CENTRALE
COMMISSIE
VOOR DE
RIJNVAART

NAJAARSZITTING 2011

AANGENOMEN BESLUITEN

(2011 - II)

Straatsburg, 30 november 2011

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

CC/R (11) 2 – Def.

NAJAARSZITTING 2011

AANGENOMEN BESLUITEN

(2011-II)

Straatsburg, 30 november 2011

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

II. Algemene en juridische zaken

Protocol 2: Toekenning van de waarnemersstatus aan de Republiek Servië 1

Protocol 3: Realisatie van de doelstellingen van het CCR-voorzitterschap 2010 2011 3

Protocol 4: Uitvoering van de werkprogramma's 9

Protocol 5: Oriëntaties van het Franse voorzitterschap 9

Protocol 6: Werkprogramma's 13

Protocol 7: Voorzitterschap en plaatsvervangend voorzitterschap van de comités voor de periode 2012-2013 49

Protocol 8: Veiligheid en betrouwbaarheid van de Rijn als vaarweg 49

Protocol 9: Klimaatverandering en Rijnvaart 75

Protocol 10: Duurzaamheid van de Rijn- en binnenvaart 109

Protocol 11: Internationale samenwerking van de CCR (Europese Unie en internationale organisaties) Besluit 109

Protocol 12: Voorbereiding van een diplomatieke Conferentie voor de herziening van het CLNI 109

Protocol 13: Klacht van de onderneming River Services GmbH tegen de heffing van een cultuurbijdrage door de stad Keulen 111

Protocol 14: Ratificaties van verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR 111

III. Economische zaken

Protocol 15: Economische situatie in de Rijnvaart 119

IV. Schipperspatenten en bemanning

Protocol 16: Erkenning van het Bulgaarse vaarbewijs 131

Protocol 17: Overeen te komen administratieve overeenstemming met de Republiek Bulgarije 135

Protocol 18: Oprichting van een gemeenschappelijke werkgroep voor de wederzijdse erkenning en de modernisering van de bekwaamheden in de binnenvaart 153

Bladzijde

V. Verkeersregels

Protocol 19: Rijnvaartpolitiereglement 155

VI. Technische voorschriften voor schepen

Protocol 20: Reglement Onderzoek schepen op de Rijn 155

VII. Vervoer van gevaarlijke stoffen over binnenwateren

Protocol 21: Ontwikkeling van de tankvloot Opheffing van de ad-hocgroep "Interface schip-wal" (2003-II-15) 155

VIII. Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg

Protocol 22: Bouw oevergeul Boven-Rijn, Nederland 159

Protocol 23: Aanleg Pilot langsdammen, Waal, Traject Tiel – Ophemert, Nederland 165

Protocol 24: Wijzigingen betreffende de vernieuwing en uitbreiding van de brug Schierstein (kmr 504,400) (2010-I-13) 171

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

Protocol 25: Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisnemingen van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften 177

X. Begroting en beheer

Protocol 26: Begroting en Beheer 203

XI. Diversen

Protocol 27: Onderbreking van het sluisbedrijf op het Grote Kanaal van de Elzas en op de gekanaliseerde Rijn en in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek tijdens de Kerst- en Nieuwjaarsnacht 203

Protocol 28: Onderbreking van het sluisbedrijf in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek gedurende het weekeinde 203

Protocol 29: Persbericht 203

Protocol 30: Datum van de volgende vergadering 203

CC/R (11) 2 - Final
30 novembre 2011
fr/de/nl

AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE NAJAARSZITTING 2011

PROTOCOL 1

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

Geen besluit.

PROTOCOL 2

Toekenning van de waarnemersstatus aan de Republiek Servië

Besluit

De Centrale Commissie,

I.

gezien het verzoek tot toekenning van de waarnemersstatus dat de Republiek Servië heeft ingediend,

onder verwijzing naar de bewoording van haar besluit 2001-I-3 betreffende de waarnemersstatus voor derde landen of intergouvernementele organisaties,

vaststellende dat de Republiek Servië heeft verklaard de voor de waarnemersstatus bij de Centrale Commissie geldende voorschriften te accepteren,

rekening houdend met het feit dat de Republiek Servië op betekenisvolle wijze bij de Europese binnenvaart is betrokken,

overwegende dat de deelname van de Republiek Servië aan de werkzaamheden van de Centrale Commissie beschouwd kan worden als een positieve bijdrage aan deze werkzaamheden en aan het bevorderen van de Europese binnenvaart,

besluit tot het toekennen van de waarnemersstatus aan de Republiek Servië;

II.

geeft aan haar secretaris-generaal de opdracht het bijgaande besluit aan de autoriteiten van de Republiek Servië te doen toekomen en, in ruggespraak met de comités, de wijze waarop deze staat in de praktijk en in overeenstemming met het reglement inzake de waarnemersstatus aan de werkzaamheden van de Centrale Commissie kan deelnemen met de autoriteiten van de Republiek Servië af te stemmen.

PROTOCOL 3

Realisatie van de doelstellingen van het CCR-voorzitterschap 2010-2011

Besluit

De Centrale Commissie,

neemt akte van het verslag van haar voorzitter over de oriëntaties die hij voor de periode 2010-2011 had vastgelegd,

dankt dhr. VAN KEER voor zijn efficiëntie en zijn standvastigheid als voorzitter, alsmede zijn team voor de uitgevoerde werkzaamheden.

Bijlage

Bijlage

Realisatie van de doelstellingen
van het CCR-voorzitterschap 2010-2011

1. Inleiding

België heeft de oriëntaties van zijn voorzitterschap in het bijzonder toegespitst op aspecten die de rol van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart in een internationaal kader accentueren, zonder evenwel de prioritaire werkzaamheden die reeds waren aangevat onder het vorige voorzitterschap uit het oog te verliezen.

Voor België is de CCR als internationale organisatie niet alleen van belang voor de Rijnvaart, doch vormt ze ook een model voor de organisatie van de binnenscheepvaart in de rest van Europa. De positie van de CCR op internationaal vlak is daarom het leidmotief geweest voor verschillende activiteiten.

2. Band Rijn – Noord-Zuidnetwerk

Als niet-Rijnoeverstaat heeft België tijdens zijn voorzitterschap vooral de centrale positie van de Rijn willen beklemtonen als kern van een ruimer Europees binnenvaartnetwerk en als onmisbare schakel in de verbinding tussen de verschillende stroombekkens.

België heeft van de organisatie van de plenaire vergadering in het voorjaar van 2011 gebruik gemaakt om de delegaties kennis te laten maken met een deel van het Noord-Zuid netwerk, dat uiteraard van uitzonderlijk belang is voor de Belgische binnenscheepvaart. In het bijzonder werd de aandacht gevestigd op de ontwikkelingen op het gebied van de infrastructuur die in de nabije toekomst de aansluiting van het Seinebekken op de waterwegen van het stroomgebied van Rijn, Maas en Schelde zullen verzekeren. Ook voor de Rijnvaart zal deze Seine-Nord Europe verbinding een toegevoegde waarde bieden en de mogelijkheden van de Rijn- en binnenvaartsector vergroten.

België meent dat deze organisatie nodig was om aan te tonen dat de CCR zich niet terugplooit op de specifieke problemen van de Rijn, doch open staat om zich ook te buigen over de noden van de ganse Europese binnenscheepvaart.

3. Presentatie op internationaal vlak

Met dezelfde doelstellingen voor ogen wenste België de CCR ook op de voorgrond te laten treden in een aantal internationale evenementen.

Voor het Platina-congres “Barge to business” is dit gelukt en heeft het voorzitterschap de gelegenheid gekregen de rol van de CCR toe te lichten aan een ruim en internationaal publiek van stakeholders. Tevens heeft de CCR onrechtstreeks deelgenomen aan het gebeuren “Riverdating” via een gezamenlijke stand van België (ITB) en Nederland (SAB) met betrekking tot de problematiek van het Afvalstoffenverdrag.

De doelstelling om op de ITF conferentie te Leipzig over de innovatie in de vervoersector een geactualiseerd rapport “Schepen en scheepvaart van de toekomst” te presenteren, is niet mogelijk gebleken, omdat het niet haalbaar bleek zulke herziening binnen het beschikbare tijdskader te realiseren.

4. Samenwerking met de Europese Commissie

België heeft de besprekingen voortgezet tussen de CCR en de Europese Commissie om tot een betere samenwerkingsstructuur te komen.

Deze besprekingen verlopen in een positieve sfeer, maar het tot stand brengen van een betere fundering voor de samenwerking is een moeizaam proces. Het idee om dit te realiseren via een internationale overeenkomst tussen de CCR en de Europese Unie is door de Europese Commissie niet met groot enthousiasme onthaald. De Commissie geeft er de voorkeur aan een communautair instrument tot stand te brengen op basis waarvan een samenwerking in diverse domeinen mogelijk wordt, maar waarbij de CCR geen geprivilegieerde positie zou verkrijgen. In welke mate dit idee verder kan worden geconcretiseerd zal verder moeten worden afgetoetst met de Commissie.

Er dient wel gesteld dat de CCR een beperkt succes heeft bereikt door een verlenging van de bestaande samenwerking op het gebied van de technische voorschriften (JWG) en de marktobservatie.

Er zijn ook contacten geweest met een delegatie van de commissie Vervoer van het Europees Parlement tijdens een bezoek aan de CCR op 19/01/2011. Ook deze contacten zijn van belang voor de toekomstige positie van de CCR in Europees verband.

5. Modernisering van de Europese binnenvaart

Er werden concrete initiatieven genomen in diverse domeinen

5.1. Regelgeving vaarbewijzen en bemanningen

Onder het Belgisch voorzitterschap werd het geheel van de voorschriften met betrekking tot de schipperspatenten en de bemanning samengevoegd in één reglement, namelijk het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn. Tegelijkertijd werd het proces van de erkenning van de vaarbewijzen van niet CCR-staten voortgezet en zal binnenkort het geheel van de documenten uitgereikt door de Europese binnenvaartlanden omvatten. Ook is er een multilateraal samenwerkingsakkoord tot stand gekomen met betrekking tot de erkenning van een groot aantal dienstboekjes dat nog verder zal moeten worden uitgediept onder het Franse voorzitterschap.

België heeft bij meerdere gelegenheden een presentatie gegeven van het geïnformatiseerde examensysteem dat het sedert midden 2010 heeft ingevoerd. Bij de gemeenschappelijke vergadering van de examencommissies in Berlijn werd dit examensysteem op een positieve wijze beoordeeld.

Tijdens het Belgisch voorzitterschap werden spijtig genoeg nog geen concrete resultaten geboekt met betrekking tot de valorisering van vaarsimulatoren. Nochtans werden bij het begin van het Belgisch voorzitterschap grote verwachtingen gesteld op dit gebied, onder meer in het belang en op verzoek van het bedrijfsleven en met als doel een verkorting van de vereiste vaartijd mogelijk te maken en zodoende de instroom te bevorderen. België hoopt dat de bespreking van dit onderwerp ten gronde kan worden voortgezet tijdens het Franse voorzitterschap.

5.2. ISGINTT

De werkzaamheden met betrekking tot de verbetering van de coördinatie schip/land bij het vervoer van gevaarlijke goederen hebben in 2010 geleid tot de publicatie van de ISGINTT-norm.
België heeft hieraan bijzondere aandacht besteed. In juni 2010 werd door het voorzitterschap in samenwerking met het secretariaat een geslaagde bijeenkomst georganiseerd betreffende de lancering van dit ISGINTT-handboek. De presentatie gebeurde in het Egmont-paleis te Brussel en kende, met meer dan 150 deelnemers, heel wat internationale belangstelling. De betrokkenheid van de grote binnen- en zeehavens, de beroepsverenigingen, alsmede de leden van het Europees Parlement onderstreepte het belang van deze realisatie.

5.3. Stimuleren van de binnenvaart als duurzaam transportmiddel

Aandacht werd besteed aan de invoering van nieuwe technologieën in de binnenvaart om de veiligheid en de milieuvriendelijkheid van dit transportmiddel te versterken voor de toekomst.

Technische regels werden opgesteld voor de vereisten voor Inland AIS apparatuur aan boord en het gebruik van boordzuiveringsinstallaties op passagiersschepen . In Comité en Werkgroep werden 3 projecten opgevolgd die het gebruik van aardgas als brandstof moeten toelaten door middel van aanbevelingen.

Ten einde te bepalen welke RIS-diensten in de toekomst op de Rijn dienen te worden ingevoerd heeft de CCR een strategie ontwikkeld. Dit strategisch project werd aan het bedrijfsleven gepresenteerd ter gelegenheid van een RIS-workshop die in oktober 2011 werd georganiseerd te Brussel. Tijdens deze workshop, die zeer door de deelnemers werd gewaardeerd, werd ook het werk van de CCR met betrekking tot RIS gepresenteerd en werden de RIS-gidsen op punt gesteld.

Voor België is het van belang dat de reglementering met betrekking tot RIS op Europees vlak wordt geharmoniseerd. In het algemeen hebben de Europese lidstaten de reglementering die door de CCR werd ontwikkeld aangenomen. Het is van belang dat de CCR een voortrekkersrol blijft spelen op het gebied van RIS ten einde deze harmonisatie te bevorderen.

5.4. Aanpassing aan de klimatologische veranderingen

In april 2011 werd door de CCR een workshop CO^2-emissies van de binnenvaart georganiseerd. Deze bestond uit 4 parallelle workshops waarbij de verschillende aspecten van deze problematiek besproken werden.

Een verslag aan het plenum werd opgemaakt over de mogelijkheden om het brandstofverbruik en de CO_2-emissies in de binnenvaart te verminderen. Daarbij werd rekening gehouden met de resultaten van de workshop.

5.5. Vereenvoudigen van de regelgeving

Voorschriften werden aangenomen betreffende de harmonisering van keuringen en de eisen aan deskundigen in de technische regelgeving.

Een Nederlands voorstel werd aangenomen om de evaluatie van de impact van reglementaire besluiten te verbeteren aan de hand van een probleemanalyse bij de opstelling van het werkprogramma en een effectrapportage bij het besluiten van nieuwe regelgeving.

6. Slotbemerkingen

Zoals zo vaak in internationale organisaties worden de intenties van het voorzitterschap soms doorkruist door actuele gebeurtenissen.

Wat de economische crisis betreft hebben enkele honderden Rijnschepen kunnen gebruikmaken van de vereenvoudigde hardheidsclausule die reeds in 2009 besloten was. Op vraag van het bedrijfsleven wordt deze procedure met een jaar verlengd.

Ook het ongeval met het mts Waldhof moet worden vermeld. Deze gebeurtenis heeft aanleiding gegeven tot besprekingen over de veiligheid en betrouwbaarheid van de Rijn als vaarweg, waarbij ook een Buitengewone Raadgevende Conferentie werd bijeengeroepen. Daarbij wordt onderzoek gedaan naar de stabiliteit van schepen en worden ook de juridische aspecten en de economische gevolgen niet uit het oog verloren.

Er zijn verder nog verschillende andere aandachtspunten die in de nabije toekomst aan bod zullen moeten komen in de werkzaamheden van de CCR. België twijfelt er niet aan dat het Franse voorzitterschap de fakkel zal overnemen en de continuïteit in het nastreven van de doelstellingen van de CCR zal verzekeren.

PROTOCOL 4

Uitvoering van de werkprogramma's

Geen besluit

PROTOCOL 5

Oriëntaties van het Franse voorzitterschap

Besluit

De Centrale Commissie,

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

neemt kennis van het oriënterend document waarin de prioriteiten van het voorzitterschap voor de periode 2012-2013 worden vastgesteld,

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

benadrukt dat dit document de werkprogramma's van haar comités aanvult (Protocol 2011-II-6).

Bijlage

Bijlage

Oriëntaties voor het Franse voorzitterschap

a) Modernisering van het bekwaamhedensysteem voor het binnenvaartpersoneel

Over het belang van dit vraagstuk en de noodzaak dit prioritair te behandelen om het structureel tekort aan bekwaam personeel in de binnenvaart het hoofd te bieden, bestaat consensus, met name in termen van: harmonisatie en wederzijdse erkenning van de bekwaamheden, ontwikkeling van simulators en erkenning van het gebruik daarvan in het opleidingssysteem; aanduiding van de vereiste talenkennis en opstelling van een meertalig Europees lexicon voor het scheepvaartbedrijfsleven; modernisering van het stelsel van de vaarbewijzen en dienstboekjes; herziening van het systeem voor de kennis van riviergedeelten.

b) Instelling van een observatorium voor de binnenvaart

Het lijkt momenteel zinvol de missie van de marktobservatie uit te breiden teneinde een scorebord voor alle gegevens met betrekking tot de binnenvaart te creëren: naast gegevens over de vloten en de vervoerde goederen, moeten de overheden en de marktdeelnemers ook over exacte informatie betreffende de infrastructuren, het energieverbruik en de emissies, de arbeidsmarkt en de juridische en sociale context beschikken. Op juridisch gebied zal het vooral nuttig zijn alle gegevens te verzamelen met betrekking tot de arbeidsomstandigheden en sociale voorzieningen van het binnenvaartpersoneel, die een sleutelrol in de beroepsaantrekkelijkheid spelen.

Het voorgestelde observatorium zou snel binnen de Centrale Commissie ontplooid kunnen worden, gezien de kennis en ervaring waarover zij reeds beschikt. Voor de implicatie van andere partners moet haar activiteit echter niet uitsluitend tot de Rijnvaart beperkt blijven, maar moet de uitbreiding tot heel Europa overwogen worden.

c) Waarborgen van de veiligheid van de scheepvaart en van de betrouwbaarheid van de vaarweg

Recente ongevallen hebben verschillende vragen opgeworpen, in het bijzonder met betrekking tot de beheersing van de stabiliteit van de schepen, de opleiding van het personeel, de verantwoordelijkheden van de verschillende betrokken partijen en de uitgangshypothesen voor calamiteitenprocedures. Deze vragen vereisen diepgaand onderzoek, dat verder zou moeten gaan dan directe reacties op de recente gebeurtenissen, hetgeen tevens een toekomstgerichte analyse van de risico-ontwikkeling mogelijk zou maken. Voorafgaand aan juridische normen zou in eerste instantie een gids voor goede praktijken voor de binnenvaartsector opgesteld moeten worden. Het gaat om transversale onderwerpen die in onderlinge afstemming met andere bevoegde instanties behandeld zouden moeten worden, met name met de ECE-VN die bevoegd is op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Ook de binnenvaartinformatiesystemen dragen aan een veilige en milieuvriendelijke scheepvaart bij. Het is van belang deze systemen verder te ontwikkelen en bij te dragen aan de invoering van geharmoniseerde standaarden op de netwerken van de Rijn, Europa en de Donau, die waar nodig compatibel met de standaarden voor de zeevaart zijn.

d) Versterking van de efficiëntie en transparantie van de samenwerking op Europees niveau inzake de binnenvaart

De instandhouding van de contacten met de bevoegde autoriteiten in Brussel is een absolute noodzaak. Het gaat om gedeelde informatie over ontwikkelingen die zowel de samenwerkingsovereenkomsten tussen de Europese Commissie en de CCR als het door DG/Move overwogen voorstel voor een reglement voor de binnenvaart betreffen. Het is in dit opzicht belangrijk dat de Centrale Commissie nauw bij de uitwerking van dit reglement betrokken wordt.

e) Versterking van de samenwerking met de andere betrokken partijen, waaronder met name de Rivierencommissies

De resultaten met betrekking tot de versterking van de synergie tussen de verschillende betrokken partijen (Rivierencommissies, ECE-VN, PLATINA, enz.) zijn nog onvoldoende. Het Franse voorzitterschap zal het innemen van een gemeenschappelijk standpunt door de delegaties nastreven, teneinde dit vraagstuk met de Europese Commissie te kunnen opnemen. Het lijkt ook geëigend de samenwerking met de Donaustaten te versterken, waarvoor de ingestelde samenwerkingsstructuren voor de vaarbewijzen als basis kunnen dienen.

f) Binnenvaart en duurzame ontwikkeling

Tijdens het Franse voorzitterschap kan een congres over het thema duurzame ontwikkeling georganiseerd worden om de erkenning van de binnenvaart als “groene” vervoerswijze te verbeteren en dit imago via de noodzakelijke inspanningen op bepaalde gebieden te versterken (beperking van de afhankelijkheid van gasolie, emissies, reacties op de gevolgen van de klimaatverandering). Meer specifieke thema’s moeten nog onderkend worden.

g) Bewustwording met betrekking tot de “globalisering” van de binnenvaart

De CCR zal in het kader van het Wereld Water Forum in maart 2012 in Marseille initiatieven nemen om de ideeënuitwisseling op internationaal vlak met betrekking tot de ontwikkeling van de binnenvaart te bevorderen op gebieden waar gemeenschappelijke belangen bestaan (meer in het bijzonder technologische uitwisseling, economische analyses, bevordering van de milieuaspecten).

PROTOCOL 6

Werkprogramma's

Besluit

De Centrale Commissie,

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

uitgaande van de evaluerende en prospectieve werkzaamheden van haar comités,

neemt kennis van de in de bijlage vermelde, door de comités vastgestelde werkprogramma's voor 2012-2013.

Bijlage

Bijlage

I – Comité Binnenvaartrecht

HOOFDTAKEN van het COMITÉ DF:

Verduidelijking en harmonisatie van het recht, klachtenprocedure

Nr.	Taak	Mandaat / grondslag	Voorstel	Begin	Einde	Prioriteit
1	Opstelling van een verordening voor de invoering van een attest varend personeel	Besluit 2003-I-8	CH	2006		I
2	Geconsolideerde versie van de Akte van Mannheim	DF (09)m 5	NL	2011	2012	I
3	Wijziging van artikel 32	DF(11)17	NL	2008	2012	I
4	Beroepprocedures voor personeel van de CCR	DF(11)13	S	2009	2012	I
5	Rijnvaartverklaring – Toepassing van besluit 1984-I-3: stand van zaken	DF(11) 21	FR	2008	2013	I
6	Totstandbrenging van een juridische “uitkijkpost”	DF (11) 20 DF(05)13 rev. 2	FR	2002		I

II – Economisch Comité

Nr.	Taken a) doelstelling b) analyse c) werkzaamheden	Prio-riteit
	Thema's **- Effecten van de klimaatverandering op de Rijn** **- Vraagstukken op het gebied van de binnenvaart** **- Gedachtewisseling over het verkeersbeleid in Europa met betrekking tot de binnenvaart en de ontwikkeling van het binnenvaartverkeer; bevordering van de Rijnvaart**	
1.	**Economie van het vervoer over de waterweg**	
1.1	**Economische betrouwbaarheid van de Rijnvaart** a) Identificatie van de randvoorwaarden om de betrouwbaarheid van het vervoer over de Rijn te verzekeren. b) De recente ongevallen op de Rijn en de hierdoor veroorzaakte stremmingen hebben de afhankelijkheidsrelatie tussen de binnenvaart en de andere schakels in de betrokken logistieke ketens aangetoond. De globale economische gevolgen van de stremmingen zijn inderdaad een veelvoud van het nadeel dat de direct betrokken binnenvaart heeft geleden. Het is om deze reden van groot belang maatregelen te voorzien die ertoe bijdragen dat het verkeer zo snel mogelijk na een ongeval kan worden hersteld om te voorkomen dat de concurrentiepositie wordt aangetast. Een inleidende oriëntatie heeft aangetoond dat er ruimte bestaat om de afhandeling van dergelijke situaties te verbeteren. c) De werkzaamheden van het comité ECO kunnen de volgende aspecten betreffen: 1) evaluatie en economische gevolgen van stremmingen in de Rijnvaart; 2) strategisch kader voor de berging en het herstel van de vaart; 3) communicatiestrategie op internationaal niveau en toepassingsprocedures. De betrokken werkzaamheden van het comité ECO zullen met eventuele parallelle werkzaamheden, met name binnen de comités TP en RP, afgestemd worden.	I
1.2	**Integratie van het vervoer over het water in de logistieke ketens** a) Ontwikkeling van scenario's voor de integratie van de binnenvaart in de logistieke ketens en processen. b) De Europese Commissie heeft onlangs een Witboek over het vervoer gepubliceerd, waarin wordt aangegeven dat de eisen van de vervoersmarkt niet meer alleen in primaire prijs- en tijdparameters tot uitdrukking komen, maar naar een dienstverlening evolueren waarvan het niveau het modale onderscheid ontstijgt. De binnenvaartmarkt moet dan ook niet tot het vervoer beperkt worden, maar als een logistieke activiteit aangemerkt worden; in dit kader moeten de eigenschappen van het vervoer over het water perfect aansluiten op de eisen die uit de grote logistieke structuren en aanverwante processen kunnen voortvloeien, zowel op technisch als op operationeel vlak. De constellatie waarmee het binnenvaartbedrijfsleven zich profileert, zal aan fundamentele wijzigingen onderhevig zijn, die beschreven en eventueel ook inhoud gegeven moeten worden in het licht van de waarneembare markttrends; c) De werkzaamheden van het comité ECO kunnen de volgende aspecten betreffen: 1) marktanalyse in het licht van de logistieke ketens en de plaats die door het vervoer over het water wordt ingenomen; 2) inventarisatie van de logistieke constellaties waarin de vervoerswijze binnenvaart een plaats heeft; 3) analyse van het potentieel van de binnenvaart met het oog op een verdergaande integratie; 4) indien nodig, aanbevelingen. De meeste werkzaamheden zouden door het secretariaat gedragen kunnen worden (gedeeltelijk in het kader van de marktobservatie); voor het overleg met het bedrijfsleven in de vorm van rondetafels dient een belangrijke plaats ingeruimd te worden.	I

Nr.	Taken a) doelstelling b) analyse c) werkzaamheden	Prio-riteit
1.3	**Arbeidsmarkt in de binnenvaartsector** a) Cijfermatige beschrijving en analyse van de arbeidsmarkt in de binnenvaartsector. b) De situatie op de arbeidsmarkt zal in de komende jaren één van de grootste economische problemen voor de binnenvaart vormen, zowel in kwantitatief als in kwalitatief opzicht. Het is belangrijk de economische en operationele context te bepalen waarin de andere werkzaamheden van de Centrale Commissie met betrekking tot de werkgelegenheid en de opleidingen (die voornamelijk onder het comité STF vallen) plaatsvinden; het comité ECO kan in de fase voorafgaand aan het werk aan de voorschriften , de bewustwording met betrekking tot het spoedeisende karakter van deze materie bevorderen. c) De werkzaamheden van het comité ECO kunnen de volgende aspecten betreffen: 1) verdere inventarisatie en beschrijving van de arbeidsmarkt (statistieken); 2) analyses, vooral in termen van prognoses en structurele trends op middellange termijn. De meeste werkzaamheden zouden door het secretariaat gedragen kunnen worden (gedeeltelijk in het kader van de marktobservatie); voor het overleg met het bedrijfsleven in de vorm van rondetafels dient een belangrijke plaats ingeruimd te worden.	I
1.4	**Schepen en scheepvaart van de toekomst** a) Uitwerking van scenario's met betrekking tot de ontwikkeling van het vervoer over het water en van de binnenvaart. b) De eerder aangehaalde trends met betrekking tot het belang van de betrouwbaarheid van het vervoer over het water en de integratie van deze vervoerswijze in de logistieke ketens zouden moeten aanzetten tot fundamenteel onderzoek naar de schepen en de scheepvaart van de toekomst. Het in 2002 uitgevoerde project heeft het belang van dit thema aangetoond. De aspecten van het ontwerp, de bouw en de exploitatie van de schepen waar innovaties kunnen bijdragen tot de vereiste performance , dienen geïdentificeerd te worden. Het comité ECO zou er de noodzakelijke impulsen voor kunnen geven, met dien verstande dat de concrete werkzaamheden in samenspraak met de andere bevoegde comités, met name het comité RV, uitgevoerd worden. c) De werkzaamheden van het comité ECO kunnen het volgende omvatten: 1) opstelling van een projectbestek voor "schepen en scheepvaart van de toekomst"; 2) uitvoering van het project; 3) conclusies en aanbevelingen met betrekking tot het onderzoek naar en de bevordering van innovatie voor de binnenvaart. De meeste werkzaamheden zouden door het secretariaat gedragen kunnen worden in samenwerking met externe deskundigen; het overleg met het bedrijfsleven in de vorm van rondetafels zou een belangrijke plaats moeten krijgen.	II

Nr.	Taken a) doelstelling b) analyse c) werkzaamheden	Prio-riteit
1.5	**Herstructurering van de tankvloot tegen 2019** a) Economische follow-up bij de herstructurering van de tankvloot die plaatsvindt in het licht van de regelgeving. b) Ofschoon de maatregelen voor het vervoer in dubbelwandige schepen in het kader van het ADN voornamelijk zijn gebaseerd op de duurzame ontwikkeling van het vervoer over het water, is bij de betrokken beslissingen rekening gehouden met de economische aspecten, waaronder met name het vermogen van het bedrijfsleven om de last van de benodigde investeringen te kunnen dragen. Uit een tussentijdse evaluatie van de markt blijkt dat de aanpassing van de tankvloot goed gevorderd is, maar dat het gelijktijdig bestaan van nieuwe eenheden en van schepen die op het punt staan van de markt te verdwijnen een storende werking op de markt heeft, waarvan de reikwijdte in het licht van een evenwichtige ontwikkeling van deze markt geëvalueerd moet worden. c) De werkzaamheden van het comité ECO kunnen de volgende aspecten betreffen: 1) economische marktanalyse van het vervoer door tankschepen en perspectieven op middellange termijn met betrekking tot de ontwikkeling van de samenstelling van de vloot; 2) organisatie, in de vorm van een uitgebreide vergadering van het Comité ECO, van een uitwisseling met het betrokken bedrijfsleven; De meeste werkzaamheden zouden door het secretariaat gedragen kunnen worden (in het kader van de marktobservatie).	II
2.	**Vervoersbeleid en binnenvaart**	
2.1	**Internalisering van de externe kosten** a) Inventarisatie van het onderzoek en de beleidsinitiatieven met het oog op een evaluatie van de gevolgen op internationaal vlak voor de binnenvaart. b) Uit het Witboek over het vervoer van de Europese Commissie en bepaalde maatregelen die momenteel in de lidstaten onderwerp van een politiek debat zijn, kan worden geconcludeerd dat het vraagstuk van de internalisering van de externe kosten in de komende jaren voor de binnenvaart aan de orde zal zijn. Gelet op de communautaire, respectievelijk nationale predominantie in deze materie, zou voor het comité ECO de functie van platform voor informatieuitwisseling en - naar behoefte - voor analyses, vooral op internationaal vlak, van deze vervoerswijze kunnen worden ingeruimd. c) De werkzaamheden van het comité ECO kunnen de volgende aspecten betreffen: 1) follow-up die aan de economische onderzoeken, met name op communautair niveau gegeven zou kunnen worden; 2) validatie van de cijfermatige weergave van de ecologische performance van de binnevaart 3) stand van zaken betreffende de invoering van een beleid van internalisering van externe kosten en peildata. De meeste werkzaamheden zouden door het secretariaat gedragen kunnen worden (gedeeltelijk in het kader van de marktobservatie).	II (II) (I) (II)

Nr.	Taken a) doelstelling b) analyse c) werkzaamheden	Prio-riteit
	Instrumenten **a) (beperkt-) openbare bijeenkomsten (rondetafelgesprekken, symposia, colloquia, congressen)** **b) Econometrisch instrument: marktobservatie**	
3.	**Instrumenten**	
3.1	**Organisatie van rondetafels** a) De volgende rondetafels zijn voor de periode 2012-2013 geïdentificeerd: 1) integratie van de binnenvaart in de logistieke ketens: - in samenwerking met het project ECCONET en met de deelneming van de EBU, ESO en FEPI; - te voorzien voor november 2012; deze rondetafel zal bovendien dienen om de economische aandachtspunten van het congres van de CCR over het thema “duurzame ontwikkeling” (gedeeltelijk) voor te bereiden;	I
	2) herstructurering van de tankvloot tegen 2019: - in het kader van een uitgebreide vergadering van het comité ECO met een deelneming van de EBU, ESO, EUROPIA en CEFIC; - te voorzien voor maart 2012	II
	3) arbeidsmarkt: trends, uitdagingen en kansen - afgestemde werkzaamheden van de comités ECO en STF, in de vorm van een sociaal-economische rondetafel in samenwerking met het projet PLATINA en met een deelneming van de EBU, ESO, ERSTU, ETF en EDINNA - te voorzien voor juni 2012	I
	4) schepen en scheepvaart van de toekomst - afgestemde werkzaamheden van de comités ECO en RV in de vorm van een technisch-economische rondetafel, te organiseren in samenwerking met de betrokken onderzoeksinstituten; - te voorzien voor de winter van 2013; deze rondetafel zal bovendien dienen om de technologische aandachtspunten van het congres van de CCR over het thema “duurzame ontwikkeling” (gedeeltelijk) voor te bereiden.	II
	b) Zie hierboven.	
	c) De meeste werkzaamheden zouden door het secretariaat gedragen kunnen worden (gedeeltelijk met de ondersteuning door de marktobservatie).	
3.2	**Uitwerking van het project “Europees observatorium voor de binnenvaart”** a) Opstelling van een bestek (doelstelling, organisatie, uitvoering, communicatie, financiering) voor het Europees observatorium voor de binnenvaart. b) Sinds de invoering heeft de marktobservatie voor de binnenvaart in Europa zich ontwikkeld tot een efficiënt instrument, waarvan het nut met name tijdens de crisisperiode is aangetoond. Ondertussen is een behoefte aan informatie over aanverwante gebieden, zoals de arbeidsmarkt of het milieu, voelbaar geworden; in het algemeen gesproken moeten de vervoerswijze binnenvaart en het vervoer over het water goed beschreven en gedocumenteerd worden, elk aspect in een geëigende vorm, om een doeltreffende en coherente evaluatie van zowel de voordelen en de kansen van deze vervoerswijze, als de gevolgen van de algemene maatregelen die op transportgebied overwogen en uitgevoerd worden, mogelijk te maken. Het project voor de marktobservatie zou als basis kunnen dienen voor een uitbreiding, met name naar de eerder aangehaalde gebieden, waarvan de details van de uitvoering nader bepaald dienen te worden. c) De meeste werkzaamheden zouden door het secretariaat gedragen kunnen worden (gedeeltelijk met de ondersteuning door de marktobservatie).	I

