de systeemdruk	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010	1.4.2007”

b. De vermelding bij artikel 7.04 komt te luiden:

“7.04, lid 3	Signalering	Voorzover geen éénmansstuurstelling voor het varen op radar aanwezig is: N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010	1.4.2007
7.04, lid 9 3 ^e zin	Bediening door middel van een hefboom	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010	1.4.2007
7.04, lid 9, 4 ^e zin	Ontoelaatbaarheid van het aangeven van de stuwrichting	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010	1.4.2007”

c. De vermelding bij artikel 8.02 komt te luiden:

„8.02, lid 4	Afscherming van verbindingen van leidingen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2025	1.4.2007
8.02, lid 5	Mantelbuissysteeme	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2025	1.4.2007“.
“8.02, lid 6	Isolatie van machineonderdelen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek	1.4.2003”

d. De vermelding bij artikel 8.03, vierde lid, komt te luiden:

“8.03, lid 4	Aangeven en buiten bedrijf stellen van de automatische reductie van het toerental	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010	1.4.2004”
--------------	---	--	-----------

e. De vermelding bij artikel 8.05, zevende lid, eerste volzin, komt te luiden:

“8.05, lid 7 1 ^e zin	Bediening vanaf het dek van snelsluitkleppen van de tank, ook wanneer de betrokken ruimten gesloten zijn	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015	1.4.2008”
------------------------------------	--	--	-----------

f. De vermelding bij artikel 8.05, negende lid, komt te luiden:

“8.05, lid 9, 2 ^e zin	Peilinrichtingen moeten tot aan de hoogste vulstand afleesbaar zijn	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010	1.4.1999”
-------------------------------------	---	--	-----------

g. De vermelding bij artikel 8.06 komt te luiden:

“8.06	Smeerolietanks, -leidingen en toebehoren	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2045	1.4.2007”
-------	--	--	-----------

h. De vermelding bij artikel 8.07 komt te luiden:

“8.07	Tanks voor olie, die in de krachtoverbrengings-systemen, schakel-, voortstuwings- en verwarmingssystemen wordt gebruikt, leidingen en toebehoren	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2045	1.4.2007”
-------	--	--	-----------

i. De vermelding bij artikel 15.01, eerste lid, onderdeel c, komt te luiden:

“15.01 , lid 1, onder c	Niet van toepassing zijn van art. 8.08, lid 2, 2 ^e zin	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek	1.1.2006”
----------------------------	---	--	-----------

j. De vermelding bij artikel 15.01, tweede lid, komt te luiden:

“15.01, lid 2, onder c	Verbod van oliekachels met verdampingsbranders als bedoeld in art. 13.04	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek	1.1.2006
15.01, lid 2, onder d	Verbod van verwarmingen met vaste brandstoffen bedoeld in art. 13.07	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010	1.1.2006
15.01, lid 2, onder e	Verbod van vloeibaargasinstallaties bedoeld in hoofdstuk 14	N.V.O., uiterlijk bij de eerste verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2045. De overgangsbepaling geldt uitsluitend indien alarminstallaties overeenkomstig art. 15.15, lid 9.	1.1.2006”

k. De vermelding bij artikel 15.06, zesde lid, onderdeel c, komt te luiden:

“15.06, lid 6, onder c	Vluchtwegen niet door machinekamers	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2007	1.1.2006
	Vluchtwegen niet door keukens	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015	1.1.2006”

l. De vermelding bij artikel 15.06, zevende lid, komt te luiden:

“15.06, lid 7	Geschikt veiligheidsgeleidesysteem	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015	1.1.2006”
---------------	------------------------------------	--	-----------

m. De vermelding bij artikel 15.06, zestiende lid, komt te luiden:

“15.06, lid 16	Drinkwaterinstallaties overeenkomstig art. 12.05	N.V.O. uiterlijk 31.12.2006	1.1.2006”
----------------	--	-----------------------------	-----------

n. De vermelding bij artikel 15.07 komt te luiden:

“15.07	Eisen aan het voortstuwingssysteem	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015	1.1.2006”
--------	------------------------------------	--	-----------

o. De vermelding bij artikel 15.08, zesde lid, komt te luiden:

“15.08, lid 6	Vast geïnstalleerd lensstelsel	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015	1.1.2006”
---------------	--------------------------------	--	-----------

p. De vermelding bij artikel 15.09, vierde lid, komt te luiden:

“15.09, lid 4	Individuele reddingsmiddelen voor 100% passagiers overeenkomstig EN 395 : 1998, EN 396 : 1998, EN ISO 12402-3 : 2006 of EN ISO 12402-4 : 2006	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2007	1.1.2006
	Soort reddingsmiddelen	Voor passagiersschepen die voor 1.1.2005 met geschikte gemeenschappelijke reddingsmiddelen waren uitgerust, worden deze als alternatief voor de individuele reddingsmiddelen beschouwd. Voor passagiersschepen die voor 1.1.2005 met gemeenschappelijke reddingsmiddelen overeenkomstig art. 15.09, lid 6, waren uitgerust, worden deze tot aan de verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010 als alternatief voor de individuele reddingsmiddelen beschouwd.”	1.1.2006”

q. De vermelding bij artikel 15.10, derde lid, komt te luiden:

“15.10, lid 3	Voldoende noodverlichting	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015	1.1.2006”
---------------	---------------------------	--	-----------

r. De vermelding bij artikel 15.10, zesde lid, komt te vervallen:

s. De vermelding bij artikel 15.10, zesde lid, eerste tot en met vierde volzin, komt te luiden:

15.10, lid 6, 1 ^e zin	Scheidingsvlakken bedoeld in art. 15.11, lid 2	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015	1.1.2006
15.10, lid 6, 2 ^e en 3 ^e zin	Inbouw van de kabels	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015	1.1.2006
15.10, lid 9, 4 ^e zin	Noodstroominstallatie boven de indompelingsgrenslijn	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015	1.1.2006”

t. De vermelding bij artikel 15.11, derde lid, komt te luiden:

“15.11, lid 3	In ruimten, met uitzondering van machinekamers en voorraadruimten, toegepaste oppervlakbehandeling en bedekking van dekken, evenals in volzin 2 bedoelde voorwerpen moeten moeilijk ontvlambaar zijn	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015	1.1.2006”
---------------	--	--	-----------

u. De vermelding bij artikel 15.12, eerste lid, komt te vervallen:

v. De vermelding bij artikel 15.12, eerste lid, onderdeel c, komt te luiden:

“15.12, lid 1, onder c	Draagbare blustoestellen in keukens	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek	1.1.2006”
------------------------	-------------------------------------	--	-----------

w. De vermelding bij artikel 15.12, tweede lid, komt te vervallen:

x. De vermelding bij artikel 15.12, tweede lid, onderdeel a, komt te luiden:

“15.12, lid 2, onder a	2 ^e bluspomp	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010	1.1.2006”
------------------------	-------------------------	--	-----------

y. De vermelding bij artikel 15.12, negende lid, komt te luiden:


“15.12, lid 9	Brandblusinstallatie in de machinekamers	N.V.O. uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015. De overgangsbepaling geldt niet voor passagiersschepen waarvan de kiel is gelegd na 31.12.1995 en waarvan de scheepsromp bestaat uit hout, aluminium of kunststoffen en waarvan de machinekamers niet zijn vervaardigd van materiaal als bedoeld in art. 3.04, lid 3 en lid 4.	1.1.2006”
---------------	--	---	-----------

46. Bijlage B, onder nr. 44, komt te luiden:

<p>“4 Reddingsmiddelen</p> <p>4. Aantal reddingsboeien, waaronder met licht, met drijvende lijn.....*)</p> <p>Een reddingsvest voor ieder zich gewoonlijk aan boord bevindende persoon/overeenkomstig EN 395 : 1998, EN 396 : 1998, EN ISO 12402-3 : 2006 of EN ISO 12402-4 : 2006*)</p> <p>Een bijboot met een stel roeiriemen, een meertouw en een hoosvat/overeenkomstig EN 1914 : 1997 *)</p> <p>Platform of inrichting volgens artikel 15.15, lid 5 of 6 *)</p> <p>Aantal, soort en plaats(en) van opstelling van de evacuatieinrichting(en) volgens artikel 15.09, lid 3</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>Aantal persoonlijke reddingsmiddelen voor boordpersoneel, waaronder volgens artikel 10.05, lid 2 *)</p> <p>Aantal persoonlijke reddingsmiddelen voor passagiers *)</p> <p>Gemeenschappelijke reddingsmiddelen overeenkomend met aantal persoonlijke reddingsmiddelen *)</p> <p>Twee ademhalingsapparaten, twee uitrustingspakketten, aantal..... vluchtmaskers *) *)</p> <p>Veiligheidsrol en veiligheidsplan zijn als volgt opgehangen:</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
--

*) Doorhalen wat niet van toepassing is

47. In de bijlage I wordt schets 9 als volgt ingevoegd:

“Schets 9 Snelsluitklep van de tank		Kleur: bruin/wit”
--	---	-------------------

PROTOCOL 25

ADNR - wijzigingen

Besluit

I.

De Centrale Commissie

in het streven de internationale regelgevingen inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen te harmoniseren,

ter aanpassing van de bepalingen aan de stand van de techniek en ter verduidelijking van bepaalde voorschriften,

op voorstel van haar Comité Gevaarlijke stoffen,

besluit tot de in de bijlage 1 bij dit besluit vermelde wijzigingen van het ADNR.

Deze wijzigingen gelden vanaf 1 januari 2009.

II.

De Centrale Commissie stelt krachtens 1.5.1.2.1 van het ADNR de in bijlage 2 bij dit besluit vermelde procedure voor het toestaan van het vervoer in tankschepen van stoffen die nog niet in de lijst van 3.2, tabel C zijn opgenomen, vast. Deze procedure vervangt vanaf 1 januari 2009 de bij Besluit 2001-II-27 (III) vastgestelde procedure.

Bijlage 1 (separaat)

Bijlage 2 (separaat)

Procedure voor het toestaan van het vervoer in tankschepen van gevaarlijke stoffen die nog niet in de lijst van 3.2, tabel C, van het ADNR zijn opgenomen.