III - Permanent Technisch Comité

HOOFDTAKEN van het COMITE TP:

Volgen van het onderhoud van de vaarweg in overeenstemming met de ontwikkeling van de binnenvaart

De meest relevante werkzaamheden van het Permanent Technisch Comité voor het jaar 2012/2013 zijn:

- duurzaamheid van de Rijn- en binnenvaart (zie punt 1),
- vaststelling van de overeengekomen lage rivierstand 2012 (zie punt 2),
- begeleiding van het voornemen om het schutbedrijf op de Boven-Rijn uit te breiden (zie punt 3).

nr.	Taak	Mandaat/ Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Prioriteit
1.	Duurzaamheid van de Rijn- en binnenvaart	2011-II-5				
1.1	Opstellen van een situatieverslag			12/2012	Ontwerp door het secretariaat, afstemming met alle betrokken comités	I
1.2	Inhoudelijke voorbereiding van een CCR-congres			5/2013	Organisatorische voorbereiding door de Franse delegatie en het secretariaat	I
2.	Vaststelling van de overeengekomen lage rivierstand 2012		2/2010	12/2012		I
3.	Begeleiding van het voornemen om het schutbedrijf op de Boven-Rijn uit te breiden		09/2011	12/2013		I
4.	Aanpassingen van de Rijnvaart aan de mogelijke gevolgen van de klimaatverandering	2006-I-4, IV 2008-I-12 2009-I-5 2011-II-6, III				
4.1	Volgen van de relevante werkzaamheden van andere internationale organisaties					II
4.2	Onderzoeken of er wezenlijke nieuwe inzichten zijn waardoor een herziening van het onderhavige verslag nodig zou kunnen zijn					II
5.	Voltooiing van het verslag over de ligplaatsen aan de Rijn	2007-II-6, IV TP (11) 39 = TP/G (11) 39		4/2012	Coördinatie en internationale afstemming van nationale concepten ten aanzien van de geografische verdeling en capaciteit	I
6.	Onderhoud en permanente verbetering van de waterweg in overeenstemming met de	1964-II-7 1998-I-24				

nr.	Taak	Mandaat/ Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Prioriteit
	ontwikkeling van de binnen-vaart, ook rekening houdend met de ontwikkeling van de binnenvaart-informatie-systemen (RIS)	2002-II-26				
6.1	Beschikbaarheid v/d sluizen aan de BovenRijn	2007-II-6, IV			Onderzoek v/d ontwikkeling v/d beschikbaarheid en van de noodzaak van bijzondere maatregelen	II
7.	Beschikbaarheid van de waterweg Rijn als infra-structuur van transportketens					
7.1	Afsluiting van de werkzaamheden over de inventarisatie en analyse van de beperkingen door festiviteiten	2007-II-6, IV		4/2012	Inventarisatie en analyse van de beperkingen alsmede onderzoek v/d de noodzaak van bijzondere maatregelen zoals het bepalen van doelstellingen	I
7.2	Voltooiing van de werkzaamheden over de inventarisatie van de beperkingen door ongevallen	2007-II-6, IV		4/2012	Inventarisatie en analyse van de beperkingen alsmede onderzoek v/d de noodzaak van bijzondere maatregelen, zoals de analyse van afzonderlijke ongevallengegevens	I
7.3	Maatregelen ter verbetering van de veiligheid en betrouwbaarheid van de binnenvaart	2011-II-8				
8.	Voltooiing van de werkzaamheden over de inventarisatie van de ten hoogste toegestane afmetingen van duwstellen	2004-I-27		4/2012	Overeenkomende proefvaarten konden vanwege de waterstanden nog niet plaatsvinden	II
9.	Beoordeling en voorbereiding van de goedkeuring van de bouwwerkzaamheden die gevolgen voor de scheepvaart hebben	1995-I-29			Voorbereiding van ontwerpbesluiten voor de plenaire vergadering	---
10.	Onderzoek van de ontwikkeling van de waterstanden beneden de sluis van Iffezheim	1978-I-2 1984-I-29			Evaluatie van permanente maatregelen	---

nr.	Taak	Mandaat/ Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Prioriteit
11.	Nagaan van de gevolgen voor de binnenvaart bij de implementatie van de Europese kaderrichtlijn water; in voorkomend geval, indienen van voorstellen; medewerking bij de Common Implementation Strategy (CIS)	2000-I-29 2004-I-11 2005-II-12				---
12.	Nagaan van de gevolgen voor de binnenvaart bij de implementatie van de communautaire Richtlijn Fauna-Flora-Habitat van de; in voorkomend geval, indienen van voorstellen; medewerking in de Working Group on Rivers van de Europese Commissie	2004-I-12 2005-I-12	10/2003			---
13.	Volgen van de activiteiten van andere internationale organisaties en samenwerking met die organisaties				In het bijzonder met ICBR en ICH Een bijdrage aan het World Water Forum 2012 in maart 2012 dient te worden overwogen	---

IV – Comité Politiereglement

HOOFDTAKEN van het COMITE RP:

veiligheid van het scheepsbedrijf, bedrijf van de schepen en gedrag in het verkeer
Binnenvaartinformatiediensten
(River Information Services – RIS)

Betrokken reglement

Rijnvaartpolitiereglement (RPR); Handboek voor de marifonie in de binnenvaart;
Besluiten over de richtlijnen en standaarden van de River Information Services, Reglement van Onderzoek schepen op de Rijn

Relevante werkzaamheden van het Comité Politiereglement voor het jaar 2012/2013

Veiligheid van de containervaart,
harmonisatie van de verkeersvoorschriften in Europa,
implementatie van de RIS-strategie

nr.	Taak	Voorschrift	Probleemanalyse	Behan-deling	Prio-riteit
1.	**Harmonisatie van de voorschriften**				
1.1	Herstructurering/verdergaande harmonisatie van de verkeersvoor-schriften incl. CEVNI	RPR	RP (11) 26 = RP/G (11) 56	RP/G	I
2.	**Vereenvoudiging van de toepassing van de voorschriften**				
2.1	Veiligheid bij het vervoer van containers				
2.1.1	Verduidelijking van de bestaande voorschriften en aanvulling met voorschriften voor gemengde ladingen	Artikel 1.07, vierde lid, van het RPR	RP (11) 32 = RP/G (11) 49	RP/G	II
2.1.2	Waarborging van de juiste gegevens over het gewicht van de containers	---	RP (11) 34 = RP/G (11) 50 = RV (11) 58 = RV/G (11) 86	RP/G	I
2.2	Vereenvoudiging en verduidelijking van de voorschriften voor de ten hoogste toegestane afmetingen	Hoofdstuk 11 van het RPR	RP (11) 36 = RP/G (11) 52 RP (11) 26 = RP/G (11) 56	RP/G	II
2.3	Verduidelijking van het gedrag bij het “blijf weg-sein”	Artikel 8.09 van het RPR	RP (11) 36 = RP/G (11) 52	RP/G	I
3.	**In aanmerking nemen van nieuwe ontwikkelingen**				
3.1	Aanpassing van de talenkennis die vereist kan worden aan de ontwikkelingen in de binnenvaart		RP (11) 26 = RP/G (11) 56	RP/G	I

nr.	Taak	Voorschrift	Probleemanalyse	Behan-deling	Prio-riteit
3.2	Modernisering van de eisen m.b.t. vrij zicht	Artikel 1.07, tweede lid, van het RPR	RP (11) 21 = RV (11) 46 = RP/G (11) 43 = RV/G (11) 78	RP/G (RV/G)	I
3.3	Onderzoeken of voor schepen met LNG als aandrijving bijzondere verkeersvoorschriften noodzakelijk zijn, zonodig aanvullen van de verkeersvoorschriften		RP (11) 43 = RP/G (11) 59	RP/G (RV/G)	II
3.4	Optimalisatie van de regeling door waarschuwingsposten in de Gebirg-sector	artt. 9.08 en 12.02	RP (11) 42 = RP/G (11) 58	RP/G	II
4.	**Implementatie van de RIS**				
4.1	Implementatie van de RIS-strategie[1]			RIS/G-RP/G	I
4.2	Gegevensbescherming bij de RIS			RP/G	I
4.3	Controle van de resultaten van de invoering van het verplicht elektronisch melden			RIS/G	I
4.4	Actualisering van de RIS-standaard			RIS/G	I

[1] De uit de implementatie van de RIS-strategie resulterende maatregelen worden in het voorjaar 2012 uitgewerkt.

V – Comité sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding

HOOFDTAKEN van het COMITÉ STF:

Oriëntaties van het Nederlands voorzitterschap voor het werkprogramma van het Comité STF voor de periode 2012-2013

activiteiten ter bestrijding van het structurele personeelstekort in de binnenvaart

Een Europees probleem

Zowel de Europese Commissie als de CCR zijn zich bewust van het structurele tekort aan gekwalificeerd personeel in de binnenvaart[1]. Deze situatie is er in de loop der jaren niet beter op geworden en vormt een bedreiging voor de ontwikkelingsmogelijkheden van deze sector. De belangrijkste oorzaak van deze geleidelijke leegloop ligt in de geringe attractiviteit van deze beroepen, omdat de arbeidsomstandigheden zwaar zijn en de loopbaanmogelijkheden beperkt. Bovendien is het probleem heel lastig om toe te treden, met name voor de zogenaamde “zij-instromers” Het probleem speelt voornamelijk in de Rijnoeverstaten, aangezien het grootste deel van het vervoer op de Rijn en het Noord-Europese waterwegennet plaatsvindt.

Acties van de CCR

In de Verklaring van Bazel van 2006 hebben de lidstaten van de CCR de wil geuit maatregelen te treffen om “de attractiviteit van de beroepen op het terrein van de Rijnscheepvaart te behouden en te vergroten door moderne scholing en bijscholing alsmede door eigentijdse arbeidsrechtelijke en sociale voorwaarden”.

Het Voorbereidend Comité heeft naar aanleiding hiervan verschillende keren gewezen op het strategisch belang van omvangrijke maatregelen door de CCR op dit vlak, waar dan ook adequate middelen voor ter beschikking moeten staan[2].

De maatregelen die de CCR op dit gebied zou kunnen voorstellen, zullen voornamelijk vanuit de hoek van het Comité STF moeten komen.

Acties van de EC

De EC heeft zich eveneens met deze problematiek beziggehouden. De bevordering van de werkgelegenheid en vakbekwaamheid in de scheepvaart is één van de onderwerpen in het programma Naïades. In het kader van Platina is de werkgroep SWP3 (grotendeels onder leiding van de BDB) hiermee belast.

Als onderdeel van de te treffen maatregelen, noemt het Naïades-programma de verbetering van de arbeidsomstandigheden en de omvang van de sociale bescherming, het opzetten van campagnes voor een grotere bewustwording en versterkte aanwerving (deze taak wordt uitgevoerd door SWP3 van Platina), de versterking van de samenwerking op het vlak van de wederzijdse erkenning van kwalificaties, flankerende maatregelen voor de totstandkoming van een adequate onderwijs- en opleidingsinfrastructuur (door middel van financiële steun aan Edinna), alsmede de promotie van bijscholing[3] om meer carrièremogelijkheden te creëren.

---

1 *Mededeling van de Commissie betreffende het bevorderen van de binnenvaart* (Rapport Naïades), COM (2006)6 def.; Verslag van de CCR over de arbeidsmarkt, Marktobservatie 2009-I, 1 oktober 2009. Dit verslag stelt bijvoorbeeld vast dat er sprake is van “een sterke afname van het aanbod aan vakkrachten in de binnenvaart, met name in het Rijnstroomgebied” (COM (2006)6 def., blz. 23).

2 PRE(08)m49, PRE(08)m61, PRE(09)m10.

3 SEC(2006)34/3, art. 3.2, blz. 24 tot en met 27.

Mogelijke en wenselijke synergie tussen de EC en de CCR

De behandeling van dit onderwerp veronderstelt een nauwe samenwerking met andere instellingen die zich met deze problematiek bezighouden. Het onderwerp zou derhalve een goede testcase zijn om met de verschillende betrokken instellingen, zoals de EC en de andere rivierencommissies, nieuwe samenwerkingsvormen te zoeken[1].

Terugblik

In de afgelopen periode van twee jaar is de CCR erin geslaagd een eerste stap te zetten in de richting van de wederzijdse erkenning van kwalificaties in de binnenvaart, samen met een nauwere samenwerking op grond waarvan een verbetering van het personeelstekort kan worden bereikt. .

De eerste besluiten over de erkenning van vaarbewijzen werden genomen in mei 2008 en de laatste verzoeken zullen voor eind december 2011 afgehandeld zijn. Dit betekent dat uiteindelijk de vaarbewijzen van Roemenië, Bulgarije, Hongarije, Polen, Slowakije, Oostenrijk en de Tsjechische Republiek erkend zullen zijn.

In december 2010 is de CCR overgegaan tot een multilaterale wederzijdse erkenning van het Oostenrijkse, Roemeense, Bulgaarse, Hongaarse, Slowaakse, Tsjechische en Poolse dienstboekje. Het gaat hier echter om een gedeeltelijke erkenning: kwalificaties die verworven worden door middel van een opleiding vallen niet onder deze erkenning. De CCR en de desbetreffende zeven derde landen zijn overeengekomen pas in een tweede fase hiertoe over te gaan. Dat is nu dan ook waar in de komende periode aan gewerkt dient te worden.

Vooruitblik

In deze nota doet het Nederlands voorzitterschap een voorstel voor de toekomstige werkzaamheden van het comité STF voor de periode 2012-2013, die hun plaats moeten vinden binnen het meer algemene en strategische kader van maatregelen ter bestrijding van het personeelstekort. In het onderhavige document worden daarom de bakens voor het voorzitterschap gezet en voorgesteld het nut en de impact van de werkzaamheden op het werkprogramma te beoordelen tegen de achtergrond van de toekomst van de binnenvaart. In dit document worden daarnaast enkele voorstellen uiteengezet over de wijze waarop de werkmethode van het comité zich zou kunnen ontwikkelen.

[1] Het Naïades-rapport noemde destijds vier opties voor de modernisering van het institutioneel kader in de binnenvaart : toetreding van de EC tot de rivierencommissies, de ondertekening van een pan-Europees verdrag, de instelling van een Europees agentschap of de versterking van de samenwerking met de rivierencommissies (SEC(2006)34/3, III A 3, pp. 42-44). De drie eerste opties worden vooralsnog door de EC buiten beschouwing gelaten (vergadering van 5 juli 2011 over een programma voor Naïades II), zodat alleen de optie voor een versterkte samenwerking met de rivierencommissies voor bepaalde, goed afgebakende onderwerpen en acties overblijft. Maatregelen ter bestrijding van het tekort aan vakkrachten zou een thema kunnen zijn waarvoor een versterkte samenwerking uitermate geschikt is.

I - Werkprogramma

Welke thema's zijn prioritair voor 2012-2013 ?

Het onderstaande schema geeft een overzicht van de kenmerken van de mogelijke thema's en de door de Nederlandse delegatie voorgestelde prioriteiten (= beoogde volgorde in de tijd)

Thema	Belang	Termijn	Rijnvaart- of Europees kader	Prioriteit	Verantwoording prioriteit
1. Voertaal: zeker stellen dat schippers op de Rijn voldoende Onderling en met de wal kunnen communiceren	+	1 à 2 jaar Onderwerp dat op dit moment eerder onder het Comité RP valt	Europees, maar belangrijke Rijncomponent De CCR zou echter ervoor kunnen kiezen zelfstandig te handelen	II	Is van zeer groot belang voor de veilige vaart, maar vooralsnog eerder een taak voor het comité RP
2. Examenmodaliteiten voor de kennis van riviergedeelten: ontwikkelen van gemeenschappelijke richtsnoeren voor de examinering	+	4 jaar politiek gevoelig onderwerp, maar technisch niet zeer moeilijk	Europees maar voorbereidend werk binnen de CCR vereist	II	Is van belang. Maakt de examens toegankelijker en beter vergelijkbaar
3. Vastleggen één of meerdere gemeenschappelijke manieren voor aantonen lichamelijke en geestelijke geschiktheid	+/-	2 à 3 jaar	Europees Geschikt onderwerp als eerste taak voor de gemeens-chappelijke werkgroep	II	Is van belang Harmoniseert de afgifte van medische verklaringen en werkt kostenverlagend
4. Kwalificatie van matroos: wederzijdse erkenning bepaalde opleidingen en examenprogramma's	++	Ongeveer 3 jaar onderwerp dat veel voorbereiding vereist	Europees, maar het economisch belang ligt vooral in de Rijnoeverstaten De CCR zou echter ervoor kunnen kiezen zelfstandig te handelen	I	Is van zeer groot belang. Maakt het voor matrozen makkelijker hun beroep in heel Europa uit te oefenen, inclusief de Rijn, en helpt daarmee het tekort aan matrozen te verkleinen
5. Minder zwaar vaarbewijs voor het voeren van commerciële schepen met een lengte van minder dan 40 meter	++	2 jaar	Europees, maar de CCR zou ervoor kunnen kiezen zelfstandig te handelen	I	Is van zeer groot belang voor : toegang binnenvaartberoepen; bevorderen activiteit kleine schepen; uniformeren Rijnpatenten en categorieën Europese vaarbewijzen
6. Vermindering vereiste vaartijd en (uiteindelijk) praktijkexamen met behulp van een simulator	++	3 jaar onderwerp dat veel voorbereiding en opstelling van concepten vereist	Europees, maar de CCR zou ervoor kunnen kiezen zelfstandig te handelen	I	Is van zeer groot belang. Kan de verplichte vaartijd van 4 jaar voor verkrijging van het groot patent verkorten
7. Actualisering van het examenprogramma voor schippers	+	Trapsgewijs, maar met termijnen van steeds .1 à 2 jaar	Europees, maar belangrijke Rijncomponent De CCR zou ervoor kunnen kiezen zelfstandig te handelen	I	Is van zeer groot belang. Positief voor veiligheid, imago van binnenvaartberoepen en het milieuvriendelijke karakter van de binnenvaart

Thema	Belang	Termijn	Rijnvaart- of Europees kader	Prioriteit	Verantwoording prioriteit
8. Gebruik van nieuwe technologieën ter verbetering van controles (digitale tachograaf) en flexibilisering van de voorschriften voor de bemanning en de vaartijden	+	Lange termijn	Europees Thema dat alleen de CCR kan behandelen	I	Is van zeer groot belang. Flexibilisering voorschriften bemanning en vaartijden maakt binnenvaartvloot meer rendabel. Digitale tachograaf maakt controle eenvoudiger en doeltreffender. Grote vermindering administratieve lasten door op termijn overbodig worden van dienstboekje en vaartijdenboek
9. Vereenvoudiging en herstructurering van de dienstinstructies gebaseerd op het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn.	+	2 jaar	Rijnvaart	II (uitstellen tot de volgende periode van twee jaar)	Is van belang. Maakt dienstinstructies beter hanteerbaar en vergroot de geloofwaardigheid en naleving. Eerst moet ervaring met het (nieuwe) Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn worden opgedaan
10. Nieuw sportpatent voor pleziervaart met een lengte van minder dan 40 meter	+	2 jaar	Rijnvaart	I	

Schema impactanalyse voor de verschillende genoemde thema's

<table>
<tr><td colspan="2">Thema 1</td><td colspan="2">Voertaal: zeker stellen dat schippers op de Rijn voldoende onderling en met de wal kunnen communiceren</td><td>Prioriteit II</td></tr>
<tr><td colspan="2">Op te lossen probleem</td><td colspan="3">Eén van de 5 hoofdoorzaken voor ongevallen is een gebrekkige communicatie (NL onderzoek, voorgesteld tijdens de rondetafel op 17 februari 2009). Het toenemend multinationale karakter van de bemanningen en de erkenning van buiten de Rijn afgegeven vaarbewijzen, waardoor schippers die geen Duits kennen, toch op de Rijn mogen varen, verergert de situatie nog verder.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Mandaat/onderwerp

STF(09) 51
RP (08) 21, pt 12.3</td><td colspan="3">zeker stellen dat schippers op de Rijn voldoende onderling en met de wal kunnen communiceren in de taal van het land waarin ze varen, in het Duits of eventueel Engels of via Riverspeak.
Overweging van het gebruik –op termijn- van een gemeenschappelijke taal in de Europese binnenvaart</td></tr>
<tr><td colspan="2">Methode</td><td colspan="2">Taken van het comité RP (voorzien op het volgende werkprogramma):
- goedkeuring, in samenwerking met EDINNA, van een Riverspeak (meertalig glossarium van gangbare standaardzinnen van de binnenvaart)
- goedkeuring van een boetecatalogus zodat de inspectiediensten bemanningen kunnen verbaliseren die niet in een gemeenschappelijke taal kunnen communiceren
Taken van het comité STF :
- raadpleging van de examencommissies over de examens talenkennis (november 2011)
- invoering van een taalmodule in het schippersexamen ter verkrijging van het marifooncertificaat
- inschrijving in het dienstboekje van de taal/talen die de houder kent</td><td>Wijziging van het RPR voor de goedkeuring van een Riverspeak

Wijziging van de boetecatalogus

Wijziging van het RSP om het programma voor het patentexamen aan te vullen en het model van het dienstboekje te wijzigen</td></tr>
<tr><td colspan="2">Termijn</td><td colspan="2">1 à 2 jaar</td><td>2012 - 2013</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Voordelen</td><td>voor het bedrijfsleven</td><td colspan="2">Zekerheid is essentieel voor de veiligheid in de binnenvaart
Kan bijdragen aan een opwaardering van het imago van deze beroepen</td><td>+</td></tr>
<tr><td>voor overheden</td><td colspan="2">minder kosten, want minder ongevallen</td><td>+</td></tr>
<tr><td>vanuit institutioneel zicht</td><td colspan="2"></td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="3">Kosten</td><td>voor het bedrijfsleven</td><td colspan="2">Maakt het examen wellicht moeilijker</td><td>gering</td></tr>
<tr><td>voor overheden</td><td colspan="2">Eventueel de kosten voor het organiseren van een examen talenkennis
Kosten van de wijziging van de regelgeving</td><td>gering</td></tr>
<tr><td>vanuit institutioneel zicht</td><td colspan="2">Kosten van een internationaal ambtenaar die het dossier moet volgen (onderwerp is niet zeer ingewikkeld, maar vereist wel de nodige regelmatige begeleiding)</td><td></td></tr>
<tr><td>Balans</td><td colspan="4">Onderwerp van zeer groot belang voor de veiligheid, maar vooralsnog eerder een taak voor het comité RP.
De behandeling van dit onderwerp vereist nauwe samenwerking tussen de comités RP en STF</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">Thema 2</td><td>Examenmodaliteiten voor de kennis van riviergedeelten: ontwikkelen van gemeenschappelijke richtsnoeren voor de examinering</td><td>Prioriteit II</td></tr>
<tr><td colspan="2">Op te lossen probleem</td><td colspan="2">Het examen voor de kennis van riviergedeelten dat vereist is om tussen Iffezheim en het Spijksche Veer te mogen varen, verschilt in de lidstaten van de CCR. Hierdoor is de voorbereiding voor de schippersexamens lastiger en bestaat er het risico dat er divergenties zijn qua vereist niveau, al naar gelang waar het examen wordt afgelegd, hetgeen niet bevorderlijk is voor een eerlijke examenprocedure. Deze situatie draagt niet bij aan een modern imago van de sector.

Het probleem speelt eveneens bij de examens voor kennis van riviergedeelten die georganiseerd worden om op de Donau te mogen varen.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Mandaat/Onderwerp

PRE(05)31
STF/G (05) 42</td><td colspan="2">Afstemming van de modaliteiten van het examen in de verschillende landen.

Het alternatief zou zijn, de huidige situatie te handhaven. Voor de vereiste kennis van riviergedeelten van de Rijn, leggen de meeste schippers die hun vaarbewijs buiten het Rijngebied halen, het examen voor kennis van riviergedeelten af in een Duitstalig land (Zwitserland of Duitsland), waar een mondeling examen verplicht is. Wie Nederlands kent, legt het examen in België of Nederland af, waar een multiple choice examen met een blinde kaart wordt afgenomen. Voor de kosten van de voorbereiding van deze examens moeten de landen zelf op blijven komen, maar zij kunnen wel afspreken, de vragen gezamenlijk uit te werken.

Wat de kennis van riviergedeelten voor andere rivieren betreft, kan men stellen dat de Rijnschippers daar nog weinig mee te maken hebben.

The committee could in the meantime consider the possibility to reduce the number of trips required when an exam on simulator is passed (see Theme 6) (missed translation)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Methode</td><td>1. overzicht van de huidige situatie, na raadpleging van de examencommissies
2. mogelijke opties voor de opstelling van examenprotocollen
3. opstelling van gemeenschappelijke richtsnoeren in het kader van de gemeenschappelijke groep
4. goedkeuring van examenprotocollen en aanwijzing van verschillende examencentra, waarvan sommige in overleg met de Donaustaten gedelokaliseerd zouden kunnen worden</td><td>Wijziging van dienstinstructie nr. 2 (bijlage 3)
Goedkeuring van richtsnoeren in het kader van de gemeenschappelijke groep</td></tr>
<tr><td colspan="2">Termijnen
Begin werkzaamheden in 2005 en voorzien op werkprogramma sinds 2006</td><td>2 jaar voor de goedkeuring van de richtsnoeren
3 jaar met reglementaire transpositie
4 jaar tot aan effectieve toepassing</td><td>2012-2016</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Voordelen</td><td>voor het bedrijfsleven</td><td colspan="2">Vereenvoudiging van verplichtingen voor het bedrijfsleven door makkelijkere voorbereiding en toegang tot examens voor kennis van riviergedeelten, met behoud van veiligheidsniveau (cf. onderzoek van EC naar administratieve hindernissen</td><td>+</td></tr>
<tr><td>voor overheden</td><td colspan="2">Vermindering van de kosten voor de voorbereiding van examens door een onderlinge verdeling van het werk voor de opstelling van de examenconcepten
Meer zekerheid voor een eerlijke en gelijke behandeling</td><td>+</td></tr>
<tr><td>vanuit institutioneel zicht</td><td colspan="2">Kenbaar maken dat de lidstaten streven naar een gemakkelijkere toegang tot de Rijnvaartmarkt binnen een Europese context</td><td>+</td></tr>
</table>

Thema 2		**Examenmodaliteiten voor de kennis van riviergedeelten: ontwikkelen van gemeenschappelijke richtsnoeren voor de examinering**	**Prioriteit II**
Kosten	voor het bedrijfsleven	De vastlegging van examenmodaliteiten kan door sommige kandidaten gezien worden als een verzwaring, door andere echter als een verlichting	weinig kosten
	voor overheden	Kosten voor de vaststelling van nieuwe examenmodaliteiten Kosten van reglementaire wijzigingen	Kosten zijn ongetwijfeld lager dan bij een zuiver nationale aanpak
	vanuit institutioneel zicht	Kosten van een ambtenaar om het dossier te volgen (gevoelig onderwerp, maar technisch niet zeer ingewikkeld)	
Balans	- Als men de Rijnvaart binnen een Europese context beschouwt : Zeer positief voor bedrijfsleven Betrekkelijk positief voor overheden Positief vanuit institutioneel zicht - Als men enkel naar de Rijnvaart kijkt : Minder groot belang, behalve als het tekort aan schippers op de Rijn toeneemt => Onderwerp waarvan de prioriteit moet worden vastgesteld in overleg met alle lidstaten en dat eerst door de groep STF/G moet worden voorbereid.		

<table>
<tr><td colspan="2">Thema 3</td><td>Vastleggen één of meerdere gemeenschappelijke manieren voor aantonen lichamelijke en geestelijke geschiktheid</td><td>Prioriteit II</td></tr>
<tr><td colspan="2">Op te lossen probleem</td><td colspan="2">De staten hebben vergelijkbare vereisten, maar de wijze waarop de lichamelijke en geestelijke geschiktheid geattesteerd wordt, is verschillend. Dit leidt tot een onnodige administratieve lastenverzwaring voor de schippers en maakt controles minder betrouwbaar</td></tr>
<tr><td colspan="2">Mandaat/Onderwerp</td><td colspan="2">Doel is om in overleg met derde staten één of meerdere gemeenschappelijke manieren vast te leggen waarop de geschiktheid kan worden aangetoond.
Alternatieven:
- status quo handhaven en alleen ingrijpen op verzoek van het bedrijfsleven of als de divergerende praktijken tot praktische problemen leiden
- overschakeling op een elektronisch dienstboekje/vaarbewijs; dit kan echter niet op korte termijn en de voorgestelde (eerder haalbare) werkzaamheden kunnen een eerste stap zijn in de richting van elektronische bekwaamheidsbewijzen</td></tr>
<tr><td colspan="2">Methode

STF(08)39 Rev. 1, punt 2</td><td>Op basis van een voorafgaand onderzoek naar de huidige werkwijze, enkele gemeenschappelijke vergaderingen organiseren met derde landen (maximaal 4), in samenwerking met de andere rivierencommissies</td><td>Reglementaire wijziging in de CCR en in de verschillende betrokken landen en organisaties, rekening houdend met de resultaten van de werkzaamheden</td></tr>
<tr><td colspan="2">Termijn</td><td>2 à 3 jaar</td><td>2013-2015</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Voordelen</td><td>voor het bedrijfsleven</td><td>Vereenvoudiging van de administratieve handelingen van schippers
Kostenverlaging, want minder certificaten aan te vragen bij overheidsinstanties</td><td>+</td></tr>
<tr><td>voor overheden</td><td>Lagere kosten voor de afgifte van vaarbewijzen</td><td>+</td></tr>
<tr><td>vanuit institutioneel zicht</td><td>Kenbaar maken dat de CCR bereid is op gelijke voet samen te werken met de andere Europese landen met binnenvaart voor een grotere harmonisatie op Europees vlak</td><td>+</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Kosten</td><td>voor het bedrijfsleven</td><td></td><td>Geen kosten</td></tr>
<tr><td>voor overheden</td><td>Kosten voor een eventuele wijziging van de nationale procedures voor de afgifte van de documenten
Kosten van de reglementaire wijzigingen</td><td>gering</td></tr>
<tr><td>vanuit institutioneel zicht</td><td>Kosten van een ambtenaar om het dossier te volgen (onderwerp is niet zeer complex en relatief snel af te handelen)</td><td>gering</td></tr>
<tr><td>Balans</td><td colspan="3">Binnen een Europese context :
Zeer positief voor het bedrijfsleven
Relatief positief voor de overheden
Positief vanuit institutioneel zicht

Binnen de context van de Rijn :
Vereenvoudiging van de controles

=>Onderwerp, maar vrij gemakkelijk te realiseren. Zou een goed onderwerp zijn om in de gemeenschappelijke werkgroep mee te beginnen</td></tr>
</table>

Thema 4		**Kwalificatie matroos: wederzijdse erkenning bepaalde opleidingen en examenprogramma's**	**Prioriteit I**
Op te lossen probleem		Er is vooral een tekort aan gekwalificeerde matrozen. De redenen voor dit personeelstekort moeten vooral gezocht worden in de lange duur voor de verkrijging van de kwalificatie, die men te lang acht om aantrekkelijk te zijn, het ontbreken van overstapmogelijkheden van het ene beroep naar het andere (met name voor zeematrozen die over willen stappen naar de binnenvaart)	
Mandaat/onderwerp STF/G (07) 8 STF (08) 1 rev. 1		Voorgestelde maatregel : bevordering van de opleiding door erkenning van bepaalde opleidingen en examenprogramma's voor matroos. Deze maatregel is de tweede etappe van het proces voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes Alternatief : wachten op de goedkeuring van een STCIN op Europees niveau	
Methode		- Inventarisatie en vergelijking van de examenprogramma's van binnenvaartlanden - Overleg met de sociale partners en EDINNA in het kader van een vergadering STF/G voor een eerste analyse van de examenprogramma's van de lidstaten van de CCR en van de lesprogramma's in de Rijnvaartscholen - Gemeenschappelijke vergadering op basis van conclusies van de werkgroep STF/G - Vaststelling van een examenprogramma dat minimaal vereist is om erkend te kunnen worden	- Opstelling van een bijvoegsel bij de administratieve overeenstemming voor de wederzijdse erkenning van bepaalde nationale examens - Wijziging van het RSP
Termijn		ongeveer 3 jaar	2012-2014
Voordelen	voor het bedrijfsleven	Vereenvoudigt de toegang tot binnenvaartberoepen Opwaardering van het beroep	+
	voor overheden	Reductie van de kosten voor de voorbereiding van de examens door een gezamenlijke opzet (concept) van de examens Bevordering van de opleiding en bijdrage aan waarborgen van de veiligheid in de binnenvaart	+
	vanuit institutioneel zicht	Kenbaar maken dat de lidstaten bereid zijn de toegang tot de Rijnvaart binnen de Europese context te vereenvoudigen	+
Kosten	voor het bedrijfsleven		Geen kosten
	voor overheden	Kosten van de reglementaire wijziging	gering
	vanuit institutioneel zicht	Kosten van een ambtenaar om het dossier te volgen (lange, veelomvattende taak : follow-up in de tijd is wenselijk)	Minder kosten dan wanneer deze taken alleen nationaal of op Europees niveau zouden plaatsvinden
Balans	Belangrijk onderwerp, dat in stappen ontwikkeld kan worden, met mogelijk al resultaten op korte termijn. In geval van een blokkade op Europees niveau kan het onderwerp enkel en alleen binnen het kader van de Rijnvaart worden behandeld		

Thema 5		**Minder zwaar vaarbewijs voor het voeren commerciële schepen met een lengte van minder dan 40 meter**	**Prioriteit I**
Op te lossen probleem		De vereisten voor de verkrijging van een vaarbewijs zijn te streng voor het voeren van kleine schepen. Het feit dat de verkrijging van de vaarbewijzen niet modulair opgebouwd is, verhindert een trapsgewijze beroepsloopbaan	
Mandaat/onderwerp STF/G(09)8		Invoering van een vereenvoudigd vaarbewijs voor het voeren van schepen tot een lengte van 40 m voor commerciële doeleinden	
Methode		- Onderzoek naar de huidige situatie in de lidstaten, daarna overleg met de sociale partners in het kader van een vergadering van STF/G en opstelling van een concreet voorstel ter goedkeuring door het comité - bespreking op een gemeenschappelijke vergadering op basis van een voorstel van de CCR, eventueel met andere rivierencommissies De behandeling kan ook alleen voor de Rijnvaart geschieden, zolang de voorgestelde wijzigingen conform blijven aan richtlijn 96/50(EG)	Reglementaire wijziging van het RSP, hoofdstuk 7
Termijnen		2 jaar	2012-2013
Voordelen	voor het bedrijfsleven	Vereenvoudiging van de toegang tot binnenvaartberoepen en meerloopbaanontwikkelingen mogelijk maken	+
	voor overheden	Minder verschillende categorieën patenten afgeven	+ op middellange termijn (tijd die nodig is voor de aanpassing aan de nieuwe regeling)
	vanuit institutioneel zicht	Kenbaar maken dat de CCR bereid is op gelijke voet samen te werken met de andere Europese landen met binnenvaart, waarbij de eindbeslissing bij de CCR blijft liggen	+
Kosten	voor het bedrijfsleven		geen kosten
	voor overheden	Kosten van de reglementaire wijziging	Minder kosten dan wanneer deze taken alleen nationaal of op Europees niveau zouden plaatsvinden
	vanuit institutioneel zicht	Kosten van een ambtenaar om het dossier te volgen (onderwerp is niet zeer complex)	Kosten zijn relatief gering en minder dan wanneer deze taken alleen nationaal of op Europees niveau zouden plaatsvinden
Balans	Maatregel die zinvol is voor - een gemakkelijkere toegang tot binnenvaartberoepen en loopbaanontwikkelingen mogelijk maakt - bevorderlijk voor de economische activiteiten van kleine schepen, - harmonisatie van de beroepsloopbanen op Europees vlak (uniformering van de diverse Rijnpatenten en categorieën Europese vaarbewijzen) => Is van groot belang. Goed haalbaar op korte termijn		

Thema 6		Vermindering vereiste vaartijd en (uiteindelijk) praktijkexamen met behulp van een simulator	Prioriteit I
Op te lossen probleem		De vereiste ervaring om schipper te worden (4 jaar) acht men te lang om het beroep aantrekkelijk te maken. De vereiste ervaring garandeert bovendien niet dat de schipper de vereiste kennis heeft opgedaan om een schip goed en veilig te kunnen voeren	
Mandaat/onderwerp STF/G (09)m 59 final STF/G (10) 15 rev. 1		- Vermindering van de vereiste vaartijd voor verkrijging van een vaarbewijs Uiteindelijk doel is het mogelijk maken een praktijkexamen op een simulator af te leggen	
Methode		- Organisatie van een rondetafel met de sociale partners, waarnemerstaten en geïnteresseerde internationale organisaties op basis van een eerste beschrijving van de functionaliteiten - Ontwikkeling van een minimale technische standaard voor de simulatoren waarop wordt geoefend ter vermindering van de vereiste vaartijd en vaststellen van de hoeveelheid verminderde vaartijd (ev per type simulator?) mmv van een ad hoc-groep van nationale deskundigen - Vaststelling van het programma van het/de praktijkexamen(s) op de simulator - Ontwikkeling van een minimale technische standaard voor de simulatoren waarop examen kan worden gedaan - Vermindering van de vereiste vaartijd indien op de simulator een praktijkexamen is afgelegd - Vaststelling van een certificeringsysteem voor simulatoren die gebruikt worden voor het afleggen van een praktijkexamen	Reglementaire wijziging van het RSP
Termijnen		- Vaststellen verminderde vaartijdeisen vanwege ervaring op simulatoren in 2012-2013 - Vaststelling van het programma van het praktijkexamen en vermindering van de vaartijd in 2012-2013 - Goedkeuring van minimale technische standaarden en een certificeringregeling voor simulatoren in 2013-2014	2012-2014
Voordelen	voor het bedrijfsleven	Verhoogt de veiligheid, vereenvoudigt de toegang tot binnenvaartberoepen, moderniseert het imago van binnenvaartberoepen	++
	voor overheden	Verbetert het veiligheidsniveau Grotere betrouwbaarheid van de examens	++
	vanuit institutioneel zicht	Kenbaar maken dat de CCR bereid is op gelijke voet samen te werken met de rivierencommissies, de EC en de andere Europese landen met binnenvaart, waarbij de eindbeslissing bij de CCR blijft liggen	++
Kosten	voor het bedrijfsleven	Eventuele verhoging van de examenkosten, maar compensatie door een vermindering van de vereiste vaartijd	
	voor overheden	Kosten van de reglementaire wijziging Kosten van ontwerp, bouw, onderhoud en het gebruik van de simulator	Hoge economische ontwikkelingskosten voor de overheid
	vanuit institutioneel zicht	Kosten van een medewerker om het dossier te volgen (gespecialiseerde taak, omvangrijk en moeilijk ; follow-up in de tijd wenselijk)	Minder kosten dan wanneer deze taken alleen nationaal of op Europees niveau zouden plaatsvinden
Balans	=> Van zeer groot belang voor de veiligheid en modernisering van de binnenvaartberoepen, kan op middellange termijn bereikt worden		

Thema 7		**Actualisering van het examenprogramma voor schippers: - stabiliteit van schepen - elektronische instrumenten (RIS, etc...) - milieubewust varen - varen van specifieke scheepstypen (dubbelwandig, containerschepen, grote schepen, passagiersschepen, enz.)**	**Prioriteit I**
Op te lossen probleem		Bij de controle van de kennis van schippers wordt weinig rekening gehouden met de technologische ontwikkeling van de schepen en nieuwe milieueisen	
Mandaat/onderwerp COA (11)m 3 CC/CP (11) 13		Actualisering van het examenprogramma voor schippers Alternatief : facultatieve bijscholingsmodules voorstellen voor een ecologische vaarwijze, het gebruik van elektronische hulpmiddelen, de stabiliteit van het schip, het varen van gevoelige schepen (dubbelwandige tankschepen, enz.)	Ongeacht welk alternatief wordt gekozen (verplicht examen of facultatieve modules) is de werkomvang voor het comité STF hetzelfde
Methode		- raadpleging van de examencommissies (november 2011) - overleg met de sociale partners en EDINNA in het kader van een vergadering van STF/G en opstelling van een concreet voorstel ter goedkeuring door het comité - bespreking in een gemeenschappelijke werkgroep	Wijziging van het RSP (bijlage D7)
Termijnen		1 à 2 jaar voor elke actualisering	2012-… Termijn van 1 à 2 jaar
Voordelen	voor het bedrijfsleven	Verhoging van de veiligheid en opwaarderen van binnenvaartberoepen	+
	voor overheden	Verhoging van de veiligheid	+
	vanuit institutioneel zicht	Kenbaar maken dat de CCR bereid is op gelijke voet samen te werken met de rivierencommissies, de EC en de andere Europese landen met binnenvaart, waarbij de eindbeslissing bij de CCR blijft liggen	+
Kosten	voor het bedrijfsleven	Moeilijker examen Dit nadeel kan worden verzacht door nieuwe stof te examineren in het kader van bijscholing of facultatieve modules	+
	voor overheden	Kosten van de wijziging van de regelgeving en kosten van de invoering van nieuwe examenmodules	-/+
	vanuit institutioneel zicht	Kosten van een ambtenaar om het dossier te volgen; deze kosten kunnen gereduceerd worden als het dossier door een nationaal deskundige wordt verzorgd	Minder kosten dan wanneer deze taken alleen op Europees niveau zouden worden behandeld. Dit onderwerp kan moeilijk op nationaal niveau worden behandeld
Balans	Positief voor de veiligheid, het imago van de binnenvaartberoepen en het milieuvriendelijke karakter van de binnenvaart. Onderwerp van zeer groot belang dat op middellange termijn kan worden afgerond		

<table>
<tr><td colspan="2">Thema 8</td><td>Gebruik van nieuwe technologieën ter verbetering van controles (digitale tachograaf) en flexibilisering van de voorschriften voor de bemanning en de vaartijden</td><td>Prioriteit I</td></tr>
<tr><td colspan="2">Op te lossen probleem</td><td colspan="2">De lage attractiviteit van binnenvaartberoepen is vooral te wijten aan de moeilijke arbeidsomstandigheden. Met name de controle op de naleving van de arbeids- en rusttijden acht men ondoeltreffend.
Het invullen van het vaartijdenboek en het dienstboekje is voor de schipper een administratieve last en bovendien zijn de inschrijvingen niet zeer betrouwbaar.
De voorschriften met betrekking tot de minimumbemanning en de vaartijden zouden versoepeld moeten worden vanwege het personeelstekort, mede om ervoor te zorgen dat de binnenvaart een competitieve vervoerswijze blijft.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Mandaat/onderwerp

ECO(08)19
STF (09)m 48 final
STF/G (09)m 49 final
STF(10)10</td><td colspan="2">- vervanging van het dienstboekje of vaartijdenboek door modernere middelen, waardoor de registratie van de gegevens betrouwbaarder wordt en minder werk met zich meebrengt
- vaststelling van een technische norm voor de bouwwijze van deze nieuwe middelen
- bezien in hoeverre nieuw gebruikte technologieën op schepen en veranderde wijzen van exploitatie tot flexibilisering van de bemanningseisen en de vaar- en rusttijden kunnen leiden</td></tr>
<tr><td colspan="2">Methode</td><td>Vaststelling op basis van het Nederlandse onderzoek</td><td>Wijziging van het RSP</td></tr>
<tr><td colspan="2">Termijnen</td><td>Vast te stellen in het licht van het Nederlandse onderzoek</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="3">Voordelen</td><td>voor het bedrijfsleven</td><td>Waarborgt eerlijke mededinging
Verlichting van administratieve lasten voor de bemanning
Modernisering van het imago van de sector</td><td>+</td></tr>
<tr><td>voor de overheden</td><td>Doeltreffendere controle van de voorschriften
Kostenvermindering door digitalisering van documenten (dienstboekje en vaarbewijs)</td><td>+</td></tr>
<tr><td>vanuit institutioneel zicht</td><td>Kenbaar maken dat de CCR bereid is op gelijke voet samen te werken met de andere Europese landen met binnenvaart</td><td>+</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Kosten</td><td>voor het bedrijfsleven</td><td>Investeringskosten voor de installatie van nieuwe systemen aan boord</td><td>-</td></tr>
<tr><td>voor de overheden</td><td>Kosten van de reglementaire wijziging
Kosten van de scholing van inspectieautoriteiten</td><td>-</td></tr>
<tr><td>vanuit institutioneel zicht</td><td>Kosten van een ambtenaar om het dossier te volgen (ingewikkeld en omvangrijk onderwerp waar specifieke vakkennis voor vereist is en een follow-up in de tijd)</td><td>-</td></tr>
<tr><td>Balans</td><td colspan="3">Maatregel is zinvol voor een verbetering van de arbeidsomstandigheden en modernisering van het imago van de sector en vermindering van de exploitatiekosten.
Project op langere termijn, waar de EC en andere rivierencommissies bij betrokken moeten worden
=> Voortzetting van de werkzaamheden is pas mogelijk na afronding van de eerste etappe door het comité RP (2013) en als het Nederlandse onderzoek beschikbaar is</td></tr>
</table>

Thema 9		**Vereenvoudiging en herstructurering van de dienstinstructies gebaseerd op het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP)**	**Prioriteit II (uitstellen tot de volgende periode van twee jaar**
Op te lossen probleem		Dienstinstructies zijn wat de structuur betreft niet in overeenstemming met het RSP en zijn inhoudelijk niet meer voldoende toegesneden op de huidige praktijk.	
Mandaat/onderwerp STF/G (10) 42			
Methode		Raadplegen bevoegde Rijnautoriteiten	
Termijn		2 jaar	2014- 2015
Voordelen	voor het bedrijfsleven	Confrontatie met beter op de huidige praktijk toegesneden dienstinstructies	+
	voor overheden	Eenvoudigere en meer op de huidige praktijk gerichte toepassing dienstinstructies	+
	vanuit institutioneel zicht		+
Kosten	voor het bedrijfsleven	geen	-
	voor overheden	Kosten wijzigen dienstinstructies en instrueren toepassende autoriteiten	gering
	vanuit institutioneel zicht	Kosten van een internationaal ambtenaar die het dossier moet volgen	gering
Balans	Is van belang. Maakt de dienstinstructies beter hanteerbaar en vergroot de geloofwaardigheid en naleving ervan omdat ze meer op de huidige praktijk kunnen worden gericht. Eerst moet ervaring met het (nieuwe) Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn worden opgedaan.		

Thema 10		**Nieuw sportpatent voor schepen tot 40 m**	**Prioriteit I**
Op te lossen probleem		De vereisten voor de verkrijging van een vaarbewijs zijn te hoog voor het voeren van grote pleziervaartuigen en hotelschepen. Geen sportpatent voor schepen boven de 25 meter.	
Mandaat/onderwerp STF/G (09) 8		Invoering van een vaarbewijs dat beter geschikt is voor het voeren van schepen tot 40 m die niet voor commerciële doeleinden worden ingezet.	
Methode		De beraadslagingen kunnen binnen een Rijnvaartkader plaatsvinden, zolang de voorgestelde wijzigingen conform zijn aan richtlijn 96/50(CE).	Reglementaire wijziging van RSP, hoofdstuk 7
Termijn		2 jaar	2012-2013
Voordelen	voor het bedrijfsleven	Geen gevolgen voor het bedrijfsleven	+
	voor overheden	Duidelijkere categorieën afgegeven patenten	+
	vanuit institutioneel zicht		+
Kosten	voor het bedrijfsleven		Geen kosten
	voor overheden	Kosten van de reglementaire wijziging.	Lagere kosten dan bij behandeling op nationaal of Europees vlak
	vanuit institutioneel zicht	Kosten van een ambtenaar die het dossier moet volgen (onderwerp ligt niet zeer moeilijk)	Kosten vrij gering en minder dan bij behandeling op nationaal of Europees vlak
Balans	Maatregel nuttig voor : - vereenvoudiging van de mogelijkheid grote, niet bedrijfsmatig gebruikte schepen te voeren - verduidelijking van de Rijnregelgeving (door invoering van uniforme categorieën patenten voor de Rijn) => Belangrijk onderwerp, niet moeilijk, kan op korte termijn worden geregeld.		

II - Werkwijze

Sinds 2007 worden de taken op het werkprogramma in drie categorieën onderverdeeld :

- *eerste categorie* : gebruikelijke taken van de werkgroep
- *tweede categorie* : wederzijdse erkenning
- *derde categorie* : evolutie van de regelgeving

De gebruikelijke taken van de werkgroep schieten er de laatste tijd meestal bij in. De meeste werkzaamheden moeten samen met de landen ondernomen worden waarvan de vaarbewijzen erkend zijn. Om dit te kunnen doen, is de structuur van de werkgroep STF/G niet adequaat.

A. Instelling van een gezamenlijke werkgroep

De administratieve overeenstemmingen die in het kader van de besluiten over de wederzijdse erkenning ondertekend zijn, voorzien regelmatige bijeenkomsten met de deskundigen van de landen waarvan de vaarbewijzen erkend zijn. Deze overeenkomsten voorzien bovendien dat de bijeenkomsten open zouden kunnen staan voor landen en organisaties met een waarnemersstatus. De bijeenkomsten zouden een adequaat kader kunnen vormen voor de voortzetting van de werkzaamheden en een actualisering van de voorschriften. Zij zouden een voorloper kunnen gaan vormen voor een gemeenschappelijke werkgroep rivierencommissies-EC,die daarna in een Europese reglementaire tekst zou kunnen worden ondergebracht.

De ECE/VN heeft ook vastgesteld dat er een mechanisme voor een regelmatige samenwerking tussen alle rivierencommissies en hun lidstaten moet worden voorzien, zodat de voorschriften op het vlak van de kwalificaties in gezamenlijk overleg kunnen worden aangepast. De ECE/VN heeft aangekondigd dat zij een eerste voorstel voor een samenwerkingsmechanisme in overleg met de rivierencommissies zal voorbereiden en de werkgroep SC.3/WP.3 heeft besloten de veertigste zitting in februari 2012 aan deze kwestie te wijde[1].

De instelling van een gemeenschappelijke werkgroep wordt dus nu niet alleen gezien als een stap die nodig is voor de promotie van de binnenvaart, maar ook als een zinvolle ontwikkeling voor de institutionele structuur en werkmethodes.

Als de CCR niet snel met concrete voorstellen komt waarin zij haar politieke wil betuigt om hier stappen te ondernemen, zullen waarschijnlijk de andere betrokken internationale instanties binnenkort alternatieve voorstellen doen.

Tijdens de vergadering van het Voorbereidend Comité in Brussel[2], hebben de delegaties de wens te kennen gegeven dat de CCR hier het voortouw neemt. Het voorstel van het Nederlands voorzitterschap om een gemeenschappelijke werkgroep in te richten, vormt een concreet antwoord op het standpunt zoals dit door het Voorbereidend Comité naar voren werd gebracht.

Vaststelling van regels voor de werkwijze van de werkgroep

De Nederlandse delegatie stelt voor tijdens haar voorzitterschap een overeenkomst te ondertekenen waarin de grote lijnen voor het functioneren van deze werkgroep zouden kunnen worden vastgelegd. De samenstelling van de werkgroep, de regelmaat van de vergaderingen, de taken van het secretariaat, en dergelijke, zouden hierin kunnen worden gepreciseerd.

Een eerste, door het Nederlands voorzitterschap in samenwerking met het secretariaat opgestelde voorstel,zou aan het comité STF en daarna aan het comité PRE ter goedkeuring kunnen worden voorgelegd. Na goedkeuring door de organen van de CCR zou het voorstel aan landen en organisaties kunnen worden voorgelegd die bij de werkzaamheden van deze werkgroep betrokken

1 ECE/TRANS7SC.3/2011/5, punt 26, blz. 5.

2 PRE(11)m22, punt 4.a), blz. 3.

zouden moeten worden, als eerste punt op de agenda van de eerste gemeenschappelijke vergadering.
Financiering en gemeenschappelijk beheer

Voor het goede functioneren van deze nieuwe groep zouden aanvullende middelen gevonden moeten worden.

Hiervoor kunnen verschillende opties in overweging worden genomen:

- een financiële bijdrage van de EC (Naïades), de andere rivierencommissies, de ECE/VN en/of de landen die hiervan geen lid zijn maar wel deelnemen aan de werkgroep, waarbij op de eerste plaats gedacht moet worden aan de landen die de administratieve overeenstemmingen voor de wederzijdse erkenning hebben ondertekend. De extra middelen zouden het mogelijk moeten maken nog een internationaal medewerker ter versterking van het secretariaat aan te trekken, die zich specifiek met deze taken zou moeten bezighouden ; deze medewerker zou afkomstig kunnen zijn uit één van de zeven landen die de administratieve overeenstemming hebben ondertekend ; -de verschillende internationale organisaties zouden de kosten van de organisatie van vergaderingen, die afwisselend in Boedapest, Straatsburg, Genève, Brussel of Trier zouden kunnen plaatsvinden, bij toerbeurt op zich kunnen nemen);
- voorbereidende werkzaamheden door de diverse secretariaten, bijvoorbeeld in het kader van de gemeenschappelijke groep Platina, Edinna, CCR, DC, sociale partners.

De grootste uitdaging voor het welslagen van dit project zal zijn dat ervoor gezorgd moet worden dat de niet-Rijnoeverstaten actief deelnemen en wel op voet van gelijkheid met de Rijnoeverstaten. Een financiële en logistieke betrokkenheid zou één en ander ten goede komen en tevens een duidelijk onderscheid vormen met de traditionele waarnemersstatus.

Door deze nieuwe structuur zou de CCR een voortrekkersrol blijven vervullen voor de promotie van de binnenvaart, een rol die onontbeerlijk is en momenteel door geen enkele andere instantie kan worden vervuld. Tegelijkertijd geeft zij hierdoor blijk van haar wil om in overleg en op voet van gelijkheid met de andere binnenvaartlanden op te treden, terwijl zij tevens openstaat voor een institutionele ontwikkeling op Europese schaal.

B. Verminderde werkdruk voor de werkgroep STF/G

Parallel hieraan zou de CCR op grond van deze nieuwe organisatiestructuur, de eigen structuur kunnen aanpassen. De werkgroep STF/G zou minder vaak hoeven te vergaderen en de werkgroep zou zich geleidelijk aan meer kunnen gaan richten op de voorbereiding van gemeenschappelijke vergaderingen, zodat men tijdens deze vergaderingen uit naam van de CCR een gemeenschappelijk standpunt naar voren kan brengen.

Er kan gedacht worden aan een progressieve overgang. De activiteit van de werkgroep STF/G (oftewel binnen de kleinere kring van de Rijnoeverstaten) hangt dan af van de belangstelling en dynamiek die de derde landen binnen de gemeenschappelijke groep tonen. In eerste instantie kan de groep STF/G de overgang begeleiden door initiatieven te lanceren. Daarom moet het ritme van de vergaderingen in 2012 worden gehandhaafd, zodat er voorbereidende werkzaamheden kunnen worden verricht en concrete voorstellen worden gedaan, die als uitgangspunt dienen voor het overleg in de gemeenschappelijke groep. De eerste onderwerpen die hiervoor in aanmerking komen, zouden onderwerpen moeten zijn waarvoor een behandeling op Europees vlak wenselijk is (d.w.z. in het kader van de gemeenschappelijke groep), maar die, indien er op Europees niveau geen schot in de zaak zit (door te uiteenlopende standpunten of een gebrek aan dynamiek binnen de gemeenschappelijke groep), alleen voor de Rijn zouden kunnen worden afgerond.

Conclusie

Geen van de maatregelen om iets aan het personeelstekort te doen, kan binnen twee jaar worden afgerond. Alle reeds aangevangen of geplande activiteiten vergen meer tijd.

Ook de omvang van de taak moet meegewogen worden. De genoemde onderwerpen kunnen niet allemaal tegelijkertijd worden afgehandeld. Er moet dus een rangvolgorde worden bepaald en besloten worden welke onderwerpen in de komende twee jaar zullen worden behandeld. Voor onderwerpen waar derde landen bij betrokken zijn, zou de prioriteit in overleg met deze landen moeten worden vastgesteld.

Voor het tweejarige tijdvak 2012-2013 stelt de Nederlandse delegatie voor haar voorzitterschap de volgende oriëntaties voor:

Voor 2012

a) De werkgroep STF/G houdt het gebruikelijke aantal vergaderingen en concentreert de werkzaamheden op de volgende onderwerpen :
   - Voorbereidende werkzaamheden voor de wederzijdse erkenning van de kwalificatie matroos op grond van een opleiding of examen (thema 4, prio 1)
   - Opstelling van een programma voor vermindering van de vereiste vaartijd en (uiteindelijk) praktijkexamen met behulp van een simulator (thema 6, prio 1)
   - Actualisering van het examenprogramma voor schippers (stabiliteit, ecologisch varen, elektronische hulpmiddelen, varen van bepaalde scheepstypen) (thema 7, prio 1)
   - Minder zwaar vaarbewijs voor het voeren van commerciële schepen met een lengte van minder dan 40 m (thema 5, prio 2)
   - Voorzichtige start met nagaan van mogelijkheden van gebruik van nieuwe technologieën ter verbetering van controles (digitale tachograaf) en flexibilisering van de voorschriften voor de minimale bemanning en de vaartijden (thema 8, prio 1)
   - Stand van zaken onderzoeken ten aanzien van de examenmodaliteiten voor de kennis van riviergedeelten en eventuele afstemming (thema 2, prio 2)
   - Zeker stellen dat schippers op de Rijn onderling en met de wal voldoende kunnen communiceren in de taal van het land waarin ze varen, in het Duits of eventueel Engels of via Riverspeak. Overweging van het gebruik -op termijn- van een gemeenschappelijke taal in de Europese binnenvaart (thema 1, prio 2)
   - Nieuw sportpatent voor pleziervaart met een lengte van minder dan 40 meter (thema 10, prio I)

b) Het comité legt de hoeksteen voor de instelling van een gemeenschappelijke werkgroep :
   - Goedkeuring van de regels voor de werkwijze van een gemeenschappelijke groep door het comité STF en daarna door het Voorbereidend Comité
   - Bijeenroepen van een eerste vergadering van de gemeenschappelijke groep (bijvoorbeeld een vergadering van een halve dag en marge van de rondetafel over simulatoren)

c) Het comité organiseert – eventueel in samenwerking met Platina – een rondetafelbijeenkomst over het afleggen van een praktijkexamen door schippers met behulp van een simulator

Voor 2013

a) De werkgroep STF/G komt minder vaak bijeen en concentreert de werkzaamheden op de volgende onderwerpen :
- Vastlegging van het programma voor de praktijkexamens op de simulator voor de verkrijging van de kwalificatie van schipper en op grond daarvan een vermindering van de vereiste vaartijd
- Goedkeuring van reglementaire wijzigingen met betrekking tot
- de invoering van een minder zwaar vaarbewijs voor het voeren van commerciële schepen met een lengte van minder dan 40 m
- kwalificatie matroos: wederzijdse erkenning van bepaalde opleidingen en examens voor matroos
- actualisering van het examenprogramma voor schippers
- Kennis op de Rijn van voldoende Duits of eventueel Engels (wijziging RSP)
- een nieuw sportpatent voor pleziervaart met een lengte van minder dan 40 meter

b) De gemeenschappelijke werkgroep komt twee maal bijeen en concentreert de werkzaamheden geheel of gedeeltelijk op de volgende thema's :
- kwalificatie matroos: wederzijdse erkenning van bepaalde opleidingen en examens voor matroos
- examenmodaliteiten voor de kennis van riviergedeelten
- Vastleggen één of meerdere gemeenschappelijke manieren voor aantonen lichamelijke en geestelijke geschiktheid
- actualisering van het examenprogramma voor schippers
- gebruik van nieuwe technologieën ter verbetering van controles (digitale tachograaf) en flexibilisering van de voorschriften voor de minimale bemanning en de vaartijden.

VI – Comité Reglement van onderzoek

HOOFDTAKEN VAN HET COMITÉ RV:

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

Betrokken reglementen

Bijlagen bij Richtlijn 2006/87/EG tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen;
Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR);
Dienstinstructies voor de bevoegde autoriteiten en Commissies van Deskundigen

Relevante werkzaamheden van het Comité Reglement van onderzoek voor het jaar 2012/2013

verdere verbetering van de milieu-eigenschappen van de binnenschepen;
harmonisatie van nationale voorschriften op EG-niveau;
modernisering en vereenvoudiging van de technische voorschriften;
analyse en implementatie van praktische ervaringen

Nr.	Taken	Voorschrift	Probleemanalyse	Toewijzing	Prio-riteit
1.	**Vereenvoudiging van de toepassing van de voorschriften**				
1.1	Vereenvoudiging van de procedure voor de uitvaardiging van aanbevelingen ook bij een eventueel vervallen van de hardheidsclausule	ROSR Artikelen 2.19, 24.04	RV (11) 45 = RV/G (11) 66 = JWG (11) 72	RV/G	II
1.2	Harmonisatie van de technische bescheiden aan boord	Aanhangsel II / ROSR artikel 2.02	RV (11) 55 = RV/G (11) 71 = JWG (11) 77	JWG	II
1.3	Modernisering van de eisen aan de stabiliteit	Aanhangsel II / ROSR artikelen 3.02, derde lid, 15.03, 15a.03, 17.06, 17.07, 17.08, hoofdstuk 22, artikelen 22a.04, 22b.06	RV (11) 53 = RV/G (11) 76 = JWG (11) 81 RV (11) 61 = RV/G (11) 88 = JWG (11) 91	JWG	I
1.4	Precisering van de eisen aan de sterkte	Aanhangsel II / ROSR artikel 3.02	RV (11) 61 = RV/G (11) 88 = JWG (11) 91	JWG	II
1.5	Onderscheid van de minimumsnelheid van duwstellen[1]	Aanhangsel II artikel 5.06	RV (11) 53 = RV/G (11) 76 = JWG (11) 81	JWG	II
1.6	Herziening van de overgangsbepalingen	Aanhangsel II / ROSR hoofdstuk 24	RV (11) 47 = RV/G (11) 79	RV/G	I
			RV (11) 45 = RV/G (11) 66 = JWG (11) 72		

[1] Deze taken zijn hier ter informatie vermeld, aangezien zij uitsluitend Richtlijn 2006/87/EG betreffen.

Nr.	Taken	Voorschrift	Probleemanalyse	Toewijzing	Prio-riteit
1.7	Herziening van het model van het communautaire certificaat / certificaat van onderzoek en aanpassing van de dienstinstructie betreffende de afgifte	Aanhangsel V / ROSR, bijlage B, Dienstinstructie 11	RV (11) 48 = RV/G (11) 80 = JWG (11) 84	JWG-RV/G	I
1.8	Voorbereiding van de gemeenschappelijke bijeenkomst van de Commissies van Deskundigen			JWG-RV/G	II
2.	**Harmonisatie van de voorschriften**				
2.1	Modernisering van de eisen aan het vrije zicht	(Aanhangsel II) ROSR artikel 7.02	RV (11) 46 = RV/G (11) 78 = RP (11) 21 = RP/G (11) 43 RV (11) 61 = RV/G (11) 88 = JWG (11) 91	RV/G	I
2.2	Aanpassen van de voorschriften voor navigatielantaarns, radarinstallaties en bochtaanwijzers aan bijlage IX van Richtlijn 2006/87/EG	ROSR Artikel 7.05, bijlage M	RV (11) 54 = RV/G (11) 77 = JWG (11) 82	RV/G	II
2.3	Harmonisatie en aanvulling van de voorschriften voor de zones 1, 2 en 4[1]	Aanhangsel II, hoofdstuk 19b, aanhangsels III en IV	RV (11) 45 = RV/G (11) 66 = JWG (11) 72 RV (11) 54 = RV/G (11) 77 = JWG (11) 82 RV (11) 61 = RV/G (11) 88 = JWG (11) 91	JWG	I
3.	**Bescherming van de bemanningen, het milieu en het klimaat**				
3.1	Aanvulling van de eisen aan overloopbeveiligingen van dagtanks	Aanhangsel II / ROSR artikel 8.05	RV (11) 53 = RV/G (11) 76 = JWG (11) 81	JWG	II
3.2	Verlaging van de grenswaarden voor voortgebracht geluid	Aanhangsel II / ROSR artikelen 8.10, 11.09	RV (11) 54 = RV/G (11) 77 = JWG (11) 82	RV/G	I
3.3	Verdere ontwikkeling van de emissievoorschriften, in aanmerking nemen van systemen voor nabehandeling van de uitlaatgassen	ROSR Hoofdstuk 8a, bijlage J, dienstinstructie 16 Aanhangsel II, hoofdstuk 8a	RV (11) 62 = RV/G (11) 89 = JWG (11) 92 RV (11) 54 = RV/G (11) 77 = JWG (11) 82	RV/G JWG	I

[1] Deze taken zijn hier ter informatie vermeld, aangezien zij uitsluitend Richtlijn 2006/87/EG betreffen.

Nr.	Taken	Voorschrift	Probleemanalyse	Toewijzing	Prio-riteit
3.4	Workshop over de eisen aan “verblijven”	Aanhangsel II / ROSR hoofdstuk 12	RV (11) 54 = RV/G (11) 77 = JWG (11) 82	RV	II
3.5	Werkzaamheden ter vermindering van de uitstoot van de broeikasgassen in de binnenvaartt[1]			RV/G	I
4.	**In aanmerking nemen van nieuwe ontwikkelingen**				
4.1	Herziening van hoofdstuk 9 “Elektrische installaties”	Aanhangsel II / ROSR hoofdstuk 9	RV (11) 54 = RV/G (11) 77 = JWG (11) 82	JWG	I
4.2	Aanvulling met voorschriften betreffende hogedrukwaternevel-blusinstallaties	Aanhangsel II / ROSR artikel 10.03b	RV (11) 45 = RV/G (11) 66 = JWG (11) 72 RV (11) 69 = RV/G (11) 85 = JWG (11) 89	JWG-RV/G	I
4.3	Modernisering van de eisen aan lieren en koppelinrichtingen	Aanhangsel II / ROSR artikelen 11.11, 16.01	RV (11) 69 = RV/G (11) 85 = JWG (11) 89	JWG	I
4.4	Aanvulling van de richtlijn betreffende bijzondere voorschriften voor traditionele vaartuigen[2]	Aanhangsel II, hoofdstuk 19	RV (11) 54 = RV/G (11) 77 = JWG (11) 82 RV (11) 61 = RV/G (11) 88 = JWG (11) 91	JWG	
4.5	Aanvulling met voorschriften betreffende de toelating van LNG als brandstof	Aanhangsel II / ROSR hoofdstuk 8, 8a	RV (11) 72 = RV/G (11) 92 = MD (11) 23 = JWG (11) 97	RV/G	I
4.6	Aanpassing van voorschriften voor informatie- en navigatieapparatuur[3]	Aanhangsel II / ROSR		RV/G	I

[1] De uit het verslag “Mogelijkheden om het brandstofverbruik en de Broeikasgas-emissies in de binnenvaart te verminderen” resulterende werkzaamheden worden in het voorjaar 2012 gedetailleerd.

[2] Deze taken zijn hier ter informatie vermeld, aangezien zij uitsluitend Richtlijn 2006/87/EG betreffen.

[3] Deze uit de implementatie van de RIS-strategie resulterende werkzaamheden worden in het voorjaar 2012 getoetst.

VII - Comité Gevaarlijke stoffen

HOOFDTAKEN van het COMITE MD:

- Zorg dragen voor het behoud en eventueel de verbetering van de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen op de Rijn,
- De gemeenschappelijke voorstellen voor het Comité Veiligheid en het Comité van Beheer van het ADN voorbereiden.

Betrokken reglement

ADN

Nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor het reglement	Prioriteit

*) Momenteel zijn geen concrete werkzaamheden voorzien

PROTOKOLL 7

Voorzitterschap en plaatsvervangend voorzitterschap van de comités voor de periode 2012-2013

Besluit

De Centrale Commissie

Keurt de in de bijlage vermelde tabel betreffende het voorzitterschap en het plaatsvervangend voorzitterschap van de organen van de Centrale Commissie voor de periode 2012-2013 goed.

Voorzitterschappen van de comités voor de periode 2012-2013

PERIODE	ORGANEN									CDNI
	PRE	BUD	ECO	DF	RP	RV	MD	STF	TP	CPC
Voorzitter-schap 2012/2013	FR	FR	CH	CH	DE	BE	DE	NL	FR	NL

Vicevoorzitterschappen van de comités voor de periode 2012-2013

PERIODE	ORGANEN									CDNI
	PRE	BUD	ECO	DF	RP	RV	MD	STF	TP	CPC
Plv. voorzitter-schap 2012/2013	NL	NL	NL	BE	CH	FR	CH	DE	DE	CH

PROTOCOL 8

Veiligheid en betrouwbaarheid van de Rijn als vaarweg

Besluit

De Centrale Commissie,

gezien het besluit 2011-I-5,

neemt kennis van het door haar secretariaat opgestelde verslag over de veiligheid en betrouwbaarheid van de Rijn als vaarweg (bijlage) en dankt het secretariaat voor dit werk,

stelt vast dat de door haar comités opgestelde werkprogramma's voor de periode 2012-2013 op bevredigende wijze rekening houden met de gewenste versterking van de veiligheid en betrouwbaarheid van de Rijn als vaarweg,

neemt nota van de door Duitsland uitgewerkte wijzigingsvoorstellen voor het ADN-reglement,

verzoekt het secretariaat tijdens de voorjaarsvergaderingen van 2012 en 2013 de onderzoeksresultaten en de daaruit voortvloeiende voorstellen ter uitvoering aan het Voorbereidend Comité voor te leggen.

Bijlage

Bijlage

Tussenverslag over de veiligheid en betrouwbaarheid van de vaarweg

I) Inleiding

De CCR heeft per besluit 2011-I-5 het secretariaat verzocht haar een tussenverslag voor te leggen betreffende:

- de resultaten van de besprekingen over de veiligheid en betrouwbaarheid van de Rijn als vaarweg;

- de voorstellen die naar aanleiding van de gerezen vragen gedaan zouden kunnen worden.

Het besluit is weliswaar genomen naar aanleiding van het ongeluk van de “Waldhof”, maar dit verslag beoogt geen gedetailleerde analyse te geven van de - waarschijnlijk uiteenlopende - oorzaken van dit ongeluk. De CCR staat vooral de ontwikkeling van een algemeen denkkader voor om dit type incidenten in de toekomst te voorkomen en de negatieve gevolgen hiervan te beperken. Dit document is in eerste instantie bedoeld om alle gerezen vragen te inventariseren.

1) Samenvatting van de belangrijkste conclusies

De transportbranche heeft naar aanleiding van het ongeluk de volgende vragen gesteld. Bestaat er een probleem met de veiligheid en betrouwbaarheid van de vaarweg? Wat moet in ieder geval worden gedaan om de veiligheid en betrouwbaarheid te versterken?

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

- De waterweg kent maar zelden ernstige ongelukken. In 50 jaar hebben slechts een zestal incidenten op de Rijn een onderbreking van het scheepvaartverkeer van meer dan 48 uur veroorzaakt.

- Het is echter mogelijk een ontwikkeling vast te stellen in de algemene context van de uitoefening van de binnenvaart, die tot waakzaamheid gebiedt: deze vervoerswijze wordt gekenmerkt door een toegenomen complexiteit, met een beroep op steeds geavanceerder technologische middelen, in een context van een toenemende concurrentie- en rendementsdruk. Het wordt steeds moeilijker gekwalificeerd personeel te vinden. De beladingen zijn complexer. Deze aspecten houden op zich niet noodzakelijkerwijs een verminderde veiligheid in, maar zij moeten onder de aandacht blijven.

- De deskundigen onderkennen geen wezenlijke problemen met de technische voorschriften en veiligheidseisen die van toepassing zijn op de inrichting van de schepen zelf. Dit aspect wordt permanent gevolgd door de gemeenschappelijke werkgroep CCR-EU (JWG) en regelmatig worden verbeteringen aangebracht. De werkomstandigheden van deze werkgroep dienen echter goed te blijven: het moet worden vermeden dat de werkgroep aan efficiëntie inboet door algemene beperkingen in termen van menskracht en financiële middelen.

- Alle partijen kunnen zich vinden in de constatering dat extra inspanningen nodig zijn in termen van personeelsopleiding, vooral met betrekking tot de beheersing van de stabiliteit van de schepen. Het onderzoek toont aan dat de reken- en controleprocessen met betrekking tot de stabiliteit gezien de toegenomen complexiteit van bepaalde scheepstypes (containerschepen, dubbelwandige schepen enz.) niet altijd bevredigend zijn. Dit aspect lijkt geen problemen op te roepen voor klassieke transporten, maar betreft specifieke producten en schepen.

- Naast de preventieve maatregelen die bestemd zijn om ongelukken te voorkomen, moeten de maatregelen voor een herstel worden verbeterd: de afhandeling van een opgetreden ongeluk. Het is nodig de maatregelen die het behoud of snelle herstel van de scheepvaart garanderen te versterken en in dit kader de vereiste managementinstrumenten voor crisissituaties te ontwikkelen.

2) Lopend onderzoek en overleg

In het verlengde van het ongeluk van de “Waldhof” zijn diverse initiatieven genomen om de veiligheids- en betrouwbaarheidsaspecten van de waterweg te analyseren:

- De Centrale Commissie heeft de beroepssectoren uitgenodigd deze aspecten in het kader van haar raadgevende conferentie te bespreken. Deze is op 9 mei en 4 oktober voor discussie bijeengekomen.

- Duitsland heeft werkbijeenkomsten rond de stabiliteit van tankschepen in de binnenvaart georganiseerd met het doel de mogelijke verbeteringen van de verordening bij het ADN-verdrag te onderzoeken. Deze groep is meerdere malen bijeengekomen (27 en 28 april, 30 juni en 1 juli 4 en 5 oktober 2011). In dit kader heeft Duitsland voorstellen uitgewerkt die aan het veiligheidscomité voor het ADN-verdrag zullen worden voorgelegd (Doc. CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/14 = ADN/WP.15/AC.2/2012/14).

- De IVR heeft in juni 2011 een workshop georganiseerd over het thema van de stremming van de binnenwateren door ongelukken en de economische gevolgen hiervan. In dit kader is een verslag verspreid (**zie aanhangsel 1**).

- Het Europees parlement heeft op 31 augustus een hoorzitting met het secretariaat van de CCR gehouden over de vragen die door het incident van de “Waldhof” zijn opgeroepen.

De verschillende organen van de CCR hebben reeds voor het ongeval talrijke werkzaamheden op het gebied van de stabiliteit van de binnenschepen gestart.

3) Gevolgen voor de werkzaamheden van de comités van de CCR

Aanhangsel 5 geeft een aantal werkzaamheden die opgepakt kunnen worden met het oog op het versterken van de veiligheid en betrouwbaarheid van de vaarweg, alsmede om het risico van ernstige ongelukken te verkleinen.

Voor de beoogde versterking van de veiligheid en betrouwbaarheid van de vaarweg zijn de werkprogramma’s van de CCR voor de periode 2012/2013 opgesteld in het licht van de ontvangen informatie en reeds uitgevoerde onderzoeken.

II) Beheersing van de stabiliteit van de schepen

Dit aspect wordt momenteel geregeld in diverse reglementen betreffende de binnenvaart, meer in het bijzonder in het Rijnvaartpolitiereglement en vooral in het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn. De regelgeving voorziet in bepaalde gevallen precieze voorschriften (vooral met betrekking tot de containerschepen), maar de verplichte beheersing en controle van de stabiliteit wordt vaak in algemene termen geformuleerd, die moeilijk getoetst kunnen worden. Het lijkt dan ook wenselijk deze voorschriften te verduidelijken.

In dit kader kunnen de volgende vragen worden gesteld:

1) Wat zijn de geschiktste reglementaire instrumenten om de voorschriften te verbeteren?

Het kan wenselijk zijn specifieke voorschriften te ontwikkelen voor schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren. Het stabiliteitsaspect betreft echter alle schepen, hetgeen tot een uitbreiding van de algemene reglementen (politiereglement) of specifieke reglementen (onderzoek, scheepvaartpersoneel) kan aanzetten. Het zou overigens zorgwekkend zijn als er een grotere verwijdering zou ontstaan tussen de verordening bij het ADN-verdrag en de algemene regelgeving over de veiligheid van de binnenvaart. Dit zou inderdaad de globale samenhang van de regelgeving verminderen en overlappingen veroorzaken.

Uit oogpunt van planning zou het wenselijk kunnen zijn eerst de verordening bij het ADN-verdrag te wijzigen en bij een latere optimalisering van de stabiliteitsvoorschriften in de algemene reglementen daarin ook de voorschriften voor tankschepen op te nemen. De op deze wijze dubbel ingevoerde bepalingen zouden vervolgens uit de verordening bij het ADN-verdrag geschrapt kunnen worden om deze beknopt te houden.

2) Hoe kunnen de technische bekwaamheden van het personeel worden vergroot?

Een verbetering van de reglementaire voorschriften loopt het risico inefficiënt te blijven als deze niet gecombineerd wordt met maatregelen die tot doel hebben te garanderen dat het personeel inderdaad over de vereiste technische bekwaamheden beschikt. Deze constatering leidt tot de vraag of de opleidingen en bekwaamheden van het personeel bevredigend zijn.

Dit aspect betreft voor de Rijn voornamelijk het reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn. In bijlage D7 van dit reglement wordt een toetsing van de kennis van de kandidaat voor het verkrijgen van het Rijnpatent voorzien met betrekking tot zijn kennis over “het drijfvermogen, de stabiliteit en de toepassing daarvan in de praktijk”. Het STF comité zal kunnen analyseren of deze eis voldoende nauwkeurig is omschreven.

Met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen, wordt het voorgesteld de verordening bij het ADN-verdrag uit te breiden met betrekking tot de opleiding van de “ADN- deskundigen” en aan te geven dat de verplichte leerstof voor deze deskundigen ook de stabiliteit van het schip en het gebruik van software voor de belading moet omvatten. Het wordt bovendien voorgesteld dat de schipper die als hoofdverantwoordelijke schipper gevaarlijke stoffen vervoert, tevens als “deskundige” zoals bedoeld in de verordening bij het ADN-verdrag moet worden opgeleid.

De vraag zou gesteld kunnen worden of het niet wenselijk zou zijn - in navolging van de bepalingen voor schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren - een aanvullende opleiding van de schippers te verlangen voor het voeren van technisch complexe schepen. Deze opleiding zou aanleiding kunnen geven tot een specifieke verklaring.

Tenslotte lijkt het aangewezen zowel voor schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren als voor alle andere schepen te controleren of:

- de uitgangspunten van de opleiding en
- de wijze van toetsing van deze opleidingen

geschikt zijn om de daadwerkelijke toepassing van de regels die de kennis en beheersing van de stabiliteitsaspecten voor de schepen voorschrijven te garanderen.

3) Hoe kan de beheersing van de stabiliteitsaspecten via rekeninstrumenten worden bevorderd?

Gezien de complexiteit van bepaalde schepen lijkt het vast te staan dat de schipper, naast een goede opleiding, ook over geschikte instrumenten moet beschikken om de stabiliteit te berekenen. In dit kader is software ontwikkeld. De geschiktheid en het effectieve gebruik van de software moeten beter gegarandeerd worden. Dit aspect kan echter niet worden beperkt tot de enkele schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren. Het is nodig de voorwaarden te verduidelijken die de effectieve beschikbaarheid van dergelijke instrumenten en de bekwaamheid van de schipper voor het gebruik hiervan garanderen.

Het is ook nodig de betrouwbaarheid van de gebruikte rekensoftware voor de stabiliteit te toetsen. Het zou overwogen kunnen worden een certificeringsprocedure voor deze software in te stellen. De rol van de classificatiebureaus in de kwaliteitscontrole van deze instrumenten zou nader aangegeven moeten worden.

Bovendien is op basis van het overleg binnen de werkbijeenkomsten die door Duitsland zijn georganiseerd voorgesteld, , om de verordening bij het ADN-verdrag te verduidelijken door een aanvulling van de regels met betrekking tot het toelatingscertificaat. Op de lijst met gevaarlijke stoffen die met een bepaald tankschip vervoerd mogen worden (de zogenoemde “stoffenlijst”), zullen in de toekomst voor bepaalde gevaarlijke stoffen bijzondere stabiliteitseisen worden vermeld.

Om het ballastwaterpeil nauwkeuriger te kunnen vaststellen werd verder voorgesteld de uitrusting door middel van niveaumeters te verbeteren .

4) Hoe kan de institutionele follow-up worden verbeterd?

De controle door de autoriteiten van de opvolging van deze voorschriften, de beschikbaarheid van het goede materiaal en de effectieve toepassing van deze kennis en technieken moet worden gegarandeerd.

In het geval van een wijziging van de voorschriften moeten de termijnen en praktische aspecten in overweging worden genomen die nodig zijn om het personeel de vereiste extra kennis te laten opdoen en de benodigde instrumenten (rekensoftware voor het laden en de stabiliteit) voor de betreffende schepen beschikbaar te kunnen stellen.

De stabiliteitsaspecten krijgen momenteel binnen diverse werkorganen de aandacht (**zie aanhangsel 2).** In principe kan het passend lijken deze aspecten aan de diverse gespecialiseerde instanties (veiligheidscomité ADN, diverse technische comités CCR) toe te vertrouwen.

Deze benadering kan echter tot een gebrek aan samenhang en tot overlappingen in de werkzaamheden leiden. De instelling van een ad hoc werkstructuur voor een transversale benadering van alle aspecten met betrekking tot de stabiliteit van de schepen zou nuttig kunnen zijn.

Zonder vooruit te willen lopen op de voorstellen die aan het veiligheidscomité van het ADN verdrag voorgelegd zullen worden, kan de CCR worden beschouwd als de organisatie met de beste instrumenten om met betrekking tot de stabiliteitsproblematiek een totaalbeeld te krijgen

en een coördinerende functie uit te oefenen, vooral omdat dit vraagstuk niet los gezien kan worden van de hieronder behandelde juridische aspecten en reddingsoperaties.

III) Juridische aspecten

Het juridische kader voor de stabiliteitsaspecten kan een aanzienlijke impact hebben.

1) Respectievelijke verantwoordelijkheden van de schipper, reder en verlader

De verplichting uit artikel 1.07 van het politiereglement, volgens welke “de wijze van de belading de stabiliteit van het schip en de hechtheid van de romp niet in gevaar (mag) brengen”, rust rechtstreeks op de schipper, die persoonlijk voor de veiligheid van het transport instaat.

Het transport houdt echter een complexe operationele keten in, waarin de schipper een zwakke schakel kan vormen indien hij werknemer is die de instructies van zijn werkgever moet opvolgen en gevraagd wordt op diverse schepen te functioneren, waarvan hij niet noodzakelijkerwijs alle eigenschappen kent.

Zonder af te dingen op het principe dat de schipper persoonlijk moet instaan voor de lading en stabiliteit van zijn schip, moet erop worden toegezien dat deze verantwoordelijkheid niet exclusief op zijn schouders rust.

De eigenaar van het schip (transporteur/reder) is ervoor verantwoordelijk dat het door hem voor een transport ter beschikking gestelde schip, geschikt is voor de lading, vooral met betrekking tot de aard van de betreffende goederen. Hij moet er tevens op toezien dat het schip met de vereiste technische instrumenten (rekensoftware voor de stabiliteit) is uitgerust. Hij moet nagaan of de schipper effectief in staat is zijn eigen verantwoordelijkheid uit te oefenen en instaan voor de goede opleiding van de schipper met betrekking tot de eigenschappen van het schip om dit overeenkomstig de veiligheidsregels te laden.

Het wordt in herinnering gebracht dat bepaalde staten, in het bijzonder voor het wegvervoer, een risicoaansprakelijkheid van de werkgever hebben ingesteld bij een te zwaar beladen voertuig. Een dergelijk principe zou ook voor de binnenvaart kunnen worden overwogen. Het is inderdaad de reder die de transportovereenkomst sluit, het schip bepaalt waarin de waar vervoerd wordt en de schipper aanwijst. De erkenning van een verplichting voor de reder om te controleren dat het schip inderdaad de overeengekomen waar kan transporteren, zou het mogelijk maken hem aansprakelijk te stellen, ook indien de schipper voor het overige een vaartechnische fout heeft begaan.

In principe is de verlader niet aansprakelijk voor de veiligheid van het vervoer. De verlader kan echter zelf aansprakelijk worden gesteld indien hij onvoldoende voorzorgsmaatregelen heeft getroffen alvorens gevaarlijke stoffen aan een vervoerder toe te vertrouwen. Deze regel heeft reeds toepassing gevonden in het geval van grootschalige verontreinigingen op zee. De verladers oefenen nu al controle uit met betrekking tot de veiligheidsgaranties, die door een vervoerder worden geboden, in het kader van het EBIS systeem en erkennen op deze manier impliciet dat zij geen gevaarlijke stoffen aan een vervoerder willen toevertrouwen zonder bepaalde voorzorgsmaatregelen te nemen. Het EBIS systeem zou een controle van de getroffen stabiliteitsmaatregelen kunnen inhouden.

Het kan worden gesteld dat, voor een veilig vervoer, alle partijen samen een collectieve verantwoordelijkheid dragen om een systeem van opeenvolgende controles tot stand te brengen.

Hoofdstuk 1.4 van de verordening bij het ADN-verdrag kent met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen, reeds de “veiligheidsverplichtingen voor de operators” aan, hetgeen tot een

verduidelijking van de respectievelijke aansprakelijkheden van deze operators leidt: verzender, vervoerder, ontvanger, verlader, verpakker, stouwer.

Maar in plaats van een wijziging van de juridische teksten zouden de aansprakelijkheden van de diverse partijen in de logistieke keten , in navolging van de code die op de operaties tussen de binnentankschepen en de terminals voor chemische en oliehoudende producten van toepassing is (ISGINTT-richtsnoer), via een gedragscode verduidelijkt kunnen worden.

2) Verzekeringen: instelling van een verzekeringsplicht

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

De binnenvaart is één van de weinige transportwijzen waarvoor op internationaal vlak geen verzekeringsplicht is gesteld.

Bepaalde staten (zoals de Tsjechische Republiek) kennen een verzekeringsplicht, maar deze lijkt niet altijd afgestemd op de werkelijke risico’s. Het belang van dergelijke wettelijke verplichtingen is dan ook relatief gering.

De meeste binnenvaartbedrijven die in het Rijnbekken werken zijn echter verzekerd. Toch roept deze situatie enige vragen op:

- het gebruik van dezelfde binnenvaartwegen voor transporten met verzekering en voor transporten zonder verzekering kan concurrentievervalsend werken;

- zonder verzekering kunnen de gevolgen van een ongeluk zwaarder wegen indien de aansprakelijke onderneming niet in staat is een schadevergoeding aan de slachtoffers te betalen of de werkzaamheden voor de berging van het schip of het herstel van het verkeer te vergoeden.

De instelling van een verplichte verzekering roept echter ook een groot aantal vragen op.

- Wat zou het juridische instrument voor de instelling van een dergelijke verplichting kunnen zijn? Zou de CCR een dergelijke verplichting voor de schepen op de Rijn kunnen afkondigen? Moet een Europese regelgeving worden overwogen?

- De verzekeringsplicht zou waarschijnlijk een dekkingsgrens moeten voorzien, die afhankelijk van het type schade zou kunnen variëren. Deze grenzen zouden nader bepaald moeten worden.

- Het zou tevens nodig zijn de schadegevallen aan te geven die door een verplichte verzekering gedekt zouden moeten worden.

  Het is mogelijk drie schadecategorieën te onderscheiden die de verzekeringen dekken:
  - schade aan het schip van de verzekerde (allrisk / cascoverzekering);
  - schade aan derden (derden / aansprakelijkheidsverzekering);
  - schade aan de contractanten (lading, passagiers).

De verzekeringspolissen variëren tussen de landen. De polissen dekken in sommige landen slechts één van de genoemde verzekeringscategorieën. De polissen dekken meerdere categorieën in andere landen (in Frankrijk bijvoorbeeld).

Het is ook mogelijk specifieke verzekeringen af te sluiten voor specifieke schadegevallen: verzekering tegen exploitatieverliezen, transport van gevaarlijke stoffen enz.

In de afwegingen om een verzekeringsplicht in te stellen dienen dan ook het type en de bedragen van de door deze verzekering gedekte schade te worden betrokken.

Het lijkt niet noodzakelijk de invoering van een verzekeringsplicht, gezien de complexiteit van deze materie, op korte termijn in overweging te nemen.

3) Juridisch kader voor de bergingsoperaties

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

De procedure voor de berging of verwijdering van het schip lijkt in de meeste landen volgens het onderstaande schema te verlopen: de bevoegde administratie geeft de eigenaar van het schip een aanwijzing tot berging of verwijdering van het wrak uit de vaarweg, maar deze laatste kan ook besluiten het schip op te geven. In dit geval draagt de vaarwegbeheerder zorg voor de verwijdering. In de aanwijzing kan een termijn worden gesteld aan de door de eigenaar en de verzekeraar te treffen voorbereidingen (expertise, gevolgd door een offerteaanvraag aan bergingsbedrijven). Indien meerdere verzekeraars het schip verzekeren, kan een geschil ontstaan omtrent de aanwijzing van de verzekeraar die de expertise en het bergingsbedrijf zal betalen. Dit aspect kan de berging van het schip of de vrijmaking van de vaargeul dan ook evenredig vertragen. De verzekeringsdekking kan bovendien onvoldoende zijn om het bergingsbedrijf te betalen. Het bergingsbedrijf zal in dit geval aarzelen om het contract te aanvaarden. Indien de eigenaar in gebreke blijft of failliet gaat zal de bevoegde autoriteit de betaling van de berging voor haar rekening moeten nemen.

Het verloop van deze procedure kan in bepaalde gevallen tot vertraging in het herstel van de vaarweg leiden. Mogelijk zouden efficiënter procedures gevonden kunnen worden.

Een snellere procedure is bijvoorbeeld voor verkeersongelukken op de weg van toepassing: de bevoegde autoriteit neemt onmiddellijk het herstel van de weg voor rekening en neemt pas in tweede instantie de verzekeraar van de bestuurder in regres voor de vergoeding van de gemaakte kosten . Deze procedure kan misschien niet rechtstreeks voor de binnenvaart worden overgenomen, aangezien de bergingskosten hoger kunnen zijn en moeilijk door de overheid gedragen kunnen worden. De situatie met meerdere verzekeraars is bovendien misschien minder frequent in de sector van het transport over de weg.

Een andere oplossing kan de instelling van een fonds voor berging/vrijmaking zijn, dat door de verzekeringsmaatschappijen wordt gevoed. De werkzaamheden voor de berging/vrijmaking zouden door dit fonds vergoed kunnen worden, dat - in tweede instantie - regres zou kunnen nemen op de verzekeraar om de kosten vergoed te krijgen.

Artikel 1.18, “Verplichting tot vrijmaking van het vaarwater”, van het Rijnvaartpolitiereglement voorziet, in het vierde lid, dat de bevoegde autoriteit onmiddellijk tot opruiming kan overgaan wanneer hij van oordeel is dat dit niet kan worden uitgesteld. Het is echter nuttig de vraag te stellen of de openbare autoriteiten in de verschillende lidstaten over afdoende politiebevoegdheden beschikken om snel en efficiënt op te treden bij ongelukken waarvoor de transporteur niet met bekwame spoed de nodige maatregelen zou treffen.

4) Vergoeding van de door een ongeval geblokkeerde transporteurs

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

In het geval van het ongeval van de “Waldhof” wordt de schade door de stremming van het scheepvaartverkeer door de IVR op 1,6 miljoen euro per dag geschat. Het onderzoeksinstituut

NEA heeft een onderzoek uitgevoerd naar de kosten van de onderbreking van de scheepvaart ten gevolge van dit ongeval. Een door een ongeval geblokkeerd schip kan verliezen tot 4.000 euro per dag lijden.

De vraag of de door een ongeval geblokkeerde transporteurs een schadevergoeding kunnen krijgen van de veroorzaker van het ongeval, kan niet eenduidig worden beantwoord. De rechtspraak heeft naar het schijnt tot nu toe geen rechtstreeks oorzakelijk verband willen leggen tussen het ongeval en het door de gebruikers van de vaarweg geleden nadeel. Maar de rechtsopvattingen kunnen evolueren.

Indien geen vergoeding door de veroorzaker van het ongeval wordt gedaan, kan men zich afvragen of andere vergoedingsmogelijkheden in aanmerking komen:

- Elk bedrijf kan een individuele verzekering afsluiten voor exploitatieverliezen.

- Het zou mogelijk zijn de instelling te overwegen van een vergoedingsfonds dat door de bijdragen van de gebruikers van de vaarweg wordt gevoed en dat het nadeel ten gevolge van de onderbreking van het scheepvaartverkeer vergoedt. Een dergelijke hypothese lijkt echter bijzonder theoretisch en schijnt praktisch geen kans te hebben concreet gestalte te krijgen.

IV) <u>Redding, berging en vrijmaking van de vaarweg</u>

De volgende fases kunnen worden onderscheiden voor een bergingsoperatie van een schip:

- stabilisatie van het wrak om de opvolgende werkzaamheden voor te bereiden;

- verwijdering van de lading inclusief het leegpompen van de ondergelopen laadruimen om de romp lichter te maken zodat drijvende bokken deze kunnen lichten;

- lichting en afvoer van het wrak.

De bergingsoperatie is sterk afhankelijk van de eigenschappen van de lading. De lading moet worden verwijderd aangezien de stijfheid van de romp en de capaciteit van de bokken het niet mogelijk maken een geladen schip te lichten.

Het transport van gevaarlijke stoffen vertegenwoordigt een aanzienlijk deel van het vervoer over het water. De gevaarlijke stoffen betreffen praktisch alle transporten per tankschip en een groot deel van het containervervoer. De scheepvaart kent echter ook aanzienlijke transportstromen van goederen die als minder problematisch kunnen worden beschouwd (zoals bouwmaterialen). In het laatste geval zou de berging gemakkelijker en sneller kunnen verlopen.

1) Belangrijke aspecten voor de berging van een schip

a) Beschikbaarheid van geëigend materieel

De vraag is gesteld in hoeverre het wenselijk zou zijn op strategische plaatsen langs de vaarwegen materieel te voorzien en te onderhouden, dat geschikt is voor de berging en verwijdering van verongelukte schepen, teneinde snel en efficiënt te kunnen ingrijpen:

- in de meeste gevallen vraagt de berging van wrakken om bokken met capaciteit die uitsluitend in de sector van de zeevaart beschikbaar zijn. In het binnenland kan dergelijk materieel niet rendabel geëxploiteerd worden en een beschikbaarstelling, uitsluitend met het oog op bergingsoperaties, is operationeel en economisch niet gerechtvaardigd;

- voor de eerste bergingsfase - de stabilisatie van het wrak - kan de vraag van de beschikbaarheid van geschikt materieel in de nabijheid echter worden gesteld, vooral met betrekking tot pontons die geschikt zijn om de lading te kunnen verwijderen en de tanks te openen, maar ook tot pompen en bokken om de droge lading uit de laadruimen te kunnen halen.

b) Organisatie van de rampenteams

De beslissingsprocessen over de berging worden geconcentreerd rond twee polen: het interventieteam (bevoegde autoriteiten) en het bergingsteam (berger, technische deskundigen en verzekeraar).

De aard van een bergingsoperatie en de omstandigheden waarin deze plaatsvindt, vereisen een nauwe en permanente afstemming tussen beide teams over een groot aantal problemen die om een bevredigende oplossing met betrekking tot de veiligheid en het milieu vragen. Deze samenspraak en de hiermee samenhangende besluitvorming vereisen een multidisciplinaire benadering.

De vraag met betrekking tot de verwijdering van de lading kan - vooral met gevaarlijke stoffen - door grote onzekerheidsfactoren worden omringd. Voor een gerichte en snelle beslissing met betrekking tot specifieke vragen moeten de vereiste expertise en vaardigheden op dit gebied binnen elk team voorhanden zijn.

Het is mogelijk dat belangenconflicten bestaan tussen de verlader en de vervoerder enerzijds en de instanties belast met het herstel van het verkeer anderzijds. De aandacht van de eigenaar van de getransporteerde goederen zal vooral uitgaan naar het voorkomen van schade door of met betrekking tot zijn goederen. De vervoerder zal de prioriteit leggen bij de berging van het schip en de beperking van het nadeel dat aan derden wordt berokkend. De vaarwegbeheerder daarentegen zal vooral proberen de vaarweg zo snel mogelijk weer vrij te maken om het scheepvaartverkeer te herstellen. De autoriteiten mogen dan ook niet afhankelijk van de informatie en de expertise van de vervoerder en de verlader zijn.

De bevoegde autoriteiten moeten bovendien het benodigde materieel kunnen vorderen om randvoorwaarden te scheppen voor een efficiënte interventie op de verschillende niveaus.

c) Beschikbaarheid van rampenplannen ontworpen voor diverse ongevaltypes

Het lijkt passend om op basis van de ervaring ongevallenscenario's te ontwikkelen die als grondslag voor de planning en het management bij calamiteiten kunnen dienen. Deze scenario's zouden moeten uitgaan van een beperkt aantal ongevalsituaties, die naar aard en ernst ingedeeld moeten worden:

- gevaren voor de mens en het milieu;
- aanwezigheid van gevaarlijke stoffen en hun eigenschappen;
- stabiliteit en conditie van het wrak, mede gelet op de lading en de vaargeul;
- aard van de bergings- of verwijderingsoperatie;
- impact op de scheepvaart (volledige of gedeeltelijke onderbreking; geschatte duur…).

Deze vooraf ontworpen ongevalscenario's dienen ter ondersteuning van de voorbereiding en besluitvorming.

De plannen voor het calamiteitenmanagement moeten de volgende punten identificeren:

- de methoden om een lading uit de laadruimen en tanks te halen en voor het lichten van te water geraakte containers;

- het benodigde materieel;

- de evaluatie van de gevolgen van een eventuele lozing in het water;

- de kennis over de vervoerde producten met betrekking tot de risico's bij ongevallen en de uitwerking vooraf van werkwijzen voor deze producten om dergelijke risico's te vermijden;

- de ontwikkeling van crisismanagementmethoden voor de afwikkeling van het verkeer bij ongevallen om een optimale afhandeling van de stillegging van de schepen en de omgang met een gedeeltelijk gestremde verkeerssituatie te verzekeren;

- de begeleiding van bij een stremming van de scheepvaart stilliggende schepen.

  De uitwerking bij anticipatie van averijmodellen zou de besluitvorming aanzienlijk kunnen vereenvoudigen; reeds bestaande en getoetste strategieën vormen onontbeerlijke instrumenten in crisissituaties. In deze context zouden zogenaamde "no regret" maatregelen een nuttige aanvulling kunnen zijn. Deze instrumenten zouden in navolging van bestaande modellen voor het treinverkeer en de zeevaart gestalte kunnen krijgen.

2) Communicatie

De CCR heeft in 2008 een informatieprocedure ingesteld om de betrokken sector te informeren over een onderbreking van de scheepvaart. Voor de toepassing van deze procedure wordt teruggevallen op de verkeersposten.

Hoewel deze procedure in het algemeen genomen aan de behoeften van de gebruikers van de vaarwegen voldoet, moet toch worden geconstateerd dat:

- het uitgewerkte model en de andere elementen van de procedure ongeschikt zijn voor situaties van een langdurige onderbreking (> 4 dagen);

- het gekozen formaat en de verspreiding van de informatie onvoldoende rekening houden met de behoefte aan informatie buiten de directe scheepvaartsector, zoals de bevrachters en de ontvangers van de goederen, de expediteurs en de logistieke operators in het algemeen;

- de praktische toepassing te wensen over laat gezien het feit dat het formaat nog onvoldoende aan het gebruik in elektronische netwerken is aangepast.

Naar aanleiding van het ongeval van de "Waldhof" zou een evaluatie kunnen worden voorzien om mogelijke verbeteringen aan te brengen.

De nuttige rol die het secretariaat van de CCR zou kunnen spelen voor de informatieprocedure op internationaal vlak moet nog worden verduidelijkt.

Aanhangsel 1

Postbus 23210 3001 KE Rotterdam Vasteland 12 E 3011 BL Rotterdam Telefoon +31 (0)10 411 60 70
Telefax +31 (0)10 412 90 91 E-mail:info@ivr.nl Internet: www.ivr.nl Postbank 102793 ABN-Amro 50.34.23.076

AANBEVELINGEN RESULTEREND UIT DE IVR-WORKSHOP OVER BLOKKADES VAN WATERWEGEN

Invoering van een averijmanagementconcept op de binnenwateren beslist noodzakelijk om blokkades van waterwegen beter en sneller te verhelpen

1. In het kader van het IVR-congres 2011 is een workshop over blokkades van waterwegen door averij en de economische gevolgen daarvan gehouden. Daarbij gingen vertegenwoordigers van de verladersector en van het Rotterdamse havenbedrijf in op de gevolgen en de uitwerkingen van langdurige scheepvaartstremmingen voor de hele logistieke keten. Vertegenwoordigers van autoriteiten gaven toelichting op de concreet getroffen maatregelen in geval van blokkades van waterwegen.

2. Opnieuw werd benadrukt dat het voor de scheepvaart als betrouwbare partner van de sector verladers van groot belang is eventuele hinder op de waterwegen in het belang van de verzorgingsgarantie van klanten tot een minimum te beperken. Om haar betrouwbaarheid te kunnen waarborgen moet de binnenvaart in geval van een scheepvaartongeval dientengevolge ervan uit kunnen gaan dat hindernissen zo snel mogelijk uit de weg geruimd worden. Daartoe is een **noodgevalsysteem** dat in dergelijke gevallen gestart kan worden noodzakelijk.

3. De recente herhaaldelijke blokkades van de Rijn en de gevolgen voor het systeem waterweg getuigen van de noodzaak een **adequaat averijmanagementconcept** aan de hand waarvan de nodige maatregelen onverwijld en op het daartoe geschikte beslissingsniveau in te stellen.

4. Na een langdurige stremming die enkele jaren geleden plaatsvond, hadden de bevoegde autoriteiten al vastgesteld dat het treffen van de volgende maatregelen noodzakelijk was:

- ⇨ (1) Permanente terbeschikkingstelling van voldoende bergingscapaciteit, in het bijzonder hefwerktuigen
- ⇨ (2) Waarborging van kwalitatief hoogwaardige averij-expertise
- ⇨ (3) Snelle analyse van de situatie van de averij en snel handelen zodra een ongeval plaats vindt
- ⇨ (4) Intensieve communicatie met alle partijen en betrokkenen

5. Gedurende de langdurige stremming van de Rijn in januari 2011, die de **verzorgingsgarantie van delen van de Europese economie** in gevaar bracht, moest worden vastgesteld dat de reeds eerder als noodzakelijk vastgestelde maatregelen tot op heden niet of niet voldoende gerealiseerd waren.
Het binnenvaartbedrijfsleven dat enorm onder de gevolgen van de blokkade lijdt, raamde het gemiddelde inkomstenverlies van de betrokken schepen - afhankelijk van het type en de tonnage van het schip - op minstens 4.000 euro per dag, hetgeen naar schatting een **inkomstenverlies van de betrokken binnenvaartondernemers van 1.600.000 euro per dag betekende.**
Op grond van deze feiten vereiste het in de IVR en EBU vertegenwoordigde binnenvaartbedrijfsleven voor de aanpak van de complexe ongevallensituaties een rampenmanagement en een averijcommando, naar het voorbeeld van de aanpak in de zeevaart.

6. Tijdens de workshop hebben de vertegenwoordigers van de autoriteiten erkend en benadrukt, dat reeds vóór de averij van MTS “Waldhof” bij het afhandelen van scheepsongevallen tekortkomingen werden geconstateerd. De daartoe uitgevoerde gebrekenanalyse wordt momenteel nog op nationaal niveau geëvalueerd. Tot nu toe is het enige beschikbare hulpmiddel voor de behandeling van een averij een “averijhandboek”, maar uit deze evaluatie moet een uitvoerig concept voor het averijmanagement op het Duitse gedeelte van de Rijn resulteren.

7. **Teneinde de betrouwbaarheid van de binnenvaart als vervoersmodaliteit te waarborgen, is het essentieel om adequaat op een averij te kunnen reageren.**
Adequaat betekent naast de beschikbaarheid van geschikt bergingsmaterieel ook **doeltreffende procedures met duidelijk gedefinieerde verantwoordelijkheden op het hoogste competentieniveau** van kracht zijn.
De invoering van concepten voor averijmanagement naar het voorbeeld van de zeevaart moeten ertoe leiden dat in de toekomst adequaat op waterwegblokkades in de binnenvaart kan worden gereageerd. Bij het vervoer van gevaarlijke goederen zal de beperking van de milieuschade bovendien in sterke mate van de doeltreffendheid van een averijmanagementconcept afhangen.

8. Averijmanagementconcepten voor waterwegen moeten zo snel mogelijk ontwikkeld en geïmplementeerd worden, opdat de binnenvaart en de door de binnenvaart verzorgde economische kringen, beschermd worden tegen nieuwe ernstige gevolgen van een blokkade. Hiertoe moeten acties ondernomen worden op het niveau van

- de lidstaten
- de internationale instellingen (CCR/EU) en
- de betrokken organisaties/economische kringen

De IVR doet een beroep op de CCR en EU evenals op hun lidstaten om in het belang van de binnenvaart en de verzorgingsgarantie van de Europese economie alle maatregelen te treffen om onverwijld de vereiste averijmanagementconcepten analoog aan de zeevaart in te voeren en biedt tegelijkertijd aan om de bij de IVR aanwezige expertise in het kader van de totstandbrenging van het systeem ter beschikking te stellen.

Rotterdam, 24 augustus 2011

Aanhangsel 2

Overzicht van de actuele werkzaamheden van organen betreffende bijzondere aspecten van de stabiliteit van de binnenschepen voor het vervoer van goederen

Aspecten		Betrokken scheeptypen	CCR/EU[1]					VN/ECE		EDINNA	BMVBS[2]
			RP		RV		STF	SC3	WP.15		
			RP/G[3]	EG ERI	RV/G	JWG	STF/G	WP3[4]	AC.2[5]		
stabiliteitseisen	Technische vereisten	Alle				X[6]					
		Schepen ≥ 110 m				X[7]					
		CS (containerschepen)			X[8 9]	X[10]					
		GGS (schepen voor het vervoer van gevaarlijke goederen)									X[11]
	Operationele vereisten	Alle	X[12]								
		CS	X[13]								
		GGS									X[14]
		Gemengde lading	X[15]								
Stoffenlijst overeenkomstig 1.16.1.2.5 van het ADN	Technische vereisten	GGS									X[16 17]
Stuwplanprogramma's		CS	X[18]	X[19]							
Ladingsberekenaars		CS			X [20]	X [21]					
		GGS									X[22]
Alarminstallaties		GGS									X[23]
Schipper	Opleiding	Alle								X[24]	
		CS					X[25]				
		GGS									X[26 27]
	Examen	Alle						X[28]			
		CS									
		GGS									X[29]
Certificaat van goedkeuring		GGS									X[30]

[1] Voor het kader van de EU uitsluitend werkzaamheden betreffende de technische voorschriften en de ERI-standaard (specificatie over elektronisch melden) in aanmerking genomen; actuele werkzaamheden betreffende de personeelsvoorschriften van de EU dienen niet ter staving van concrete vaardigheden.

[2] De werkbijeenkomst "ADN - stabiliteit van tankschepen in de binnenvaart" die op uitnodiging van het Duitse Ministerie voor verkeer, bouw en stadsontwikkeling (BMVBS) in april, juni en oktober 2011 heeft plaatsgevonden, heeft een aantal wijzigingsvoorstellen voor de aanpassing van de verordening bij het ADN-verdrag voorgelegd.

[3] RP/G behandelt momenteel de operationele aspecten van de stabiliteit, met name van de containervaart, voor het analyseren van de verschillende ongevallen met containerschepen.

[4] Werkzaamheden betreffende de technische voorschriften van de ECE/VN zijn niet in aanmerking genomen, aangezien deze praktisch identiek zijn aan die van Richtlijn 2006/87/EG.

[5] De Comités van het Europees Verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN) houden zich momenteel niet bezig met het onderzoek van de bijzondere aspecten van de stabiliteit.

[6] Algemene stabiliteitseisen worden door verschillende partijen ontoereikend geacht. Verschillende delegaties hebben voorgesteld eisen nader te omschrijven. Dat hoeft niet in te houden dat er hogere eisen gesteld worden. Hetzelfde geldt voor de eisen aan de sterkte.

[7] De dienovereenkomstige vereisten zijn in 2010/2011 herzien. De intactstabiliteitseisen worden door verschillende partijen ontoereikend geacht. Verschillende delegaties hebben voorgesteld de eisen nader te omschrijven. Dat hoeft niet in te houden dat er hogere eisen gesteld worden.

[8] Germanische Lloyd heeft voorschriften onderzocht en ten minste voor de Rijn (zone R) als voldoende gekwalificeerd.

[9] Uit het ongevallenonderzoek blijkt dat moet worden onderzocht of het onderscheid tussen eisen voor gezekerde en niet gezekerde containers gerechtvaardigd is. RP/G heeft de werkgroepen voor de technische voorschriften verzocht de zaak te onderzoeken.

[10] Uit het ongevallenonderzoek blijkt dat moet worden onderzocht of het onderscheid tussen eisen voor gezekerde en niet gezekerde containers gerechtvaardigd is. RP/G heeft de werkgroepen voor de technische voorschriften verzocht de zaak te onderzoeken.

[11] Ballastwater moet bij de intactstabiliteitsberekening in aanmerking worden genomen. (wijzigingsvoorstel voor 7.2.3.20.1 van het ADN.)

[12] Onderzoek van de verplichte aantekening van stabiliteitsdocumenten in het certificaat van onderzoek ter vereenvoudiging van controles; institutionaliseren van de uitwisseling van ervaringen van enquêtecommissies voor ongevallen.

[13] Diepgaand onderzoek van artikel 1.07, vierde lid, van het RPR, juistheid van de gegevens over de gewichten van de te laden containers; samenwerking met het verladerbedrijfsleven.

[14] Voldoende intactstabiliteit moet voor alle stadia van het laden en lossen en voor de definitieve beladingtoestand bij alle in de stoffenlijst overeenkomstig 1.16.1.2.5 vervatte stofdichtheden worden aangetoond. (wijzigingsvoorstel voor 9.3.1.13.3 van het ADN.)

[15] Controle/bewijs van de stabiliteit van schepen met gemengde lading (in het bijzonder containers en bulkgoederen).

[16] De stoffenlijst die de schepen betreft als bedoeld in 1.16.1.2.5 van het ADN moet door het classificatiebureau opgesteld en met bijkomende voorwaarden aangevuld worden. Vulgraad afhankelijk van de stabiliteit van het schip of compatibiliteit van de tank- en uitrustingsmaterialen en van de bekledingen. (wijzigingsvoorstel voor 1.16.1.2.5 van het ADN.)

[17] De stoffenlijst die de schepen betreft als bedoeld in 1.16.1.2.5 van het ADN moet onverwijld aan de wijzigingen van het ADN worden aangepast. De voor de afgifte van het goedkeuringscertificaat bevoegde autoriteit moet kunnen beschikken over in de actuele versie van deze lijst. (wijzigingsvoorstel voor 1.16.1.2.5 van het ADN.)

[18] De CCR is voornemens een uitbreiding van de voorschriften voor elektronisch melden te onderzoeken. Daartoe behoren aanvullende gegevens over de geladen containers. Hiertoe wordt door de binnenvaart reeds stuwplansoftware gebruikt. Toch bestaan noch voor het opstellen noch voor het gebruik van de stuwplansoftware veiligheidstechnische eisen, hetgeen in de praktijk reeds tot problemen heeft geleid.

[19] De expertgroep ERI (elektronisch melden) werkt momenteel aan eisen voor stuwplansoftware voor containerschepen; stuwplansoftware is noodzakelijk voor correcte en volledige gegevens over containerbelading, die elektronisch gemeld moeten worden, stuwplangegevens kunnen als invoergegevens in de ladingsberekenaar worden overgenomen.

[20] Uit het ongevallenonderzoek blijkt dat moet worden onderzocht of het valideren van rekenprogramma's noodzakelijk is. RP/G heeft de werkgroepen voor de technische voorschriften verzocht de zaak te onderzoeken.

[21] Uit het ongevallenonderzoek blijkt dat moet worden onderzocht of het valideren van rekenprogramma's noodzakelijk is. RP/G heeft de werkgroepen voor de technische voorschriften verzocht de zaak te onderzoeken.

[22] In dubbelwandige schepen of duwbakken zonder middenlangsschot moet de vulgraad van de afzonderlijke ladingtanks met een door de erkende classificatiebureaus toegelaten systeem voor de beladingsberekening worden bepaald. (wijzigingsvoorstel voor 7.2.4.21.3 van het ADN.)

[23] Er moeten alarminstallaties en vulstandindicatoren voor de ballastruimten worden ingericht. (wijzigingsvoorstel voor 1.6.7.2.2.2 van het ADN.)

[24] Uitwerken van minimumcompetenties voor schippers die in het bijzonder competenties met betrekking tot de stabiliteit van de schepen inhouden.

[25] Naar mening van RP/G is het dringend noodzakelijk de opleiding voor schippers van schepen die containers of zware lading vervoeren, te verbeteren, en RP/G heeft STF verzocht deze zaak te onderzoeken; voorstel voor het werkprogramma STF.

[26] Schippers van schepen die gevaarlijke goederen vervoeren moeten kunnen aantonen dat zij ADN-deskundige zijn. (wijzigingsvoorstel voor 7.2.3.15 van het ADN.)

[27] Stabiliteit en sterkte van het schip, systemen voor de ladingsberekening, gebruik van systemen voor de ladingsberekening, stabiliteitskwesties (theorie), gebruik van ladingsberekenaars (theorie + praktijk) moeten in de opleidingscursussen voor ADN-deskundigen opgenomen worden. (wijzigingsvoorstellen voor 8.2.2.3.1.3, 8.2.2.3.3.1 en 8.2.2.4 van het ADN.)

[28] De Savacommissie heeft voorgesteld verschillende bekwaamheden voor schippers te voorzien. De nodige bekwaamheid is afhankelijk van het gevarenpotentieel van de schepen en samenstellen die de schipper moet voeren.

[29] De vragencatalogus moet met de voorgestelde thema's worden aangevuld. (wijzigingsvoorstel voor 8.2.2.7.1.3 en 8.2.2.7.2.3 van het ADN.)

[30] Beperking van de toelating van schepen die gevaarlijke goederen vervoeren uitsluitend tot de in de stoffenlijst als bedoeld in 1.16.1.2.5 van het ADN vermelde gevaarlijke goederen. (wijzigingsvoorstel voor 8.6.1.3 van het ADN.)

Aanhangsel 3

Overzicht van actuele voorschriften betreffende bijzondere aspecten van de stabiliteit van de binnenschepen voor het vervoer van goederen

Aspecten		Betrokken scheeptypen	ZKR/EU					UNECE	
			Verkeersvoorschriften	RIS-standaard	Technische voorschriften		Personeelsvoorschriften	Verkeersvoorschriften	Voorschriften voor gevaarlijke goederen
			RPR	ERI-standaard	ROSR	Richtlijn 2006/87/EG	RSP	CEVNI	ADN
stabiliteitseisen	Technische vereisten	Alle			Art. 3.03, derde lid	Bijlage II Art. 3.03, derde lid			
		Schepen ≥ 110 m			Hoofdstuk 22a	Bijlage II Hoofdstuk 22a			
		CS (containerschepen)			Hoofdstuk 22	Bijlage II Hoofdstuk 22a			
		GGS (schepen voor het vervoer van gevaarlijke goederen)							9.x.0.93 t/m 95 & 9.3.x.13 t/m 15 9.3.2.15
	Operationele vereisten	Alle	Art. 1.07, derde lid. °3, Art. °1.10					Art. 1.07, eerste lid Art. °1.10	
		CS	Art. 1.07, vierde lid					Art. 1.07, vierde liid	
		GGS							8.1.2.3 c) 9.3.2.14

Aspecten		Betrokken scheeptypen	ZKR / EU[31]					UNECE	
			Verkeersvoorschriften	RIS-standaard	Technische voorschriften		Personeels-voorschriften	Verkeersvoorschriften[32]	Voorschriften voor gevaarlijke goederen
			RPR	ERI-standaard	ROSR	Richtlijn 2006/87/EG	RSP	CEVNI	ADN[33]
		Gemischte Ladung							
Stoffenlijst overeenkomstig 1.16.1.2.5 van het ADN	Technische vereisten	GGS							1.16.1.2[50]
Stuwplanprogramma's		CS							7.1.4.11[51]
Ladingsberekenaars		CS			Art. 9.21[52]	Bijlage II Art. 9.21[53]			
		GGS							8.1.2.3 c)[54]
Alarminstallaties		GGS			Art. 9.21[55]	Bijlage II Art. 9.21[56]			
Lading		GGS							Deel 7[57]
Schipper	Opleiding	Alle							
		CS							
		GGS							1.3.2.1[58] 8.2[59]
	Examen	Alle							
		CS							
		GGS							8.2.2.1[60]

[31] Voor het kader van de EU uitsluitend de technische voorschriften en de ERI-standaard (specificatie over elektronisch melden) in aanmerking genomen; de personeelsvoorschriften van de EU dienen niet ter staving van concrete vaardigheden.

[32] De technische voorschriften van de ECE/VN zijn niet in aanmerking genomen, aangezien deze praktisch identiek zijn aan die van Richtlijn 2006/87/EG. Het zou echter zinvol kunnen zijn deze nog eens door te nemen met het oog op eventuele bijkomende bepalingen die met betrekking tot de stabiliteit van binnenschepen van belang kunnen zijn.

[33] Het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN) gaat over aspecten van de stabiliteit in samenhang met de in deze kolom vermelde punten.

[34] Principiële en ongedifferentieerde eis voor voldoende stabiliteit; dientengevolge behoefte aan uitleg en nauwelijks controleerbaar.

[35] Principiële en ongedifferentieerde eis voor voldoende stabiliteit; dientengevolge behoefte aan uitleg en nauwelijks controleerbaar.

[36] Gedetailleerde voorschriften, waarbij toch controleerbare eisen voor de intactstabiliteit verregaand ontbreken.

[37] Gedetailleerde voorschriften, waarbij toch controleerbare eisen voor de intactstabiliteit verregaand ontbreken.

[38] Gedetailleerde voorschriften.

[39] Gedetailleerde voorschriften, waarbij toch controleerbare eisen voor de intactstabiliteit verregaand ontbreken.

[40] In de onderdelen 9.x.0.93 tot en met 95 en 9.3.x.13 tot en met 15 van het ADN wordt het bewijs van voldoende stabiliteit, lekstabiliteit en intactstabiliteit vereist. Verder moeten de basisgegevens voor de stabiliteitsberekening worden vastgesteld.

[41] In onderdeel 9.3.2.15 ADN wordt voor de stabiliteit in lekke toestand het in aanmerking nemen van de lekkromme van de oprichtende armen vereist (stabiliteit in lekke toestand).

[42] Principiële en ongedifferentieerde eis voor voldoende stabiliteit; dientengevolge behoefte aan uitleg en nauwelijks controleerbaar.

[43] Voorschriften over de bescheiden (over stabiliteit) die zich aan boord moeten bevinden.

[44] Principiële en ongedifferentieerde eis voor voldoende stabiliteit; dientengevolge behoefte aan uitleg en nauwelijks controleerbaar.

[45] Voorschriften over de bescheiden (over stabiliteit) die zich aan boord moeten bevinden.

[46] Beschrijving van de containerladingen waarvoor geen bijzondere controles van de stabiliteit noodzakelijk zijn.

[47] Beschrijving van de containerladingen waarvoor geen bijzondere controles van de stabiliteit noodzakelijk zijn.

[48] In onderdeel 8.1.2.3 c) van het ADN wordt voorgeschreven dat de volgende bescheiden zich in een voor de schipper begrijpelijke vorm aan boord moeten bevinden: Veiligheidsplan bij averij; intactstabiliteitsbescheiden; intactstabiliteitsgevallen.

[49] In onderdeel 9.3.2.14 van het ADN wordt voorgeschreven dat aan de intactstabiliteitseisen conform de lekberekening moet worden voldaan (stabiliteit, intact).

[50] In onderdeel 1.16.1.2 van het ADN wordt voorgeschreven dat voor tankschepen het certificaat van goedkeuring moet worden aangevuld met een lijst van alle in het tankschip voor het vervoer toegelaten gevaarlijke goederen. Deze lijst wordt opgesteld door het classificatiebureau die het schip heeft geclassificeerd.

[51] In onderdeel 7.1.4.11 van het ADN wordt voorgeschreven dat de schipper in een stuwplan moet aantekenen welke gevaarlijke goederen in de afzonderlijke laadruimen of aan dek zijn gestuwd. Bij het vervoer van gevaarlijke goederen in containers is het nummer van de container voldoende.

[52] Eisen aan de elektromagnetische compatibiliteit die voor alle elektronische apparatuur aan boord gelden.

[53] Eisen aan de elektromagnetische compatibiliteit die voor alle elektronische apparatuur aan boord gelden.

[54] In onderdeel 8.1.2.3 c) van het ADN wordt voorgeschreven dat de volgende bescheiden zich in een voor de schipper begrijpelijke vorm aan boord moeten bevinden: Veiligheidsplan bij averij; intactstabiliteitsbescheiden, intactstabiliteitsgevallen.

[55] Eisen aan de elektromagnetische compatibiliteit die voor alle elektronische apparatuur aan boord gelden.

[56] Eisen aan de elektromagnetische compatibiliteit die voor alle elektronische apparatuur aan boord gelden.

[57] In deel 7 van het ADN worden algemene voorschriften voor het laden, vervoer, lossen en overige behandelingen van de lading vastgelegd.

[58] In onderdeel 1.3.2.1 van het ADN wordt voorgeschreven dat het personeel dat bij het vervoer van gevaarlijke goederen betrokken is, met de algemene bepalingen van de voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke goederen vertrouwd moet zijn gemaakt.

[59] In hoofdstuk 8.2 zijn voorschriften voor de opleiding van de deskundigen vastgelegd.

[60] In onderdeel 8.2.2.1 van het ADN wordt voorgeschreven dat de theoretische kennis door middel van een examen moet worden aangetoond.

Aanhangsel 4

Overzicht van voorstellen voor de aanvulling of herziening van voorschriften betreffende bijzondere aspecten van de stabiliteit van de binnenschepen voor het vervoer van goederen

Aspecten		Betrokken scheeptypen	CCR / EU[61]					UNECE	
			Verkeers-voorschriften	RIS-standaard	Technische voorschriften		Personeels-voorschriften	Verkeers-voorschriften [62]	Voorschriften voor gevaarlijke goederen
			RPR	ERI-standaard	ROSR	Richtlijn 2006/87/EG:	RSP	CEVNI	ADN[63]
Stabiliteitseisen	Technische vereisten	Alle			Art. 3.03, derde lid[64]	Bijlage II Art. 3.03, derde lid. 3[65]			
		Schepen ≥ 110 m			Hoofdstuk 22a[66]	Bijlage II Hoofdstuk 22a[67]			
		CS (containerschepen)			Hoofdstuk 22[68]	Bijlage II Hoofdstuk 22a[69]			
		GGS (schepen voor het vervoer van gevaarlijke goederen)							
	Operationele vereisten	Alle	Art. 1.07, derde lid[70] Art. 1.10[71]					Art. 1.07, eerste lid[72]	
		CS	Art. 1.07, vierde lid[73]					Art. 1.07, vierde lid[74]	
		GGS							9.3.1.13.3[75]
		Gemischte Ladung	Art. 1.07, vierde lid[76]					Art. 1.07, vierde lid[77]	
Stoffenlijst overeenkomstig	Technische vereisten	GGS							1.16.1.2.5 [78], 1.16.1.2.5 [79]

Aspecten		Betrokken scheeptypen	CCR / EU[61]					UNECE	
			Verkeers-voorschriften	RIS-standaard	Technische voorschriften		Personeels-voorschriften	Verkeers-voorschriften [62]	Voorschriften voor gevaarlijke goederen
			RPR	ERI-standaard	ROSR	Richtlijn 2006/87/EG:	RSP	CEVNI	ADN[63]
Stuwplanprogramma's		CS	Art. 1.07, vierde lid[80]	Standaard [81]	minimum-eisen[82]				
Ladingsberekenaars		CS	Art. 1.07, derde lid[83] [84] [85]		minimum-eisen[86]			Art. 1.07, vierde lid[87]	
		GGS							7.2.4.21.3 [88]
Alarminstallaties		GGS			Hoofdstuk 9[89]	Bijlage II Art. 9.21[90]			1.6.7.2.2.2 [91]
Lading		GGS							7.2.3.20.1 [92]
Schipper	Opleiding	Alle							
		CS							
		GGS							7.2.3.15 [93] 8.2.2.3.1.3, 8.2.2.3.3.2, 8.2.2.3.3.1 en 8.2.2.4 [94]
	Examen	Alle							
		CS							
		GGS							8.2.2.7.1.3 en 8.2.2.7.2.3 [95]
Certificaat van goedkeuring									8.6.1.3 [96]

[61] Voor het kader van de EU uitsluitend de technische voorschriften en de ERI-standaard (specificatie over elektronisch melden) in aanmerking genomen; de personeelsvoorschriften van de EU dienen niet ter staving van concrete vaardigheden.

[62] De technische voorschriften van de ECE/VN zijn niet in aanmerking genomen, aangezien deze praktisch identiek zijn aan die van Richtlijn 2006/87/EG. Het zou echter zinvol kunnen zijn deze nog eens door te nemen met het oog op eventuele bijkomende bepalingen die met betrekking tot de stabiliteit van binnenschepen van belang kunnen zijn.

[63] De werkbijeenkomst "ADN – stabiliteit van tankschepen in de binnenvaart" die op uitnodiging van het Duitse Ministerie voor Verkeer, bouw en stadsontwikkeling (BMVBS) in april, juni en oktober 2011 heeft plaatsgevonden, heeft een serie wijzigingsvoorstellen voor de aanpassing van de verordening bij het ADN-verdrag voorgelegd.

[64] Overname van mogelijke wijzigingsvoorstellen voor Richtlijn 2006/87/EG.

[65] Algemene stabiliteitseisen preciseren zonder een verhoging van de eisen; zware ladingen in aanmerking nemen. Vermijden van toepassingsproblemen; controle mogelijk maken. (Dergelijke werkzaamheden zouden ook voor de eisen aan de sterkte uitgevoerd kunnen worden).

[66] Stabiliteitseisen in het bijzonder met betrekking tot de intactstabiliteit preciseren zonder verhoging van de eisen. Vermijden van toepassingsproblemen; controle mogelijk maken. Speciale voorschriften moeten alleen afwijkingen van de algemene stabiliteitseisen zijn.

[67] Overname van mogelijke wijzigingsvoorstellen voor het ROSR.

[68] Aanpassing van het onderscheid tussen eisen voor gezekerde en ongezekerde containers, indien door eerder onderzoek de noodzaak werd vastgesteld. Indien mogelijk, eisen aan stabiliteitsbescheiden preciseren, opdat zowel eisen als bescheiden voor schippers duidelijk te begrijpen en handhaafbaar zijn.

[69] Overname van mogelijke wijzigingsvoorstellen voor het ROSR. Aanvulling met bijkomende eisen voor vaartuigen die waterwegen van de zones 1 en 2 bevaren.

[70] Aanvulling met voorschriften voor vervoer van zware lading, indien door middel van een eerder onderzoek de noodzaak werd vastgesteld.

[71] Voorschriften over documenten (over stabiliteit) die zich aan boord moeten bevinden, indien door middel van een eerder onderzoek de noodzaak werd vastgesteld.

[72] Overname van mogelijke wijzigingsvoorstellen voor het RPR.

[73] Corrigeren en preciseren van de voorschriften voor containerladingen waarvoor geen bijzondere controles van de stabiliteit noodzakelijk zijn.

[74] Overname van mogelijke wijzigingsvoorstellen voor het RPR.

[75] Aanvulling van het voorschrift voor het aantonen van voldoende intactstabiliteit voor alle stadia van het laden en lossen en voor de definitieve beladingstoestand met "alle in de stoffenlijst overeenkomstig 1.16.1.2.5 vervatte stofdichtheden".

[76] Aanvulling met voorschriften voor gemengde ladingen, in het bijzonder voor de gevallen waarvoor geen bijzondere controles van de stabiliteit noodzakelijk zijn.

[77] Overname van mogelijke wijzigingsvoorstellen voor het RPR.

[78] Aanvulling met een voorschrift dat voorziet dat de stoffenlijst die de schepen betreft als bedoeld in 1.16.1.2.5 van het ADN door het classificatiebureau opgesteld en met bijkomende voorwaarden betreffende "vulgraad afhankelijk van de stabiliteit van het schip of compatibiliteit van de tank- en uitrustingsmaterialen en van de bekledingen" aangevuld moet worden.

[79] Aanvulling met een voorschrift dat voorziet dat de stoffenlijst die de schepen betreft als bedoeld in 1.16.1.2.5 van het ADN aan de wijzigingen van de verordening bij het ADN-verdrag "onverwijld aangepast" moet worden en waarover de voor de afgifte van het goedkeuringscertificaat "bevoegde autoriteit in de actuele versie moet kunnen beschikken".

[80] Aanvullen met een verwijzing naar het ROSR betreffende minimumeisen voor apparatuur voor het maken van stuwplannen. Aanvulling met verplichting tot uitrusting, indien door middel van een eerder onderzoek de noodzaak werd vastgesteld.

[81] Ontwikkeling van een technische standaard voor stuwplansoftware, vergelijkbaar met andere RIS-standaarden.

[82] Aanvullen met minimumeisen en keuringsvoorwaarden voor apparatuur voor het maken van stuwplannen. (Eventueel dezelfde procedure als voor tachografen of Inland AIS-apparatuur. Verwijzing naar standaard opgesteld door ERI-expertgroep.)

[83] Aanvullen met een verwijzing naar ROSR betreffende minimumeisen aan ladingsberekenaars.

[84] Aanvulling met verplichting tot uitrusting, indien door middel van een eerder onderzoek de noodzaak werd vastgesteld.

[85] Uitbreiding van de voorschriften tot vervoer van zware lading, indien door middel van eerder onderzoek de noodzaak werd vastgesteld.

[86] Aanvullen met minimumeisen en keuringsvoorwaarden voor ladingsberekenaars. (Eventueel dezelfde procedure als voor tachografen of Inland AIS-apparatuur.) Onderzoeken of eisen voor ladingsberekenaars van tankschepen in het ROSR of de verordening bij het ADN-verdrag opgenomen moeten worden.

[87] Overname van mogelijke wijzigingsvoorstellen voor het RPR.

[88] Aanvulling met een voorschrift dat voorziet dat "in dubbelwandige schepen of duwbakken zonder middenlangschot de vulgraad van de afzonderlijke ladingtanks met een door de erkende classificatiebureaus toegelaten systeem voor de beladingsberekening moet worden bepaald."

[89] Vorgesehene Voorziene nieuwe versie van de eisen aan elektronische installaties ook tot apparatuur uitbreiden, die nodig zijn voor de stabiliteitstest of andere veiligheidsaspecten van de lading.

[90] Overname van mogelijke wijzigingsvoorstellen voor het ROSR.

[91] Er moeten alarminstallaties en vulstandindicatoren voor de ballastruimten worden voorgeschreven.

[92] Er moet voorgeschreven worden, ballastwater "moet bij de intactstabiliteitsberekening in aanmerking worden genomen"

[93] Voor schippers van schepen die gevaarlijke goederen vervoeren moet het kunnen aantonen dat zij ADN-deskundige zijn worden verplicht.

[94] De aspecten "Stabiliteit en sterkte van het schip, systemen voor de ladingsberekening, gebruik van systemen voor de ladingsberekening, stabiliteitskwesties (theorie), gebruik van ladingsberekenaars (theorie + praktijk)" moeten in de opleidingscursussen voor ADN-deskundigen opgenomen worden.

[95] De vragencatalogus moet worden aangevuld met de thema's die zijn voorgesteld om in de opleidingscursussen voor ADN-deskundigen te worden opgenomen.

[96] De toelating van schepen die gevaarlijke goederen vervoeren moet uitsluitend tot de in de stoffenlijst als bedoeld in 1.16.1.2.5 van het ADN vermelde gevaarlijke goederen worden beperkt.

Aanhangsel 5

Mogelijke werkzaamheden

Deze bijlage vormt geen werkprogramma, maar is uitsluitend een overzicht van de mogelijke werkzaamheden die in het verslag worden aangegeven.

Opleiding

- Bepalingen van het RPR en/of RSP met betrekking tot de opleiding van de schippers aanvullen;

- Leerstof en vragencatalogus betreffende de opleiding van schippers/scheepspersoneel met stabiliteitsaspecten en het gebruik van ladingsberekenaars uitbreiden;

Voorschriften met betrekking tot de bouw en uitrusting van de schepen

- Bouwvoorschriften met betrekking tot een ladingsberekenaar voor container- en tankschepen aanvullen en minimumeisen en keuringsvoorwaarden vastleggen;

- Bouwvoorschriften inzake vulstandindicatoren en vulstandalarmen herzien;

- Minimumeisen en keuringsvoorwaarden voor apparatuur voor het maken van stuwplannen opstellen;

- Herziene versie van de eisen aan elektronische installaties, ook voor apparatuur, die nodig zijn voor de stabiliteitstest of andere veiligheidsaspecten van de lading;

- Stabiliteitsvoorschriften voor tankschepen in de voorschriften voor scheepsbouw herzien;

- Stabiliteitseisen in het bijzonder met betrekking tot de intactstabiliteit preciseren zonder verhoging van de eisen;

- Algemene stabiliteitseisen preciseren, rekening houdend met zware ladingen, en een controle mogelijk maken;

- Onderscheid tussen eisen voor gezekerde en ongezekerde containers aanpassen;

Exploitatie van de schepen

- Eisen voor de aanwezigheid aan boord van verklaringen van de fabrikant betreffende de compatibiliteit van materialen opstellen;

- Uitrustingseisen met betrekking tot de stuwplannen aanvullen;

- Met andere RIS-standaarden vergelijkbare technische standaarden voor stuwplansoftware ontwikkelen;

- Voorschriften voor het vervoer van zware lading aanvullen;

- Voorschriften voor containerladingen waarvoor geen stabiliteitstest is vereist corrigeren en preciseren;

- Voorschriften voor gemengde lading aanvullen;

Diversen

- Bevoegdheden, verplichtingen en verantwoordelijkheden van de classificatiebureaus herzien;

- Bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de afzonderlijke onderdelen van de logistieke keten preciseren met betrekking tot de stabiliteitscontrole door middel van een gedragscode;

- Doelmatigheid van de invoering van een verzekeringsplicht onderzoeken;

- Voorwaarden voor de schadevergoeding van de door blokkade van de waterweg getroffen vervoerders verbeteren;

- Geografische inventarisatie van de beschikbare apparatuur en materieel voor de berging van wrakken en het vrijmaken van het vaarwater uitvoeren;

- Kennis en techniek voor het verwijderen van gevaarlijke goederen bij ongevallen verbeteren;

- Internationale communicatie bij blokkades van de Rijn verbeteren.

PROTOCOL 9

Klimaatverandering en Rijnvaart

Besluit

De Centrale Commissie,

verwijzend naar haar besluiten 2008-I-12, 2009-I-5 en 2009-II-8, alsmede naar de verslagen die daaraan ten grondslag liggen,

in het licht van haar streven,

- de broeikasgasemissies van de Rijnvaart in overeenstemming met de in haar lidstaten beoogde vermindering van de emissies te reduceren en
- de Rijn als waterweg en de logistieke ketens van de binnenvaart voor zover nodig aan te passen, zodat de Rijnvaart ook in de toekomst op betrouwbare en economisch zinvolle wijze vervoersprestaties kan leveren en daardoor een bijdrage kan leveren aan het behoud van belangrijke industriële vestigingen,

na kennis te hebben genomen van het hier bijgevoegde verslag van haar Comité Reglement van Onderzoek, Permanent Technisch Comité en Economisch Comité,

stelt vast dat

- de binnenvaart over het potentieel beschikt, haar broeikasgasemissies ook bij een toenemende vervoersprestatie aanzienlijk te reduceren en daardoor haar verantwoordelijkheid voor een bescherming van het klimaat na te komen,
- op basis van de huidige beschikbare kennis voor de Rijn als waterweg in de nabije toekomst (tot 2050) geen eenduidige veranderingen van de waterstanden in vergelijking met de huidige toestand te verwachten zijn,
- vanaf 2050 sterkere gevolgen van de klimaatverandering voor het functioneren van de infrastructurele bouwwerken en de bevaarbaarheid van de Rijn niet kunnen worden uitgesloten,
- ondanks de naar mogelijkheid zeer beperkte gevolgen van de klimaatverandering tot halverwege deze eeuw de betrouwbaarheid van de binnenvaart als vervoermiddel met het oog op de sterker schommelende waterstanden, de nodige aandacht verdient,

verzoekt

- haar Comité Reglement van Onderzoek, op de voorjaarszitting 2012 het aangekondigde basisverslag te overleggen en een gedetailleerd voorstel te doen voor een strategische benadering van de in de toekomst vereiste werkzaamheden,
- haar Permanent Technisch Comité,
  - het thema klimaatverandering actief te blijven volgen en uiterlijk in 2020 een herziene versie van het onderhavige verslag aan de Centrale Commissie voor te leggen,
  - relevante werkzaamheden van andere internationale organisaties die zich met de klimaatverandering en de aanpassingsmogelijkheden van de binnenvaart en de waterwegen bezighouden, op de voet te volgen met het doel, informatie voor de toekomstige herziening van het onderhavige verslag bijeen te brengen,

- haar Economisch Comité, betrokken te blijven bij het onderzoek dat op economisch vlak plaatsvindt, de resultaten daarvan samen met het betrokken bedrijfsleven door middel van gemeenschappelijke bijeenkomsten de evalueren en de Centrale Commissie daarover tussentijdse verslagen voor te leggen,
- haar secretariaat, de door Besluit 2009-II-8 opgedragen werkzaamheden voort te zetten,

besluit, vooruitlopend op de volgende herziening van het verslag van haar Permanent Technisch Comité een conferentie te organiseren om het belang van de CCR als platform voor het thema “Klimaatverandering en scheepvaart” te onderstrepen, waarbij de resultaten van deze conferentie in het volgende verslag in aanmerking dienen te worden genomen.

Bijlage

Bijlage bij het besluit

Klimaatverandering en Rijnvaart

Gemeenschappelijk verslag van het Comité Reglement van Onderzoek, het Permanent Technisch Comité en het Economisch Comité van de CCR voor de najaarszitting 2011

De broeikasgasemissies nemen wereldwijd sneller toe dan verwacht. Er moet van worden uitgegaan dat het klimaat sterker zal veranderen dan momenteel verondersteld wordt. De vastberadenheid van de lidstaten van de CCR om maatregelen ter vermijding en vermindering van broeikasgasemissies ("mitigation") en aanpassingsmaatregelen ter vermijding van risico's en de benutting van economische en maatschappelijke kansen te treffen ("adaptation"), wint daardoor aan belang.

Al in besluit 2009-II-8 heeft de CCR zich tot doel gesteld,

- de uitstoot van broeikasgassen in de Rijnvaart overeenkomstig de dienovereenkomstige doelstellingen van haar lidstaten terug te dringen en
- de vereiste aanpassingen aan de Rijn als waterweg en de logistieke ketens in de binnenvaart tot stand te brengen, zodat de Rijnvaart ook in de toekomst als betrouwbare en economisch zinvolle vervoerswijze kan blijven functioneren en op deze wijze kan bijdragen aan het behoud van belangrijke industriegebieden.

Dienovereenkomstig heeft de CCR

- haar Comité Reglement van Onderzoek verzocht, voor de plenaire herfstzitting in 2011 op basis van dienovereenkomstige onderzoeken en bijdragen van haar lid- en waarnemerstaten, alsmede van de met haar samenwerkende internationale organisaties en vakverenigingen, een verslag op te stellen en daarin een overzicht te bieden van de maatregelen en mogelijkheden waardoor de uitstoot van broeikasgassen in de binnenvaart zou kunnen worden verminderd, deze te evalueren en een voorstel te doen, hoe deze de scheepsexploitanten en andere potentiële gebruikers op adequate wijze toegankelijk kunnen worden gemaakt,
- haar Permanent Technisch Comité verzocht, voor de plenaire herfstzitting in 2011 mogelijke aanpassingsmaatregelen voor de waterwegen te identificeren en scenario's te ontwikkelen, waardoor de Rijnvaart op langere termijn ondanks de gevolgen van de klimaatverandering kan worden behouden,
- haar Economisch Comité verzocht te onderzoeken, welke regelgevende of andere maatregelen of programma's geschikt zouden kunnen zijn om een verdere reductie van de emissie van broeikasgassen te bereiken, alsmede te onderzoeken, hoe aanpassingen van de logistieke keten aan de genoemde "mitigation" en "adaptation" kunnen bijdragen.

De comités hebben deze werkzaamheden verricht en daarover een afzonderlijk verslag opgesteld. Deze afzonderlijke verslagen zijn als aanhangsels 1 tot en met 3 bijgevoegd.

Het **Comité Reglement van Onderzoek** heeft voor het opstellen van zijn verslag in april 2011 een workshop georganiseerd. De presentaties en belangrijkste conclusies van deze goed bezochte bijeenkomst, die voor wat betreft de bijeengebrachte informatie en ervaringen uitermate succesvol mag worden genoemd, zijn op de website van de CCR, www.ccr-zkr.org, beschikbaar. De belangrijkste vaststellingen van het thans voorgelegde verslag zijn de volgende:

- Als de binnenvaart haar concurrentievoordeel als "klimaatvriendelijk vervoermiddel" wil behouden, moet zij haar broeikasgasemissies verder reduceren.
- De binnenvaart kan daartoe een keuze maken uit een groot aantal maatregelen die in aanmerking komen. De maatregelen hangen samen met de bouw en uitrusting van de schepen, de wijze waarop gevaren wordt, alsmede maatregelen die gericht zijn op een "decarbonisatie" van de brandstof, oftewel, het gebruik van brandstoffen die een lagere CO_2-uitstoot mogelijk maken.

- De maatregelen die in de binnenvaart ter vermindering van de broeikasgasemissies kunnen worden getroffen, kunnen ook andere voordelen met zich meebrengen, zoals bijvoorbeeld een latere uitstoot van schadelijke stoffen en minder negatieve gevolgen van de binnenvaart voor de waterecologie.
- De binnenvaart zal in de komende jaren vermoedelijk in grote omvang op alternatieve brandstoffen en energiedragers moeten overstappen, aangezien brandstoffen op basis van minerale olie steeds krapper en dus duurder worden en ambitieuze klimaatdoelstellingen alleen met alternatieve brandstoffen bereikt kunnen worden.
- Een simulatieberekening van broeikasgasemissies toont aan dat een scenario waarbij vooral het besparingspotentieel gerealiseerd wordt dat bereikt kan worden door een toename van de gemiddelde scheepsgrootte, samen met bedrijfsmatige en scheepstechnische maatregelen, de totale uitstoot van de binnenvaart ook bij een toename van de vervoersprestatie ongeveer gelijk zou blijven. Als er bovendien ook gebruik wordt gemaakt van alternatieve, koolstofvrije of –arme brandstoffen en energiedragers, zou de totale uitstoot zelfs aanzienlijk afnemen.

Het Comité Reglement van Onderzoek is voornemens in het voorjaar van 2012 een uitgebreider basisverslag voor te leggen en de CCR meer in detail een voorstel te doen voor een strategische benadering van omvangrijkere werkzaamheden die in de toekomst nodig zijn. Vanwege het algemene belang van het verslag voor de Rijn- en Europese binnenvaart zal het Comité Reglement van Onderzoek nogmaals een workshop organiseren, waar de belangrijkste resultaten van het verslag met alle betrokken economische branches en de bevoegde internationale organisaties kunnen worden besproken. Het is de bedoeling in het verslag rekening te houden met de opmerkingen en aanvullingen van alle betrokkenen, om zo voor de vaststellingen en conclusies van het verslag een brede acceptatie tot stand te brengen en de toekomstige, diepgaandere werkzaamheden met alle belangrijke spelers in de Europese Rijn- en binnenvaart af te stemmen.

Het **Permanente Technische Comité** heeft zijn verslag afgerond en daarbij in essentie de volgende conclusies getrokken:

- uitgaande van de huidige beschikbare kennis zijn voor de onderzochte waterpeilstanden in de nabije toekomst (tot 2050) geen eenduidige veranderingen ten opzichte van de huidige toestand te verwachten;
- vanaf 2050 zijn gevolgen van de klimaatverandering voor het goede functioneren van de infrastructuurbouwwerken niet uit te sluiten;
- vooralsnog zijn er nog geen infrastructurele maatregelen nodig.

Het verslag beschrijft de belangrijkste ingrepen of maatregelen waarmee de Rijnvaart op langere termijn ook bij een voortschrijdende klimaatverandering behouden kan blijven.

Het **Economisch Comité** heeft zijn taak verricht vanuit de invalshoek van de betrouwbaarheid van het vervoermiddel. Op de eerste plaats heeft men vastgesteld dat de vereisten op logistiek vlak nu al de nodige aandacht vergen, hoewel de gevolgen van de klimaatverandering pas in de tweede helft van deze eeuw merkbaar zullen worden. Enkele ervaringen uit het recente verleden maken het mogelijk de afhankelijkheid van de binnenvaart van de waterstanden te beoordelen en de verstrengeling van dit vervoermiddel met andere belangrijke economische branches vast te stellen. Ook in de wetenschap heeft men oog voor de economische vraagstukken die hiermee samenhangen en zijn er onderzoeksprojecten opgezet waarvan de resultaten over enkele jaren te verwachten zijn.

Ter ondersteuning van de binnenvaart komen twee strategische benaderingen in aanmerking:

- een optimale samenstelling van de vloot met het oog op de afvoer en de vaker voorkomende schommelingen van de waterstanden;
- de integratie van de binnenvaart in co-modale concepten om de betrouwbaarheid te optimaliseren en garanderen.

Wat het onderzoek van eventuele regulerende maatregelen voor de vermindering van broeikasgasemissies betreft, heeft een algemene beschouwing van de politieke plannen op het niveau van de Gemeenschap geen directe conclusies opgeleverd. Er zijn weliswaar voor de diverse vervoerstakken regelingen met betrekking tot CO_2-emissierechten ingevoerd, maar het is niet zo dat voor alle vervoermiddelen over land op korte of middellange termijn dergelijke maatregelen in overweging worden genomen Daarom laat het Economisch Comité de behandeling van dit zeer politieke onderwerp vooralsnog buiten beschouwing.

Het Economisch Comité zal voor de komende jaren de betrouwbaarheid van de binnenvaart en de integratie van deze vervoerstak in co-modale concepten als prioriteit in het werkprogramma opnemen.

Alles bij elkaar genomen maken de verslagen van de comités het volgende duidelijk:

- Alle belangrijke actoren van het complex Rijn- en binnenvaart moeten anticiperen op de gevolgen van de klimaatverandering en vroegtijdig de vereiste aanpassingsmaatregelen voorzien om risico's te voorkomen en de economische en maatschappelijke kansen die dit biedt, te kunnen benutten. Reeds nu al zijn talrijke mogelijke maatregelen bekend, mede omdat de binnenvaart van oudsher met hoog- en laagwaterperiodes geconfronteerd wordt.
- De binnenvaart kan haar broeikasgasemissies aanzienlijk reduceren. Hoewel dit gemeten in absolute hoeveelheden gering is, zal zij het bestaande reductiepotentieel verregaand moeten benutten als zij haar imago van milieu- en klimaatvriendelijk vervoermiddel wil behouden en de noodzaak van een evolutie in de richting van een duurzaam vervoersstelsel in haar voordeel wil beslechten. Hier wordt een oproep gedaan aan alle belangrijke spelers in de binnenvaart om de bestaande opties te benutten en de noodzakelijke maatregelen op de rails te zetten.

Aanhangsels:

1. Mogelijkheden om het brandstofverbruik en de broeikasgasemissies in de binnenvaart te verminderen
2. Maatregelen voor de aanpassing van de waterwegen en scenario's voor het behoud van de Rijnvaart op lange termijn in het licht van een voortschrijdende klimaatverandering
3. Klimaatverandering en logistiek in de Rijnvaart

Aanhangsel 1

Mogelijkheden om het brandstofverbruik en de broeikasgasemissies in de binnenvaart te verminderen

Tijdens de najaarszitting in 2009 heeft de CCR, op grond van haar verantwoordelijkheid bij te dragen aan een duurzame Rijn- en binnenvaart, zich voorgenomen om de uitstoot van broeikasgassen in de Rijnvaart, in overeenstemming met de beoogde emissiereductie van haar lidstaten, te verminderen. Om dit doel te bereiken heeft de CCR aan haar Comité Reglement van Onderzoek opdracht gegeven, vóór de plenaire najaarszitting in 2011, op basis van dienovereenkomstige onderzoeken en bijdragen van haar lid- en waarnemerstaten, alsmede van de met haar samenwerkende internationale organisaties en beroepsverenigingen, aan de CCR een verslag voor te leggen met een overzicht van de maatregelen en mogelijkheden ter vermindering van de van broeikasgassen in de binnenvaart, een evaluatie daarvan, en met een voorstel, hoe deze informatie voor de scheepsexploitanten en andere potentiële gebruikers op adequate wijze toegankelijk gemaakt kan worden.

Het verslag gaat over de uitstoot van broeikasgassen in de binnenvaart in de strikte zin van het woord, ofwel de CO_2-emissies die bij de exploitatie van de binnenschepen ontstaan. De uitstoot van andere stoffen dan CO_2 wordt buiten beschouwing gelaten, net als emissies die niet het gevolg zijn van de benutting van de schepen. Deze beperking hangt voornamelijk samen met het feit dat voor andere emissies van de binnenvaart dan die van CO_2 bij de exploitatie van de schepen slechts weinig bruikbare onderzoeken of gegevens beschikbaar zijn. De beperking doet geen afbreuk aan het doel van het verslag, aangezien CO_2 van alle door de binnenvaart veroorzaakte broeikasgassen verreweg het belangrijkste is, terwijl de overige emissies die niet rechtstreeks met de benutting van de schepen samenhangen, in ieder geval in eerste instantie, dermate gering zijn dat zij buiten beschouwing gelaten kunnen worden. Emissies uit de lading, die bijvoorbeeld in de tankvaart te vinden zijn, moeten niet de binnenvaart worden aangerekend, maar de productieketen waar deze ladingen deel vanuit maken.

Doelstelling ter vermindering van de uitstoot van broeikasgassen in de binnenvaart,

Absoluut gezien zijn de broeikasgasemissies van de binnenvaart in verhouding tot de totale broeikasgasemissies van het verkeer en helemaal in vergelijking met alle antropogene broeikasgasemissies van zeer gering belang. Dit vloeit voort uit de hoge energie-efficiëntie van de binnenvaart en haar overwegend geringe belang in de vervoersmix in Europa. De met de binnenvaart concurrerende vervoermiddelen boeken evenwel vooruitgang bij het verminderen van hun broeikasgasemissies. Als de binnenvaart haar concurrentievoordeel “klimaatvriendelijk” wil behouden, is zij dientengevolge tevens gedwongen de broeikasgasemissies terug te dringen.

Als de uitstoot van de broeikasgassen van het verkeer verder blijft toenemen, zou dit de algemene EU-doelstellingen ter vermindering van de emissies ondermijnen. Daarom zijn er maatregelen nodig om de broeikasgasemissies van het verkeer in overeenstemming te brengen met de globale doelstellingen ter beperking van de klimaatverandering. Terwijl verschillende staten evenals de Europese Commissie de doelen voor de emissiereductie voor het globale vervoer gekwantificeerd hebben, is dit voor de binnenvaart niet het geval. Een dergelijke kwantificering is objectief gezien een complexe aangelegenheid, vooral omdat de kennis van de actuele emissies, van de mogelijkheden om de emissies te verminderen en van de algemene economische ontwikkeling onvolledig is.

Dat neemt niet weg dat een dergelijke kwantificering van de streefdoelen voor alle betrokken partijen nuttig zou zijn. Het zou de onzekerheden verminderen en de betrokken partijen in staat stellen, de politieke, economische, technische en andere processen hieraan te koppelen. De noodzaak van een kwantificering van de doelen en de hiervoor vereiste methodiek voor de vaststelling en realisatie van de beoogde klimaatbescherming zijn in het kader van de OESO op ministerieel niveau al bevestigd. Aangezien de lidstaten van de CCR voor ongeveer driekwart van de vervoersprestatie en dus ook de broeikasgasemissies van de binnenvaart in de EU verantwoordelijk zijn, ligt het voor de hand dat deze staten samen met de CCR het voortouw nemen bij de concretisering van de bijdrage van de binnenvaart aan de bescherming van het klimaat.

”Carbon Footprint” van de binnenvaart

Bij het vervoer van goederen kan de CO_2-intensiteit van een vervoermiddel door de CO_2-emissies in verhouding tot de vervoersprestatie, overwegend in g/tkm, maar bijvoorbeeld ook in g/TEUkm, worden weergegeven. Vaak wordt deze verhouding ook als CO_2-emissiefactor[1] aangeduid. Net als voor andere vervoermiddelen staat bij het bepalen van de carbon footprint van de binnenvaart de CO_2-emissiefactor centraal. In een groot aantal onderzoeken probeert men de CO_2-emissiefactor van de binnenvaart te kwantificeren. De bandbreedte van de waarden die deze onderzoeken hebben opgeleverd, is echter zo groot dat daarmee noch een betrouwbare bepaling van de carbon footprint van de binnenvaart voor het vervoers- of klimaatbeschermingsbeleid mogelijk lijkt, noch de CO_2-emissies van logistieke ketens accuraat kunnen worden afgeleid. Een uitweg hiervoor kan gevonden worden door gegevens van binnenvaartondernemingen over hun brandstofverbruik en de vervoersprestatie van verschillende scheepstypen te kruisen met bepaalde statistieken die de CCR op regelmatige basis bijhoudt. Daaruit zouden betrouwbare en algemeen aanvaardbare waarden voor de CO_2-emissies van de binnenvaart moeten resulteren. Daarbij zouden desbetreffende studies in aanmerking genomen moeten worden. De CCR zou deze werkzaamheden kunnen lanceren, begeleiden en door haar vakkennis en omvangrijke gegevensbestanden kunnen ondersteunen.

Het bepalen van de specifieke emissies van een vervoermiddel is een complexe zaak en met onzekerheden verbonden. Des te lastiger is de vergelijking van de emissies van verschillende vervoermiddelen onderling. De gelijkluidende uitkomst van de desbetreffende onderzoeken lijkt evenwel te zijn dat de specifieke CO_2-emissies van de binnenvaart ongeveer gelijk is aan die van de spoorwegen en duidelijk lager dan die van het wegvervoer.

Momenteel is het ontwerp van de Europese norm prEN 16258:2011 “Methode voor het berekenen en declareren van het energieverbruik en van de uitstoot van broeikasgassen bij vervoersdiensten (goederen- en personenverkeer)” voor het innemen van standpunten ter inzage beschikbaar. De lidstaten en in het bijzonder de beroepsorganisaties kunnen van deze gelegenheid gebruik maken om een standpunt bekend te maken, opdat de binnenvaart in de definitieve versie van de norm op gepaste wijze in aanmerking wordt genomen.

Maatregelen ter vermindering van de uitstoot van broeikasgassen in de binnenvaart,

in aanmerking:
1. vermijding van vervoer,
2. verschuiving van vervoer naar klimaatvriendelijke vervoermiddelen,
3. vermindering van de specifieke emissies.

[1] Terwijl in het Engels het begrip CO_2-emissie gebruikelijk lijkt, wordt in het Duits het begrip CO_2-emissiefactor gehanteerd. Navolgend wordt per principe het begrip CO_2-emissiefactor gebruikt.

In de praktijk wordt met het vervoersbeleid gestreefd naar een gecombineerde implementatie van de drie fundamentele strategieën.

Het onderhavige verslag gaat alleen in op de strategische optie onder 3. Deze optie wordt dit verslag nader toegelicht. Optie 1 kan een inkrimping van de vraag naar binnenvaartvervoer tot gevolg hebben. Optie 2 is alleen dan voor de binnenvaart positief, als de binnenvaart bij het terugdringen van de broeikasgasemissies successen weet te boeken.

Maatregelen ter vermindering van de uitstoot van broeikasgassen kunnen positieve neveneffecten tot gevolg hebben:

- Resulteert de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen uit de vermindering van het brandstofverbruik, treedt in nagenoeg alle gevallen ook een vermindering op van de uitstoot van de andere schadelijke stoffen.
- Een vermindering van het brandstofverbruik resulteert ook in een vermindering van het verbruik van de energiehulpbronnen, in dit geval minerale olie. Dit verstevigt de duurzaamheid van de binnenvaart en vermindert de kosten.
- Wordt de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen gerealiseerd door een vermindering van het ingezette aandrijfvermogen, leidt dat in de regel tevens tot een vermindering van de golfslag en van de wijziging in de stroming in de omringende waterlichamen. Dat draagt vervolgens weer bij aan het behoud van de rivierbedding en -bodem (lagere belasting). Negatieve invloeden van de binnenvaart op de waterecologie worden geminimaliseerd.

De binnenvaart is onderworpen aan bijzondere randvoorwaarden met betrekking tot de mogelijkheden ter vermindering van het brandstofverbruik en de CO_2-emissies, die voor andere vervoermiddelen niet of slechts in veel geringere mate gelden. Kennis en naleving van deze randvoorwaarden is noodzakelijk, wanneer bepaling resp. vermindering van het brandstofverbruik en de CO_2-emissies in de binnenvaart aan de orde is. Binnenschepen varen in relatief ondiep water en zijn daarom per principe onderhevig aan hydrodynamische wetmatigheden van ondiepten. Dit is een wezenlijke factor voor het vereiste motorvermogen van de binnenschepen en daardoor ook voor hun brandstofverbruik en CO_2-emissies.

De scheepseigenaren hebben de keuze uit talrijke technische mogelijkheden om het brandstofverbruik en de CO_2-emissies terug te dringen. Zij kunnen de voor hun schepen en specifieke geval meest rendabele en technisch zinvolste maatregelen kiezen. Wanneer men verschillende maatregelen combineert, kan een vermindering van het brandstofverbruik en van de CO_2-uitstoot van 30% of meer in vergelijking met de thans gangbare schepen mogelijk worden geacht. Bij een verbouwing van voorhanden schepen zijn de potentiële besparingen aanzienlijk geringer. Een kwantificering van het mogelijke besparingspotentieel hangt echter van een groot aantal randvoorwaarden af, die al naar gelang het scheepstype en de gebruiksomstandigheden duidelijk kunnen verschillen. Bij de implementatie van bepaalde maatregelen zijn tekortkomingen in de technische vereisten van de CCR en de EU voor binnenschepen vastgesteld. De voorschriften moeten gemoderniseerd worden, zodat toekomstige veiligheidsproblemen vermeden kunnen worden. Er kunnen grote reductiepotentiëlen worden bereikt door de afmetingen en het draagvermogen van de schepen te vergroten. Vanwege hun zeer grote belang voor de toekomstige ontwikkeling van de emissies, zal het samenspel van deze maatregelen nader worden toegelicht. De grenzen worden hier vooral door de infrastructuur bepaald. Indien grotere scheepsafmetingen bouwwerkzaamheden vereisen, dient er rekening te worden gehouden met de ecologische aspecten van de werkzaamheden aan de waterweg.

De bedrijfsmatige maatregelen voor de vermindering van het brandstofverbruik en de CO_2-emissies hebben veel met de technische maatregelen gemeen. De scheepseigenaren hebben de keuze uit talrijke verschillende maatregelen en kunnen zelf bepalen welke voor hun schip en hun situatie het meest rendabel zijn. Wanneer er tegelijkertijd meerdere maatregelen worden getroffen, kan een vermindering van het brandstofverbruik en van de CO_2-uitstoot van 20% of meer in vergelijking met de huidig gebruikelijke exploitatie van de schepen mogelijk worden geacht. In tegenstelling tot de scheepstechnische maatregelen is er bij operationele maatregelen geen groot verschil tussen nieuwe en reeds bestaande schepen. Het grootste besparingspotentieel wordt bereikt door een optimalisering van de snelheid van de schepen; de optimalisering bestaat eruit, uitgaand van de gewenste aankomsttijd en de vaaromstandigheden op de verschillende etappes van het af te leggen traject, een zo laag mogelijke snelheid te kiezen. Een kwantificering van het mogelijke besparingspotentieel hangt echter van een groot aantal randvoorwaarden af, die al naar gelang het scheepstype en de gebruiksomstandigheden duidelijk kunnen verschillen. Hoewel de scheepseigenaar en schipper het brandstofverbruik en dus ook de emissies van het schip zelf bepalen, zijn er ook een aantal bedrijfsmatige maatregelen waarvoor de waterwegbeheerders de vereiste voorwaarden moeten scheppen, zoals het invoeren van bepaalde applicaties van de binnenvaartinformatiediensten (RIS).

Alternatieve brandstoffen en energiedragers voor de binnenvaart

De binnenvaart maakt vandaag de dag vrijwel uitsluitend gebruik van gasolie of diesel als brandstof. Bij verbranding van gasolie en diesel ontstaat een niet te veronachtzamen hoeveelheid netto uitstoot van CO_2. Met betrekking tot de ontwikkelingen op de brandstofmarkt is op lange termijn voor de binnenvaart een overgang op alternatieve brandstoffen en aandrijvingsvormen een mogelijkheid die niet uitsluitend CO_2-emissies zal verminderen maar tevens de economische duurzaamheid garandeert. Deze alternatieve energiedragers moeten dan wel minder koolstoffen bevatten, of helemaal geen, en op lange termijn of zelfs onbeperkt beschikbaar zijn. Vloeibare biobrandstoffen liggen theoretisch weliswaar voor de hand om de huidige minerale olieproducten als brandstof op te volgen, maar zullen niet in de vereiste hoeveelheden duurzaam geproduceerd kunnen worden. Er zal dus een mix van brandstoffen in de binnenvaart gebruikt gaan worden, bestaand uit vloeibare en gasvormige biobrandstoffen en LNG. Ook elektrische energie die aan boord in accu's of na transformatie in de vorm van waterstof wordt opgeslagen, zou minstens in bepaalde gevallen voor de aandrijving van binnenvaartschepen gebruikt kunnen worden. Voordat het zover is, moet er echter een groot aantal voorbereidingen worden getroffen, ook met betrekking tot de wetgeving voor de binnenvaart. Er zal vooral voor gezorgd moeten worden, dat met de toekomstige energiemix de beoogde emissiereductie in de binnenvaart verwezenlijkt kan worden. Voor de overschakeling van de binnenvaart op alternatieve energiedragers zal daarom een strategie uitgestippeld moeten worden. Deze moet grensoverschrijdend worden afgestemd, omdat de binnenvaart in Europa een internationaal karakter heeft. Als de algemene brandstofstrategie die op het vlak van de EU voor de vervoerssector in zijn geheel is aangekondigd, onvoldoende rekening houdt met de binnenvaart, zou hier voor de CCR een rol weggelegd kunnen zijn.

Scenario's voor de ontwikkeling van broeikasgasemissies in de binnenvaart

De binnenvaart beschikt over een groot aantal maatregelen waarmee de broeikasgasemissies van schepen verminderd kunnen worden. Daarbij gaat het om maatregelen die het gebruik van de schepen, hun constructie en hun uitrusting omvatten. Brede toepassing van deze maatregelen in de toekomst zou men als conservatief scenario kunnen bestempelen, omdat deze maatregelen reeds hun intrede in de binnenvaart hebben gedaan en hier algemeen lijken te zijn geaccepteerd.

Anderzijds Verder is er een omvangrijke groep maatregelen die gericht zijn op de "decarbonisering" van de brandstof, oftewel het gebruik van brandstoffen of van alternatieve energiedragers met een lagere netto uitstoot van CO_2. Deze maatregelen worden in de binnenvaart tot dusver hoogstens in uitzonderingsgevallen toegepast. Een toename in de toepassing van deze maatregelen naar een niveau boven dat van de eerstgenoemde zou daarom in het perspectief van broeikasgasreductie als optimistisch scenario beschouwd kunnen worden.

Kenmerkend voor beide scenario's en van bijzonder betekenis is de verhoging van het gemiddelde draagvermogen van de schepen als resultaat van de voortschrijdende modernisering van de binnenvaartvloot. Een modelberekening van de broeikasgasemissies voor deze scenario's laat zien dat volgens het conservatieve scenario de totale emissie ook bij een toename van de vervoersprestatie nagenoeg constant blijft en volgens het optimistische scenario significant zou kunnen verminderen. Met name voor het vervoers- en milieubeleid lijken de volgende mogelijke conclusies die zich daaruit laten trekken van belang:

- Een brede toepassing van de momenteel al her en der aangewende technische en bedrijfsmatige energiebesparingsmaatregelen en een verdere toename van de gemiddelde scheepsgrootte bieden de mogelijkheid om de absolute hoeveelheid van de bedrijfsemissies van broeikasgas in de binnenvaart ook bij een continue toename van het goederenvervoer op een vrijwel constant niveau te houden.
- Een duidelijke reductie van de absolute hoeveelheid bedrijfsmatige broeikasgasemissie in de binnenvaart bij een gelijktijdige toename van het goederenvervoer zal mogelijk zijn, wanneer op grote schaal naast LNG ook biobrandstoffen of alternatieve energiedragers worden ingezet. Dergelijke brandstoffen moeten echter qua compatibiliteit met bestaande motoren en systemen voor nabehandeling van de uitlaatgassen getest worden.

Aanvullende werkzaamheden

Afgezien van de identificatie en ontwikkeling van praktische maatregelen ter vermindering van het brandstofverbruik staat de binnenvaart nog maar aan het begin van een langdurig proces ter reductie van zijn broeikasgasemissies. In dit verslag zijn de volgende werkzaamheden geïdentificeerd die noodzakelijk zijn om dit proces succesvol te laten verlopen:

- bepaling van de carbon footprint van de binnenvaart;
- ontwikkeling van kwantitatieve doelstellingen ter vermindering van de uitstoot van broeikasgassen in de binnenvaart;
- onderzoek van het CO_2-reductiepotentieel bij het gebruik van LNG en andere alternatieve energiedragers (brandstoffen) in de binnenvaart;
- uitwerking van een strategie voor de toekomstige energiedragers (brandstoffen) in de binnenvaart;
- uitwerking van scenario's voor de ontwikkeling van broeikasgasemissies in de binnenvaart;
- bepaling van de vermindering van het brandstofverbruik op grond van het toenemende gemiddelde laadvermogen van de binnenschepen;
- aanpassing van de technische voorschriften voor binnenschepen gelet op de toelating van alternatieve energiedragers (brandstoffen);

- algemene evaluatie van een bindende invoering van de Energy Efficiency Design Index (EEDI) voor de binnenvaart;
- algemene evaluatie van een bindende standaard van de Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI) voor de binnenvaart;
- verder onderzoek op het gebied van scheepstechnische maatregelen ter vermindering van het brandstofverbruik en van de CO_2emissies van binnenschepen;
- verder onderzoek op het gebied van operationele maatregelen ter vermindering van het brandstofverbruik en van de CO_2emissies van binnenschepen;
- ontwikkeling van kwaliteitsstandaarden voor de toekomstige energiedragers (brandstoffen) in de binnenvaart;
- ontwikkeling van maatregelen op waterwegen en in havens ter vermindering van de uitstoot van broeikasgassen in de binnenvaart.

De CCR kan – vooral gelet op haar beperkte middelen – slechts een aantal van de genoemde, aanvullende werkzaamheden ondersteunen. Zij zal zich daarom concentreren op werkzaamheden,

- voor welke zij over gegevens of kennis beschikt die elders niet in die omvang of kwaliteit beschikbaar zijn, bijvoorbeeld met betrekking tot de regelgevende werkzaamheden of marktobservatie,
- die bijdragen aan de ontwikkeling van strategieën en dus zinvol zijn voor de werkplanning van de CCR op de middellange en lange termijn,
- die nodig zijn voor de voorbereiding van maatregelen door derden, in het bijzonder de scheepvaartbranche, of van latere werkzaamheden van de CCR zelf.

Dienovereenkomstig volgen onderstaand voorstellen voor aanvullende werkzaamheden waar de CCR in de Europese context en in afstemming met de Europese Commissie, het binnenvaartbedrijfsleven en de industrie het voortouw zou kunnen nemen. Als de Europese Commissie van plan is deze werkzaamheden voor haar rekening te nemen, zou de CCR ondersteuning of actieve deelname kunnen aanbieden.

- Bepaling van de carbon footprint door de binnenvaart;
- Bepaling van de brandstofverbruik op grond van het toenemende gemiddelde laadvermogen van de binnenschepen;
- Uitwerking van een strategie en aanpassing van de technische voorschriften voor binnenschepen gelet op de toelating van alternatieve energiedragers;
- Algemene evaluatie van een bindende invoering van de Energy Efficiency Design Index (EEDI) voor de binnenvaart;
- Algemene evaluatie van een bindende standaard van de Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI) voor de binnenvaart;
- Algemene evaluatie van belangrijke aanvullende maatregelen die de CCR ter vermindering van het brandstofverbruik en de CO2-emissies van binnenvaartschepen kan nemen, bijvoorbeeld verkeersbegeleidingssystemen;
- Uitwerking van scenario's van kwantitatieve doelstellingen ter vermindering van de uitstoot van broeikasgassen in de binnenvaart.

Aanhangsel 2

Maatregelen voor de aanpassing van de waterwegen en scenario's voor het behoud van de Rijnvaart op lange termijn in het licht van een voortschrijdende klimaatverandering

1. Uitgangssituatie

Bij Besluit 2009-II-8 heeft het Permanent Technisch Comité de opdracht gekregen, voor de plenaire najaarszitting mogelijke aanpassingsmaatregelen voor de waterwegen te identificeren en scenario's te ontwikkelen waardoor de Rijnvaart op langere termijn ondanks de gevolgen van de klimaatverandering kan worden behouden.

Het onderhavige verslag maakt deel uit van het volledige verslag van de CCR dat hierover zal worden opgesteld.
De conferentie van Rijnvaartministers[1] heeft op 18.10.2007 de Internationale Commissie voor de Bescherming van de Rijn verzocht onderzoek te doen naar de "scenario's voor het afvoerregime van de Rijn". Het onderzoek en de resultaten daarvan worden in hoofdstuk 2.6 beschreven.

Volgens de huidige stand van de wetenschap zal de klimaatverandering waarschijnlijk alleen gevolgen hebben voor de scheepvaart door veranderingen in de hoog- en laagwatersituatie.

2. Stand van het onderzoek in 2011

In dit hoofdstuk worden de inhoud en doelstellingen van de meest actuele nationale onderzoekswerkzaamheden kort beschreven. Daarbij komen alleen projecten aan bod die de Rijn of Rijnvaart centraal stellen.

Voor de verdere uiteenzettingen wordt voornamelijk van de in het project RheinBlick 2050 van de Internationale Commissie voor de Hydrologie van het Rijngebied (ICH) beschreven ontwikkelingstrends uitgegaan, omdat daarin reeds de resultaten van alle nationale voorbereidende werkzaamheden (stand: eind 2010) werden samengevat.

2.1 Zwitserland

Project CCHydro[2]

Doel van het project CCHydro (klimaatverandering en hydrologie in Zwitserland) van het "Bundesamt für Umwelt" (BAFU) is het om uitgaande van de huidige klimaatscenario's voor de verschillende klimaatregio's, reliëfniveaus en geomorfologische kenmerken in Zwitserland, zowel in de tijd als ruimtelijk, gedetailleerde scenario's van de waterkringloop en afvoer voor de periode tot 2050/2100 ter beschikking te stellen.
Het project is in 7 modules ingedeeld:

- Klimaatscenario's voor Zwitserland tot 2100
- Natuurlijke waterhuishouding van Zwitserland en zijn belangrijkste grote stroomgebieden
- Klimaatverandering en waterhuishouding in gevoelige balansgebieden
- Klimaatverandering en laagwater
- Afvoermodellen van Zwitserse gletsjers
- Klimaatverandering en hoogwater
- Klimaatverandering en watertemperatuur

[1] Communiqué van de conferentie van Rijnvaartministers op 18 oktober 2007.

[2] www.bafu.admin.ch/wasser/01444/01991/10443/index.html?lang=de

Het project werd in 2008 gestart. De afsluiting van het project is voor december 2011 gepland.

De eerste resultaten van afzonderlijke modules vormen deel van het project RheinBlick 2050 van de CHR.

De meest recente klimaatscenario's van het project tonen voor Europa een duidelijke opwarming voor de komende 40 jaar en vooral tegen het einde van de eeuw, als de trend niet door maatregelen ter bescherming van het klimaat kan worden tegengehouden. Volgens computermodellen ziet de toekomst er voor de grootste Zwitserse gletsjers niet erg positief uit. Afgezien van de kleine en middelgrote gletsjers, zullen naar verwachting ook de grote gletsjers met uitzondering van luttele resten op de allerhoogste bergtoppen volledig wegsmelten.

2.2 Duitsland

Een belangrijk project met betrekking tot de gevolgen van het klimaat voor de verkeerswaterwegen in Duitsland is het nog tot 2013 lopende onderzoeksprogramma "Auswirkungen des Klimawandels auf Wasserstraßen und Schifffahrt – Entwicklung von Anpassungsoptionen" (afgekort KLIWAS[1]; BMVBS, 2009), dat door het Bondsministerie voor Verkeer, Bouw en Stadontwikkeling (BMVBS) gefinancierd wordt. Het onderzoeksprogramma vindt plaats onder leiding van het BfG, in samenwerking met een aantal leidende instanties van het BMVBS (Bundesanstalt für Gewässerkunde, BfG; Deutscher Wetterdienst, DWD; Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, BSH und Bundesanstalt für Wasserbau, BAW). Het is ingebed in nationale en internationale onderzoeksnetwerken. KLIWAS heeft enerzijds tot doel de economische rentabiliteit van dit vervoermiddel te behouden en anderzijds de waterkwaliteit en levensruimten in en langs de rivieren (Rijn, Elbe, Donau) en aan de kust te waarborgen.

De Rijn en zijn functie als waterweg vormt het onderwerp van het zogenaamde KLIWAS-kernproject (KLIWAS 4.01 – waterhuishouding – waterstanden – transportcapaciteit), dat al sinds 2007 basisgegevens en concepten voor het onderzoeksprogramma opstelt. In dit kader worden alle tot nu toe beschikbare basisgegevens over de klimaatverandering uitgebreid geëvalueerd. De resultaten worden in een aantal wetenschappelijke simulatiemodellen opgenomen, die alle wezenlijke subsystemen van het werkingscomplex waterweg afdekken. Zo wordt een brug geslagen tussen de atmosferische broeikasgasconcentraties (1) via het globale en regionale klimaatsysteem (2) en de waterhuishouding in de stroomgebieden (3) naar de waterweg (4) en de kostenstructuren van de binnenvaart (5).

De voor de Rijn toegepaste methoden van het KLIWAS-kernproject werden nationaal en internationaal afgestemd. De KLIWAS-resultaten (bijv. Nilson et al. 2010b) vormen een belangrijke grondslag voor het coördinatieproject RheinBlick2050 van de ICH en de deskundigengroep KLIMA van de ICBR en daardoor dus ook voor dit verslag. Bovendien zullen zij worden gebruikt voor lopende EU-projecten (bijv. EU-ECCONET, AdaptAlp[2])

2.3 Frankrijk

In het kader van het nationaal plan ter aanpassing aan de klimaatverandering wordt een studie over de kwetsbaarheid van het Franse waternet onder leiding van VNF uitgevoerd. Momenteel wordt het bestek van deze studie over de kwetsbaarheid opgesteld.

[1] http://www.kliwas.de
[2] http://www.adaptalp.org/

2.4 Nederland

2.4.1 Huidige onderzoeken

In Nederland werden in de afgelopen tijd twee onderzoeken gedaan die de verhouding tussen binnenvaart en klimaatontwikkeling tot thema hebben.

Onderzoeksproject ”Klimaat en binnenvaart“

Binnen het ministerie voor Infrastructuur en Milieu heeft Rijkswaterstaat als waterbeheerder laten onderzoeken, welke effecten op middel- en lange termijn als gevolg van de klimaatverandering te verwachten vallen.

Daarbij is gebruik gemaakt van klimaatscenario's van het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI). Het extreme scenario hierbij is W+, waarbij wordt uitgegaan van een temperatuurstijging van ongeveer + 2 °C in het jaar 2050 in vergelijking met 1990, natte en milde winters, samen met warme en droge zomers en een toename van wind- en luchtstromingen.

W+	Warm +	Stijging van de temperatuur op aarde van 2 °C in 2050 in vergelijking met 1990 + mildere en nattere winters door meer westenwind + warmere en drogere zomers door meer oostenwind

Het project behandelt de volgende aspecten, uitgaand van de situatie in het jaar 2050:

a) de gevolgen van de klimaatverandering op de waterhuishouding en de gevolgen voor de binnenvaart (laag-/hoogwater en grondverzakking/verzanding),

b) de gevolgen van de klimaatverandering op kritische punten van de infrastructuur (sluizen en bruggen), op het hoofdwaterwegennet en

c) de gevolgen van de klimaatverandering voor de haven van Rotterdam.

De belangrijkste conclusies zijn:

a) talrijkere en extremere neerslagperioden in de winter en droge perioden in de zomer, als het W+ scenario doorzet;

b) belemmeringen van de scheepvaart door hoog- en laagwater op de Waal, de Rijn en de IJssel. Daardoor ontstaan veranderingen in de vaartijden, vaarkosten, betrouwbaarheid, uitwijkroutes en dus ook hogere transportkosten.

Onderzoeksproject ”Klimaatverandering en binnenvaart: effecten voor de binnenvaart, de haven van Rotterdam en mogelijke oplossingen“

Het onderzoeksproject **”**Klimaat en binnenvaart“ is gedeeltelijk opgegaan in het onderzoek van het consortium **”**Kennis voor Klimaat, Hotspot Rotterdam“. Het genoemde consortium bestaat uit de Technische Universiteit Delft, de Vrije Universiteit Amsterdam, ingenieursbureaus en de vakinstellingen TNO, Arcadis en Deltares, het havenbedrijf Rotterdam en het ministerie voor Infrastructuur en Milieu. Afbeelding 1 laat zien hoe het project gestructureerd is.

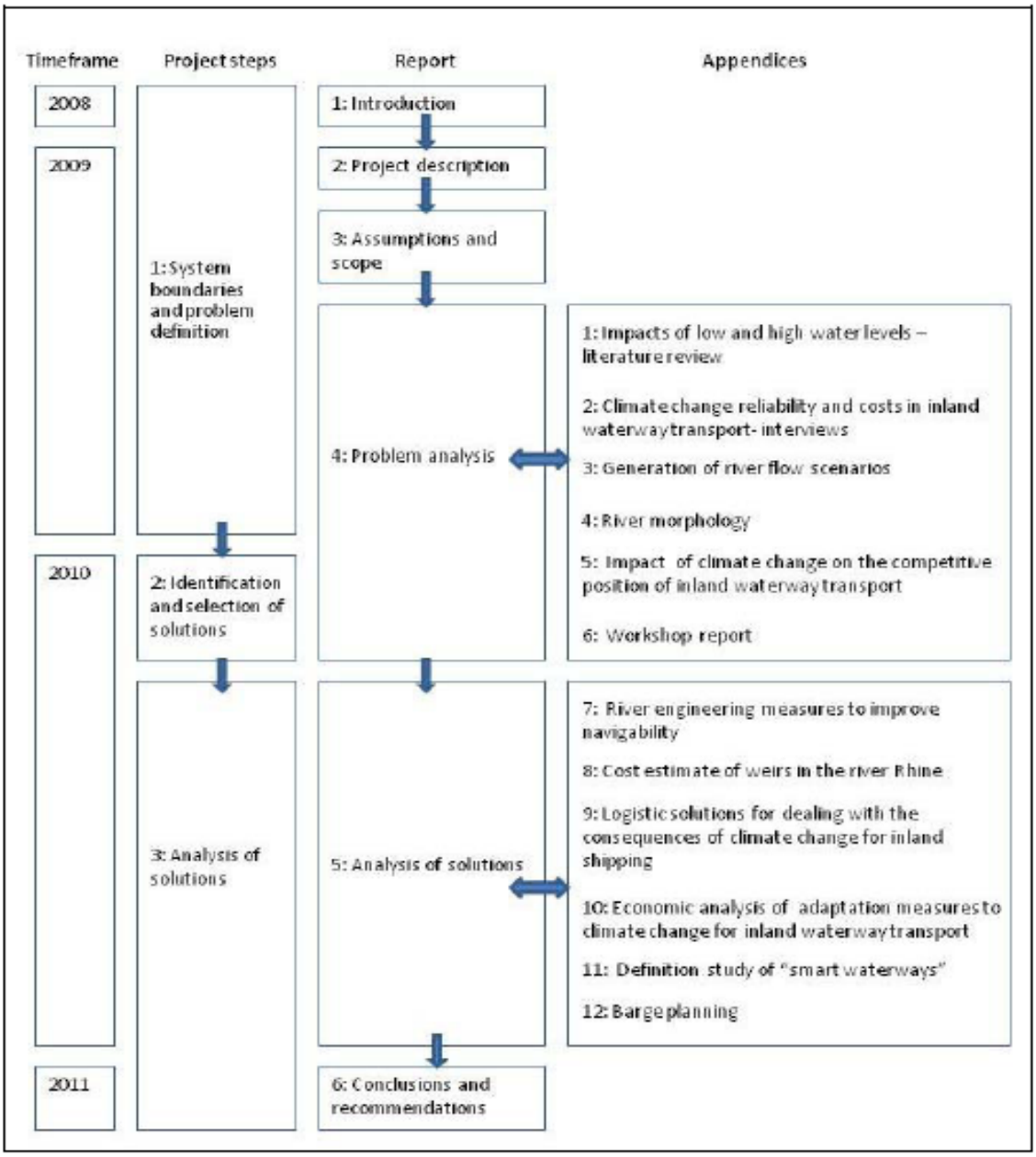
Ook bij dit project is men van het KNMI-klimaatscenario W+ voor het jaar 2050 uitgegaan. De belangrijkst conclusies zijn:

a) meer en extremere neerslagperioden in de winter en droge perioden in de zomer als het W+ scenario doorzet,

b) belemmeringen van de scheepvaart door hoog- en laagwater in de rivieren,

c) hogere transportkosten en vertragingen bij de toevoer van goederen,

d) verschuiving van de binnenvaart naar weg en spoor.



Afbeelding 1: Opzet van het onderzoeksproject **"**Klimaatverandering en binnenvaart: gevolgen voor de binnenvaart, de haven van Rotterdam en mogelijke oplossingen"

2.4.2 Toekomstige onderzoeken

In het kader van het "Deltaprogramma"[1] zal binnenkort meer onderzoek worden gedaan, waarbij vooral aandacht zal worden geschonken aan een nieuwe dimensionering en verdere uitbreiding van de beschikbare modellen voor de rivieren. Daarmee kan de te verwachten dynamiek van het rivierensysteem bij de verschillende klimaatscenario's worden doorgerekend. Er zal een model voor de gehele Rijn worden gemaakt. Er moet echter op worden gewezen dat er geen rekening zal worden gehouden met de regionale verschillen in de veranderingen van de verdeling van de neerslag die als gevolg van de klimaatverandering zouden kunnen ontstaan.

Bovendien zal het eerste onderzoek "Klimaat en binnenvaart in Nederland" in het kader van het "Deltaprogramma" worden voortgezet.

Verwacht wordt dat het KNMI in 2013 de geactualiseerde scenario's zal publiceren.

2.5 RheinBlick2050[2]

De CHR onderzoekt al ongeveer 20 jaar de effecten van de klimaatverandering op de waterafvoer van de Rijn en zijn zijrivieren. Nu er zoveel vooruitgang geboekt is met het klimaatonderzoek, rijst de vraag of dit betere prognoses over de toekomstige waterafvoer zou kunnen opleveren. Om deze vraag te kunnen beantwoorden heeft de CHR het project "RheinBlick2050" (Görgen, et al., 2010) over de gevolgen van een regionale klimaatverandering op het afvoergedrag van de Rijn en zijn hoofd toevoerrivieren Moezel en Main geïnitieerd. Een internationale werkgroep van deskundigen van onderzoeksinstellingen en waterbeheerders heeft de vereiste analyses en berekeningen uitgevoerd, waarvan de resultaten eind 2010 werden gepresenteerd. RheinBlick 2050 dient als basis voor de werkzaamheden van andere nationale instanties en internationale organisaties. Zo zijn de resultaten van het project bijvoorbeeld van groot belang voor de huidige werkzaamheden van de ICBR op het vlak van de klimaatverandering (zie tevens paragraaf 2.6 van dit verslag).

RheinBlick2050 gaat uitsluitend in op de effecten, d.w.z. de veranderingen in het fysische systeem. Aanpassings- of preventiemaatregelen in verband met de klimaatverandering worden niet behandeld. Eén van de kenmerken van het project is dat het een gemeenschappelijk, afgestemd en grensoverschrijdend zicht op de afvoerveranderingen biedt. Het experimentdesign gaat uit van een gangbare methoden om de invloed van de klimaatverandering op de hydrologie te onderzoeken. Er wordt gebruik gemaakt van een bepaald emissiescenario voor broeikasgassen, die afgezet worden tegen verschillende globale klimaatmodellen. Met behulp van een regionaal klimaatmodel (RCM) wordt een samenhang tussen waarnemingen in een groot gebied (bijv. weersomstandigheden) en gegevens van de meetstations (bijv. temperatuur) tot stand gebracht (regionalisering). Aan de hand van dit soort datasets wordt na een uitgebreide beoordeling en keuze van een modelketen een correctie aangebracht voor systematische fouten in de dagelijkse simulatiegegevens van de RCM's voor luchttemperatuur en neerslag. Tot slot worden er hydrologische modelberekeningen voor de analyse van de toekomstige ontwikkeling van het afvoerregime en de laag- en hoogwaterpatronen van stromende waterwegen opgesteld. De scenariobandbreedtes en –tendensen maken het mogelijk veranderingen af te leiden en zijn tevens van belang voor de communicatie van de resultaten. De evaluaties vinden plaats voor bepaalde meetpunten langs de Rijn, Main en Moezel.

---

1 Het Deltaprogramma in Nederland (de Deltawerken van de toekomst) heeft tot doel, Nederland nu en in de toekomst te beschermen tegen hoogwater van de zee en de rivieren, waarbij ook de beschikbaarheid van voldoende zoet water aan bod komt.

2 http://www.chr-khr.org/de/projekte/rheinblick2050

Volgens RheinBlick2050 zijn er voor de nabije toekomst (2021 tot 2050) in het waarnemingsgebied (Rijn, Main en Moezel) ten opzichte van de referentieperiode (1961 tot 1990) in de hydrologische zomer (mei tot oktober) voor gemiddelde en lage afvoeren geen duidelijke veranderingstrends waar te nemen. Voor de hydrologische winter (november tot april) worden waarschijnlijk stijgende laagwaterafvoeren zichtbaar. Bij een verdere toename van de broeikasgasemissies voor het einde van de 21e eeuw kunnen de veranderingen in het afvoerregime volgens de huidige inzichten evenwel duidelijker worden. Voor de gemiddelde afvoer van de Rijn, Main en Moezel tonen de simulaties met deze kenmerken voor de verre toekomst (2071 tot 2100) bijvoorbeeld een toename van tussen de 5% en 40% in de winter en een afname van tussen de 5% en 30% in de zomer.

RheinBlick2050 laat vooral zien dat er niet slechts één projectie van de toekomstige afvoer bestaat. Een groot aantal mogelijke ontwikkelingen levert voor de waarschijnlijkheid van de toekomstige ontwikkelingen een bandbreedte op. Gezien de lange simulatieperiode en de daarmee verbonden onzekerheden, de in de toekomst te verwachten verdere verbeteringen van de klimaatmodellen en talrijke andere invloedfactoren op de toekomstige ontwikkeling van de afvoeren is het volgens de projectverantwoordelijke nodig, projecten zoals RheinBlick2050 van tijd tot tijd bij te stellen.

De concrete resultaten van de modelberekeningen staan in hoofdstuk 3.

2.6 Studie naar scenario's voor het afvoerregime van de Rijn[1]

In opdracht van de ICBR heeft een deskundigengroep van de ICBR in de periode 2008 tot 2011 de "Studie naar scenario's voor het afvoerregime van de Rijn" opgesteld. Bij het overleg was ook het secretariaat van de CCR betrokken. Dit onderzoek bevat samenvattende analyses en biedt een overzicht over de huidige en mogelijk te verwachten veranderingen van het klimaat, de waterhuishouding en de watertemperaturen voor de voor planningen relevante periode tot 2050 (met inbegrip van analyses van klimaatscenario's tot 2100) in het Rijnstroomgebied. De studie is bedoeld als basis voor aanvullende werkzaamheden van de ICBR, namelijk de inschatting van mogelijke gevaren en risico's en de ontwikkeling van toekomstgericht, duurzame, preventieve waterbeheerconcepten/adaptatiestrategieën.

De studie heeft tot doel, actuele bevindingen over de mogelijke gevolgen van de klimaatverandering langs de Rijn op een rij te zetten. In het kader van interinstitutionele onderzoeksactiviteiten en projecten zijn er voor verschillende parameters van de waterhuishouding in het Rijnstroomgebied grote gegevensbestanden geëvalueerd met behulp van grensoverschrijdend afgestemde methodes, waardoor er een geïntegreerde kijk kan worden gegeven op de huidige stand van de kennis. Precieze en "ware" uitspraken over de toekomst zijn niet mogelijk. In plaats daarvan vertonen de resultaten een grote bandbreedte.

Dit geldt in het bijzonder voor simulaties van afvoerextremen. De methode voor de behandeling van hoogwater met een lange herhalingstijd vertoont tekortkomingen, die met name zichtbaar worden aan de Boven-Rijn. Ook wordt er op dit moment geen rekening gehouden met een aantal hydrodynamische aspecten, zoals bijv. het stuwende effect van dijkoverloop en dijkdoorbraak, het stuwende effect van uiterwaarden, maatregelen voor hoogwaterretentie, enz.

[1] Studie naar scenario's voor het afvoerregime van de Rijn, stand april 2011, rapport nr. 188, Internationale Commissie voor de Bescherming van de Rijn (ICBR)

De weergegeven bandbreedtes maken de onzekerheden bij de simulatie met de huidige modellen transparant. Daarbij moet worden bedacht dat de “echte” toekomst nog buiten deze bandbreedte zou kunnen liggen, ondanks de hoge complexiteit en het grote aantal gebruikte modellen. In de actuele modellen wordt er nog geen rekening gehouden met alle elementen van het klimaatsysteem en de waterhuishouding, in de globale klimaatmodellen ontbreekt bijvoorbeeld nog een gekoppelde koolstofkringloop. Hier zal binnenkort verandering in komen, met de publicatie van het in 2013/2014 verwachte evaluatierapport van het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC).

De voorgestelde resultaten zijn meestal gematigder dan de waarden die tot nu toe zijn gepubliceerd. Dit mag evenwel geenszins worden geïnterpreteerd als zou “alle gevaar geweken zijn”. De op grond van recente berekeningen verkregen procentuele veranderingen belopen momenteel getallen in twee cijfers die, als deze worden bevestigd, van het systeem “Rijn” een grote capaciteit tot aanpassing zullen vergen, die bovenop hetgeen dat in de 20e eeuw reeds werd gevergd, komt.. Als er bovendien wordt uitgegaan van een verdere toename van de concentraties broeikasgassen tot het einde van de 21e eeuw zullen de veranderingen nog veel significanter zijn.

In dit rapport is er bewust geen ensemblecentrum weergegeven. Deze waarde vertegenwoordigt in het geval van de mediaan slechts het middelpunt van een range van simulaties die allemaal even waarschijnlijk moeten worden geacht1. De keuze van deze waarde kan niet objectief worden gemotiveerd. De adaptatiediscussie reduceren tot een enkele “klimaatwaarde” kan leiden tot een vertekening van de werkelijke stand van de kennis over mogelijke gevolgen van de klimaatverandering.

De studie van scenario’s voor het afvoerregime van de Rijn komt tot de conclusie dat bij de besluitvorming over een adaptatiestrategie met de onzekerheden van de toekomstprojecties rekening gehouden moet worden. Een deel van de verantwoordelijkheid van de besluitvormer is de beantwoording van de vraag of een adaptatiemaatregel wordt gedimensioneerd op basis van de bovengrens, de ondergrens of de centrale schatting van een ensemble.

2.7 Gevolgen van de klimaatverandering voor het netwerk van binnenwateren (ECCONET)[2]

Met dit researchproject wordt beoogd expertise van partners uit de sectoren meteorologie, hydrologie, infrastructuur, vervoerwetenschappen- en economische wetenschappen bijeen te brengen, om de gevolgen van de klimaatverandering voor het verkeersnet aan de hand van voorbeelden van de binnenwaterwegen te onderzoeken.

Daarbij worden ook de resultaten van de projecten EWENT[3] und WEATHER[4], die de gevolgen van extreme weersomstandigheden voor de gehele vervoersector – met uitzondering van de binnenvaart – onderzoeken, in aanmerking genomen.

Het project ECCONET heeft twee parallelle researchdoelen:

- analyse van de verschillende gevolgen van de klimaatverandering voor de binnenvaart
- analyse van aanpassingsstrategieën en de gevolgen daarvan voor de sector.

Het project ECCONET wordt door tien Europese partners in het kader van het zevende kaderprogramma van de Europese Gemeenschap voor activiteiten op het gebied van onderzoek uitgewerkt. De resultaten van het project zijn naar verwachting in 2012 beschikbaar en dienen ter ontwikkeling van beleidsrichtsnoeren en van een strategisch kader voor de binnenvaart.

---

1 In principe dient er bij analyses op basis van scenario’s geen sprake te zijn van objectieve waarschijnlijkheden. “Waarschijnlijkheden” worden in dit verband altijd beïnvloed door de subjectief gekozen hypothesen en modellen.

2 www.ecconet.eu

3 http://virtual.vtt.fi/virtual/ewent/index.htm

4 http://www.weather-project.eu

3. Hydrologische ontwikkeling

Momenteel kent de Rijn dankzij de toevoer in de lente/zomer van smeltwater en neerslag in de Alpen en door neerslag in de herfst/winter in de lager gelegen gebieden een stabiele afvoer. Het smeltwater van de winterse sneeuwlaag en van de gletsjers is vandaag de dag een belangrijke bron voor de gelijkmatige afvoer in perioden met geringe neerslag. Deze compenserende invloed zal door het afsmelten van de gletsjers in de toekomst echter voortdurend afnemen. De waarschijnlijkheid van langere periodes van buitengewoon lage waterstanden zal in de verre toekomst (2071 tot 2100) toenemen.

In het Rijnstroomgebied zijn er verschillende overlappende afvoerregimes. Het zuidelijke afvoerregime rond de Alpen wordt gekenmerkt door de wisselwerking van opbouw van de sneeuwlaag in de winter, het smelten van de sneeuw in de zomer en relatief veel neerslag in de zomer, het zogenaamde “sneeuwregime” of “nival regime”. Dit heeft tot gevolg dat laagwatersituaties zich voornamelijk in de winter en hoogwatersituaties zich voornamelijk in de zomer voordoen. Kenmerkend voor de zijrivieren van de Rijn die in het middelgebergte voor de waterafvoer zorgen (Neckar, Main, Lahn, Moezel, enz.) is een “regenregime”, oftewel “pluviaal regime”. Hier blijkt dat in de winter meer hoogwater en in de zomer meer laagwater voorkomt. Door een overlapping van beide regimes ontstaat stroomafwaarts van de Rijn, zoals bij de peilschaal in Keulen, een “gecombineerd regime”, oftewel een steeds gelijkmatigere verdeling van de afvoer over het jaar.

Wijzigingen in de klimatologische randvoorwaarden beïnvloeden het afvoerregime. Gezien over de gehele 20e eeuw blijkt er een tendens te bestaan in de richting van meer neerslag (pluvialisering) met dien verstande dat de winterafvoer toeneemt. In het zuiden leidde dit tot een afname en in het noorden tot een versterking van de tegenstellingen binnen een jaar. Voor de 21e eeuw gaan de meeste prognoses ervan uit dat deze tendens behouden zal blijven en op grond van een verdere afname van de afvoer in de zomer zelfs nog sterker zou kunnen worden. De navolgende tabel geeft de marges aan die op grond van deze basistendensen te verwachten zijn.

De percentuele waarden zijn het resultaat van talrijke modelsimulaties, die door verschillende nationale onderzoeksactiviteiten en instituten werden geleverd en in het kader van het coördinatieproject RheinBlick 2050 werden gebundeld en qua methode werden afgestemd. De onderzoeken hebben aangetoond dat er geen “perfect” model voor de simulatie van de toekomstige afvoer- en waterwegomstandigheden bestaat. Het is daarom gangbaar, verschillende modellen in te zetten, teneinde de onzekerheidsmarge van de simulaties te vast te kunnen stellen.

Tabel 1: De te verwachten percentuele veranderingen in de laagwaterafvoer (NM7Q) in periodes van 30 jaar ten opzichte van het gesimuleerde heden (1961 tot1990) en het midden (2021 tot 2050 – nabije toekomst) resp. het einde (2071 tot 2100 – verre toekomst) van de 21e eeuw. *De cursief gedrukte peilstations bevinden zich niet aan de Rijn.* (Bron: Nilson et al., 2010b)

	Peilstation	2021 – 2050	2071 - 2100
NM7Q Zomer hydrologisch zomersemester (mei-okt)	Bazel	+/-10%	-20 tot -10%
	Maxau	+/-10%	-20 tot -10%
	Worms	+/-10%	-25 tot -10%
	Kaub	+/-10%	-25 tot -10%
	Keulen	+/-10%	-30 tot -10%
	Lobith	+/-10%	-30 tot -10%
	Raunheim (Main)	0 tot +20%	-20 tot 0%
	Trier (*Moezel)*	+/- 20%	-50 tot -20%
NM7Q Winter hydrologisch winter-semester (nov-apr)	Bazel	+5 tot +15%	0 tot +15%
	Maxau	0 tot +10%	-5 tot +15%
	Worms	+5 tot 15%	-5 tot +15%
	Kaub	0 tot +15%	-5 tot +15%
	Keulen	0 tot +15%	0 tot +20%
	Lobith	0 tot +15%	-5 tot +15%
	Raunheim (Main)	+5 tot 15%	0 tot +20%
	Trier (Moezel)	+/-15%	0 tot +20%

NM7Q: het laagste rekenkundige gemiddelde van de afvoer gedurende zeven dagen na elkaar

Grijs	Geen trend
Blauw	Toename van de afvoer
Oranje	Afname van de afvoer
Wit	Geen conclusie mogelijk

Tabel 2: De te verwachten percentuele veranderingen van de gemiddelde hoogwaterafvoer (MHQ), alsmede de afvoer bij "vaak optredend", "gemiddeld" en "extreem" hoogwater (uitgedrukt in het aantal gebeurtenissen per 10, 100 en 1000 jaar) in periodes van 30 jaar ten opzichte van het gesimuleerde heden (1961 tot 1990) en het midden (2021 tot 2050 – nabije toekomst) resp. het einde (2071 tot 2100 – verre toekomst) van de 21e eeuw. *De cursief gedrukte peilstations bevinden zich niet aan de Rijn.* (Bron: Nilson et al., 2010b)

Index	Peilstation	Nabije toekomst	*Verre toekomst*
MHQ hydrologisch jaar (nov-okt)	Bazel	-5% tot +10%	*-25% tot +15%*
	Maxau	-5% tot +15%	*-20% tot +15%*
	Worms	-10% tot +20%	*-15% tot +15%*
	Kaub	-5% tot +25%	*-10% tot +20%*
	Keulen	0% tot +20%	*-5% tot +25%*
	Lobith	0% tot +20%	*-5% tot +20%*
	Raunheim (Main)	0% tot +35%	*0% tot +35%*
	Trier (Moezel)	-10% tot +15%	*-10% tot +20%*
Afvoer bij "vaak optredend" hoogwater	Bazel	-10% tot +10%	*-20% tot +20%*
	Maxau	-15% tot +20%	*-15% tot +25%*
	Worms	-15% tot +15%	*-10% tot +35%*
	Kaub	-15% tot +15%	*-5% tot +40%*
	Keulen	-5% tot +15%	*0% tot +40%*
	Lobith	-5% tot +15%	*0% tot +35%*
	Raunheim (Main)	0% tot +30%	*5% tot +40%*
	Trier (Moezel)	-5% tot +15%	*0% tot +25%*
Afvoer bij "gemiddeld optredend" hoogwater	Bazel	-20% tot +10%	*-30% tot +25%*
	Maxau	-10% tot +15%	*-25% tot +30%*
	Worms	-5% tot +20%	*-25% tot +35%*
	Kaub	-5% tot +20%	*-10% tot +25%*
	Keulen	0% tot +20%	*0% tot +25%*
	Lobith	0% tot +20%	*0% tot +25%*
	Raunheim (Main)	0% tot +20%	*0% tot +35%*
	Trier (Moezel)	-5% tot +25%	*-5% tot +25%*
Afvoer bij "extreem" hoogwater	Bazel	-20% tot +35%	*-10% tot +50%*
	Maxau	-20% tot +35%	*-20% tot +65%*
	Worms	-15% tot +30%	*-20% tot +45%*
	Kaub	-5% tot +25%	*-10% tot +30%*
	Keulen	-5% tot +25%	*0% tot +30%*
	Lobith	-5% tot +20%	*-5% tot +30%*
	Raunheim (Main)	-5% tot +40%	*0% tot +45%*
	Trier (Moezel)	-35% tot +20%	*-20% tot +45%*

MHQ: gemiddelde hoogwaterafvoer

Grijs	Geen trend
Blauw	Toename van de afvoer
Oranje	Afname van de afvoer
Wit	Geen conclusie mogelijk

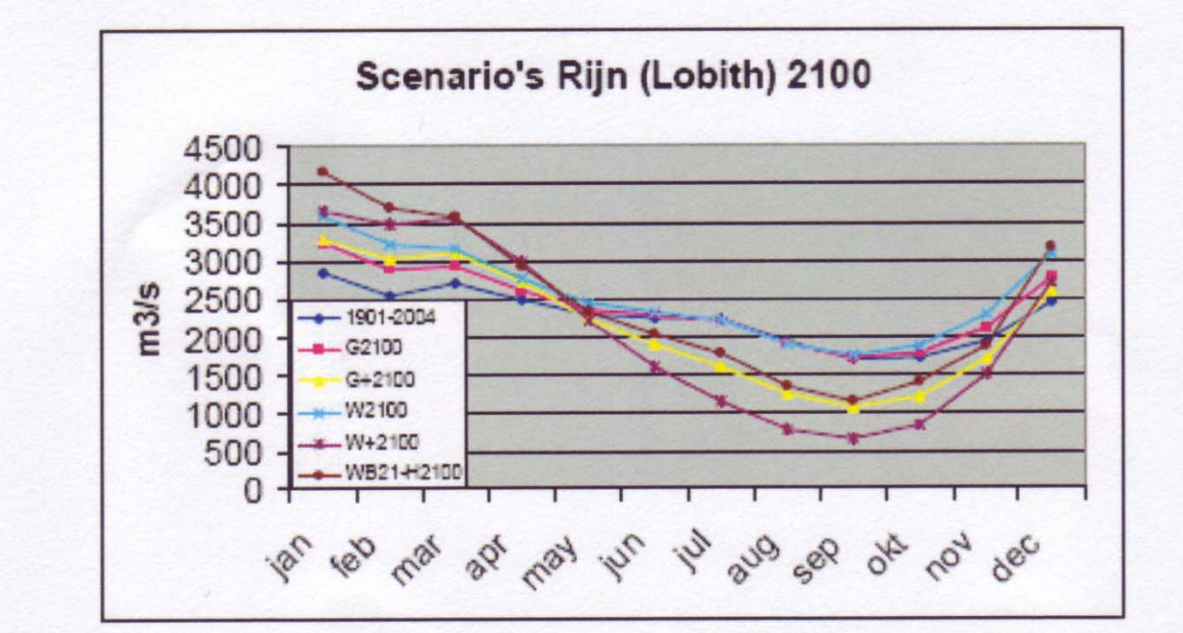
4. Gevolgen voor de Rijnvaart

4.1 Waterpeil

Na analyse van de nu beschikbare studies zijn voor de onderzochte peilstations in de nabije toekomst, dus tot 2050, geen eenduidige veranderingen in vergelijking met de huidige situatie vast te stellen. Verschillende hoogwaterparameters tonen voor meerdere meetpunten stijgende trends, maar de onzekerheidsmarge is aanzienlijk (- 5% tot + 25%). De voor de zomermaanden vaak veronderstelde toename van extreme laagwatersituaties wordt niet bevestigd. De geprognosticeerde veranderingen van de laagwaterafvoeren laten tijdens de zomer geen tendens zien (+/- 10%). Voor de wintermaanden leveren de simulaties zelfs stijgende waarden (0% tot + 15%), wat eigenlijk gunstig voor de scheepvaart zou moeten zijn.

Voor de verre toekomst (2071 tot 2100) is er evenwel sprake van grotere veranderingen, als men tenminste uitgaat van een verdere toename van de broeikasgasuitstoot (en de daarmee gepaard gaande verdere stijging van de temperatuur). Voor de gemiddelde afvoeren worden in de simulaties gedeeltelijk sterkere afwijkingen berekend dan voor de nabije toekomst. De bandbreedte neemt voor enkele parameters en peilstanden met 40% toe. De afname van de laagwaterafvoeren in de zomer wordt met 10% tot 30% aangegeven en de toename in de winter ligt tussen de 5% tot 30%.

Voor de peilschaal te Lobith geeft de volgende afbeelding modelberekeningen voor 2100 weer (RHINEFLOW-3). In vergelijking met de gemiddelde waarden van 1901 tot 2004 is een toename van de afvoer in de winter en een afname in de zomer waarneembaar.



Afbeelding 2: Gemiddelde maandelijkse Rijnafvoeren voor verschillende scenario's in 2100

Ondanks de bandbreedte van de resultaten blijkt duidelijk uit de scenario's dat voor de verre toekomst potentiële maatregelen (zie hoofdstuk 5) in overweging genomen kunnen worden, om vooral de voor de zomermaanden voorspelde extreme laagwaterperiodes voor de Rijn en de daaruit voorvloeiende beperkingen voor de scheepvaart te compenseren.

4.2 Infrastructuur

Vanaf 2050 kunnen de effecten van de klimaatverandering voor het goede functioneren van de gebouwde infrastructuur, en dan vooral de stuwen in de Boven-Rijn en in Nederland de bruggen, vaargeulen, dijken en havens, niet uitgesloten worden.

Hoog- en laagwaterperioden zijn, onafhankelijk van de klimaatverandering, van groot belang voor wat de bouwtechnische scheepvaartvoorzieningen betreft en hiermee moet toch al bij verbouwingen en nieuwbouw, alsmede bij renovatie rekening worden gehouden.

Tabel 3 biedt een overzicht van de scheepvaartinfrastructuur die bij hoog- en laagwater een knelpunt zou kunnen vormen:

Tabel 3: Kritische infrastructuur

Bouwwerk	**Opmerkingen**
Sluizen	Als de bovenstroom bij de sluis niet diep genoeg is, kan de zogenaamde drempel bij de ingang een kritiek punt gaan vormen. Deze drempel, die samen met de sluisdeuren de waterdichting vormt, ligt vaak iets hoger dan de daarachter liggende vaargeul.
Bruggen	De extreme scenario's worden gekenmerkt door langere perioden laagwater, maar ook hoogwater kan voorkomen. Hierdoor kunnen vooral voor de containervaart problemen ontstaan voor de doorvaart onder lage bruggen tussen Bazel en Straatsburg.
Havens en kades	Het gebruik van havenbekkens of kades kan door extreme waterstanden gedeeltelijk of geheel beperkt worden.
Dijken	Dijken vormen op de eerste plaats een bescherming tegen hoogwater, maar zijn tevens van nut voor de scheepvaart. Als de dijken door hoogwater meer belast worden, zou dit tot belemmeringen voor de scheepvaart kunnen leiden. Omgekeerd zou een versterking en verhoging van de dijken als bescherming tegen hoogwater de scheepvaart bij hogere waterstanden mogelijk kunnen maken dan nu het geval is.
Vaargeul/rivierbed	Het rivierbed is permanent aan veranderingen onderhevig. Dit is enerzijds te wijten aan menselijke activiteiten, maar anderzijds ook aan natuurlijke processen zoals de afzetting van sediment en erosie. De afzetting van sediment en erosie worden o.a. door de waterstanden en de stroomsnelheid beïnvloed, die op hun beurt weer door het debiet worden beïnvloed. De toename van extreme afvoersituaties op grond van de klimaatverandering zal dienovereenkomstig tot meer erosie en sedimentafzettingen leiden.
Ligplaatsen	Ligplaatsen moeten op extreme waterstanden berekend zijn. Dit geldt zowel voor hun vormgeving als voor het aantal beschikbare ligplaatsen, omdat er bij hoogwater van de ligplaatsen meer gebruik wordt gemaakt.
Kribben	Kribben hebben tot doel bij laagwater een waterstand te waarborgen die scheepvaart toelaat en vragen om de nodige aanpassingen.

4.3 IJsgang

De water- en luchttemperatuur hebben geen directe invloed op de scheepvaart.

De binnenvaart wordt echter in bepaalde jaren sterk gehinderd door ijsvorming, en dan vooral op de kanalen. Als de temperaturen in de winter stijgen, zal dit de scheepvaart op de kanalen direct ten goede komen en indirect dus ook de Rijnvaart. Anderzijds zou een verbeterde waterkwaliteit het vriespunt van het water kunnen verhogen en dus zou het waarschijnlijker worden dat de rivier bevriest ondanks de stijgende gemiddelde luchttemperatuur. Dit zou eventueel ook voor de Rijn kunnen gelden.

4.4 Stijging van de zeespiegel

De stijging van de zeespiegel leidt op zeer lange termijn tot een stijging van het waterpeil in de rivieren en tot veranderingen in het rivierbed. De gevolgen zullen zich waarschijnlijk voornamelijk beperken tot de monding en benedenloop van de Rijn. Ook de invloed van de getijdenwerking zal landinwaarts merkbaar worden. Voor de binnenvaart heeft het stijgen van de zeespiegel een gunstige werking, omdat de rivieren hierdoor dieper worden. De rivier reageert echter met een sterke vertraging.

5. Facit en mogelijke maatregelen

5.1 Facit

Uitgaande van de huidige beschikbare kennis zijn er voor de onderzochte meetpunten in de nabije toekomst (tot 2050) geen eenduidige veranderingen ten opzichte van de tegenwoordige situatie te identificeren.

Vanaf 2050 zijn als gevolg van de klimaatverandering effecten voor het functioneren van de infrastructuur niet uit te sluiten.

5.2 Mogelijke maatregelen

Dit verslag heeft tevens tot doel mogelijke maatregelen aan te duiden die ook bij langere periodes hoog- en laagwater als gevolg van het klimaat een veilige en rendabele scheepvaart mogelijk maken.

Hoewel er talrijke maatregelen ter beschikking staan waardoor de Rijn als waterweg aan de voortschrijdende klimaatverandering zou kunnen worden aangepast, kunnen zij aan de hand van de nu beschikbare kennis slechts zeer gedeeltelijk worden geëvalueerd. Maar momenteel is het derhalve nog niet mogelijk, in detail een beschrijving te geven van de scenario's die in aanmerking komen om de Rijnvaart op lange termijn te waarborgen.

De verwachte hoog- en laagwatersituaties zijn op zich niets nieuws en zijn niet alleen het gevolg van de klimaatverandering. Daarom heeft de binnenvaart al maatregelen ontwikkeld waardoor ook onder minder gunstige voorwaarden transporten kunnen plaatsvinden, waar bijvoorbeeld bij lang aanhoudende droogteperiodes dan ook gebruik van wordt gemaakt.

Daarnaast zijn er nu al ontwikkelingen die ook in de verre toekomst (2071 tot 2100) voor de klimaatverandering waardevol kunnen zijn. De toepassing en het gebruik van beschikbare gegevens zijn van groot belang voor de logistieke keten. In het kader van het concept voor de binnenvaartinformatiediensten (RIS) zijn systemen ontwikkeld om de actoren te informeren over de actuele waterstanden, waterstandprognoses, reisplanning, verkeerssturing enz. Ook het automatische identificatiesysteem (AIS) en het systeem voor de elektronische weergave van scheepvaartkaarten en de daarin vervatte informatie (ECDIS) spelen een rol. Hier is er ook nu al behoefte aan precieze informatie over de laaddiepte en waterstanden. Het zou zeer interessant zijn als men enkele dagen voor vertrek over een gedegen prognose voor de waterstanden zou kunnen beschikken, zodat de reis en belading dienovereenkomstig gepland kunnen worden. Als gevolg van de klimaatverandering zal de vraag naar dit soort informatie zeker toenemen.

Op grond van de huidige inzichten over de mogelijke hoog- en laagwatersituaties hoeven voor de Rijnvaart niet direct maatregelen te worden getroffen. Het is echter aan te raden bij de bouw van nieuwe infrastructuur – voor zover mogelijk – rekening te houden met de gevolgen van de klimaatverandering. Dit valt in de categorie van de “no-regret-maatregelen”. Dit zijn maatregelen die onafhankelijk van het doel “aanpassing van de Rijnvaart aan de klimaatverandering” getroffen kunnen worden, terwijl ze ook binnen deze optiek zinvol zijn. Het gaat daarbij om maatregelen die uitgevoerd kunnen worden, zonder ze op een later tijdstip te moeten “betreuren”, omdat ze primair voor een ander doel bestemd waren.

Afgezien van deze maatregelen moet er op langere termijn - al naar gelang hoe de klimaatverandering zich ontwikkelt - mee gerekend worden dat het dringender zal worden om in te grijpen. Hiertoe worden navolgend mogelijke maatregelen vermeld.

Bouwtechnische aanpassingen aan de rivier

Hierna volgt een beschrijving van het onderscheid dat tussen twee soorten bouwtechnische aanpassingen aan de rivier gemaakt kan worden.

Technische maatregelen
De bevaarbaarheid kan door technische maatregelen in het vaarwater verbeterd worden, bijv. door uitbaggeren, aanleg van kribben, kolkopvulling, plaatsen van bodemschermen, aanleg van onderwaterkribben, strekdammen en wijzigen van bestaande kribben. Onder bepaalde omstandigheden kunnen deze maatregelen een structurele verbetering van de bevaarbaarheid opleveren. Baggerwerk is verreweg de goedkoopste technische oplossing om de bevaarbaarheid te verbeteren. Toch is er een voorkeur voor duurdere duurzame maatregelen, aangezien baggerwerk de scheepvaart belemmeren of het ongevalrisico verhogen kan.

Stuwregeling van de Rijn
Stuwregeling van bepaalde gedeelten van de Rijn is mogelijk door middel van waterkeringen en sluizen. In tijden van een lage afvoer zijn de waterkeringen gesloten, zodat hierdoor een vaardiepte gewaarborgd wordt die scheepvaart toelaat. De sluizen maken het mogelijk, zei het met enige vertraging, de scheepvaart voort te zetten.

Watermanagement

Hierbij gaat het in het bijzonder om maatregelen die vooral in de Boven-Rijn het water langer vasthouden. Dit kan door middel van het aanleggen van retentiebekkens, nieuwe stuwdammen in de Alpen en verdere retentiemaatregelen. Er zijn ook duurzame renaturatiemaatregelen denkbaar, zoals de inrichting van natte weilanden en een grotere waterdoorlaatbaarheid van de bodem. Deze maatregelen kunnen ertoe bijdragen de afvoer te vertragen en gelijkmatig over het jaar te verdelen.

Logistiekmanagement

Het gaat hier om het verhogen van de belastbaarheid en flexibiliteit van de verzorging door wijziging van de logistieke keten. Dit kan bereikt worden door het ter beschikking stellen van grotere opslaghallen, meer opslagcapaciteit, alternatieve routes, extra vervoermiddelen of extra overslagfaciliteiten in havens en terminals. Extra opslagcapaciteit en kleinere schepen zijn de best haalbare oplossingen voor stroomopwaarts gelegen vestigingsplaatsen. Het tijdelijke gebruik van schepen als drijvende opslagplaatsen zou ook een optie kunnen zijn. Een langere dagelijkse exploitatie van de schepen kan een positieve bijdrage aan het logistieke beheer leveren en tegelijkertijd de rendabiliteit verbeteren. Dit lijkt bijzonder effectief en dient dus twee doelen.

Vlootmanagement

Hier worden in het bijzonder schepen met geringere diepgang in aanmerking genomen. Deze schepen zijn breder, langer en uit licht materiaal vervaardigd. Bovendien hebben zij gedeeltelijk een extra (tijdelijk) drijfvermogen.

Voor de uitvoering van bepaalde maatregelen, zoals uitdieping in plaats van verbreding van de vaargeul, aanleg van retentievoorzieningen, doorlaatbaar maken van grondoppervlakken en renaturatie, moeten ruimschoots voor de planning van maatregelen in overweging worden genomen. Met name de voor milieurelevante maatregelen voorschreven milieueffectrapportage en vereiste inspraak van burgers en betrokken actoren kunnen afhankelijk van de omvang van de maatregelen zeer veel tijd in beslag nemen.

Het laatste rapport van het IPCC over de stand van zaken waarin geactualiseerde informatie over de te verwachten klimaatveranderingen zal worden geleverd, wordt voor eind 2013 verwacht. Waarschijnlijk zal daarin rekening zijn gehouden met de laatste ontwikkelingen in de globale klimaatmodellen. Deze aangepaste klimaatmodellen zullen vermoedelijk een betrouwbaardere uitspraak over de toekomstige ontwikkeling van de klimaatverandering en de gevolgen daarvan voor het afvoerregime van de Rijn mogelijk maken.

Facit

Maatregelen van infrastructurele aard zijn vooralsnog niet onmiddellijk nodig.

Aanhangsel 3

Klimaatverandering en logistiek in de Rijnvaart

Inleiding

1. De Rijnvaart zal halverwege deze eeuw naar alle waarschijnlijkheid het hoofd moeten bieden aan waterstanden die steeds onberekenbaarder worden. Enerzijds zullen zich steeds vaker pieken in de waterafvoer voordoen die tot hoogwater leiden en de scheepvaart kunnen belemmeren, en anderzijds zullen er langere periodes met een geringe afvoer ontstaan, die lage waterstanden zullen veroorzaken. Hoewel deze omstandigheden slechts geleidelijk aan hun intrede zullen doen, kan men zich op grond van het recente verleden reeds een voorstelling maken van de nieuwe randvoorwaarden waarbinnen de logistieke activiteiten die tegen die tijd zullen plaatsvinden.
2. Wat zijn de kenmerken van de binnenvaart aan het begin van de 21ste eeuw als deel van een efficiënt vervoersstelsel over land, dat uit vier verschillende vervoermiddelen bestaat (namelijk het wegvervoer, het spoor en de waterweg (opgesplitst in short-sea-verbindingen en binnenvaart)? Algemeen kan worden gesteld dat de vervoersactiviteiten geleidelijk aan steeds meer in de industriële en distributieactiviteiten geïntegreerd zullen worden. Wat de industrie betreft, gaat het enerzijds om de aanvoer van voor de productie gebruikte grondstoffen en anderzijds om de distributie van half- en eindproducten. Aan de kant van de distributie kan men in het algemeen diverse fasen onderscheiden, waarvan enkele ook de binnenvaart betreffen. Bovendien vindt de binnenvaart plaats binnen een context die
   - bepaald wordt door de waterwegen die de zeehavens met de industriële ballingsgebieden en distributiecentra in het achterland met elkaar verbinden en
   - qua organisatie, planning, verpakking en handling gekenmerkt wordt door een hoge mate aan precisie.

   Het gevolg hiervan is dat een zo groot mogelijke betrouwbaarheid het belangrijkste vereiste is.

Rol van de binnenvaart voor de economie, de toevoer voor de industrie, alsmede de distributie:

a) Belang van de binnenvaart voor de toevoer

3. Het logistieke belang van de binnenvaart voor de industrie ligt vooral in het vervoer van diverse droge en vloeibare bulkgoederen :
   - ertsen en kolen voor de staalnijverheid
   - kolen voor elektriciteit- en thermische centrales in de energiesector
   - agrarische grondstoffen voor de voedingsmiddelenindustrie (bijv. oliemolens) en de productie van hernieuwbare energiedragers (bijv. ethanol)
   - petrochemische grondstoffen (bijv. nafta) voor de chemische industrie
   - het vervoer van middeldestillaten om capaciteitstekorten – of overschotten tussen de afzonderlijke aardolieraffinaderijen te overbruggen.

4. Wat het vervoer van bulkgoederen betreft, heeft de binnenvaart gedeeltelijk een zeer hoog marktaandeel. Dit geldt met name voor de staalnijverheid en de energiesector. In de Duitse staalindustrie ligt het marktaandeel van de binnenvaart voor de toevoer van ertsen bij circa 60 %, terwijl de toevoer van steenkolen en staalschroot respectievelijk 40 % en ongeveer 20 % bedragen.[1]

[1] Bron: Wirtschaftsvereinigung Stahl

5. Ten aanzien van de modal-split moet daarbij rekening worden gehouden met regionale verschillen: de Duitse staalindustrie is grotendeels niet langs de Rijn gelegen, maar in Noord-Duitsland, en de af- en aanvoer van en voor deze staalfabrieken geschiedt meestal per spoor. Alles bij elkaar genomen kan daarentegen worden gesteld dat grote delen van de Duitse, Belgische en Franse staalindustrie hun ertsen gedeeltelijk per zeeschip en gedeeltelijk per binnenschip (hoofdzakelijk via de zeehavens Rotterdam, Antwerpen en Gent) aangevoerd krijgen.[1] Bij het vervoer van bulkgoederen komen de volgende factoren de binnenvaart als vervoermiddel ten goede:

   - *Kostenvoordelen:*
     De in vergelijking met het spoor en wegvervoer grote vervoerscapaciteiten van binnenschepen leveren kostenvoordelen op (schaaleffecten) en dus een concurrentievoordeel in vergelijking met de twee andere vervoermiddelen over land.

   - *Grote vervoersafstanden bij de toevoer van grondstoffen aan de industrie:*
     Een zeeschip doet er twee à drie weken over om ertsen van Brazilië naar Rotterdam te brengen. Het vervoer over binnenwateren van Rotterdam naar de staalfabrieken in het Ruhrgebied, vergt echter slechts één dag. Het deel dat de binnenvaart in het hele proces van de grondstoffentoevoer voor haar rekening neemt, is dus zeer klein en het nadeel van de beperkte snelheid van binnenvaartschepen legt nauwelijks gewicht in de schaal.

   Vergelijkbare voorbeelden kunnen aangevoerd worden voor de levering en wereldwijde handel van landbouwgrondstoffen voor de voedingsmiddelenindustrie. Soja wordt bijvoorbeeld vanuit de USA met zeeschepen naar Rotterdam vervoerd en vandaar verder via de Rijn, het Rhein-Main-Donau-kanaal en de Donau naar Hongarije, waar het tot veevoeder wordt verwerkt.

6. Aangezien de ondernemingen door de bank genomen ernaar streven de kosten van voorraden zo laag mogelijk te houden, worden zeehavens meer en meer als voorgeschakelde opslagplaatsen voor belangrijke grondstoffen en industriële halffabricaten (bijv. voor de staalindustrie) gebruikt. De bevoorrading van de industrie geschiedt vanuit deze zeehavens via de binnenvaart in relatief kleine hoeveelheden die precies zijn afgestemd op de productie in de desbetreffende fabrieken. Zeehavens fungeren op deze manier in combinatie met de binnenvaart voor het vervoer als buffer ("*foreward integration*", de verzorging met grondstoffen als onderdeel van het productieproces).
7. Samenvattend kan gesteld worden dat:

   - *de lage transportkosten van het binnenschip in het licht van*
   - *de grote afstanden waarover grondstoffen wereldwijd vervoerd worden*

   de concurrentiekracht van het binnenschip bij het vervoer van bulkgoederen ten goede komt, en dat

   - *binnenschepen in het kader van een voorraadbeleid van de industrie dat op kostenbesparingen gericht is, qua tijd en kosten optimaal ingezet kunnen om grondstoffen vanuit de als opslagbuffer fungerende zeehavens naar de industrie te vervoeren.*

b) Belang van de binnenvaart voor de distributie van goederen en waren

8. Uit de vervoersstatistieken blijkt dat er in de binnenvaart duidelijk meer importen worden vervoerd dan exporten. Dit blijkt uit een vergelijking van de hoeveelheden die bergopwaarts over de Rijn worden vervoerd met zulke die stroomafwaarts reizen. De reden hiervoor is de bovengenoemde bijzondere concurrentiepositie van de binnenvaart bij het vervoer van bulkgoederen, in verbinding met het feit dat het bij deze bulkgoederen zeer vaak gaat om grondstoffen uit overzeese gebieden die naar Europa moeten worden geïmporteerd.
   Dat neemt niet weg dat er ook economische branches zijn die voor de distributie grotendeels op de binnenvaart leunen. Afgezien van de staalnijverheid, geldt dit vooral voor de aardolie-industrie, de chemie en de landbouwsector.

[1] Gent is weliswaar een vrij kleine haven, maar deze is grotendeels op het staalsegment gespecialiseerd.

9. Voor de aardolie-industrie kan bijvoorbeeld worden vastgesteld dat de waterweg voor de distributie van raffinaderijproducten bij vier van de in totaal zeven raffinaderijen die in het Ruhrgebied gelegen zijn, een modal-splitaandeel van 50 % of meer bereikt (zie Markobservatie, 2011-1).

10. Bij de distributie van consumentengoederen en andere hoogwaardige goederen zoals machines en installaties is de binnenvaart geïntegreerd in de containerlogistiek. De containerlogistiek wordt in de regel door vaste vaartijden (containerlijndiensten) gekenmerkt. Daarom stelt dit segment hoge eisen aan de betrouwbaarheid en de nakoming van deadlines.

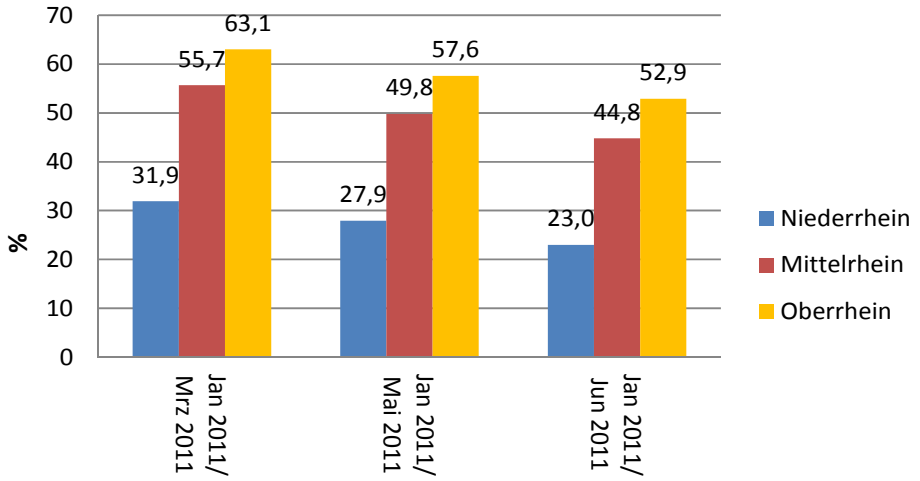
11. Het vervoer van containers over water groeit wezenlijk sterker dan het totale vervoer door de binnenvaart. Het containervervoer over de Seine tussen Le Havre en Parijs is bijvoorbeeld tussen 2000 en 2009 vervijfvoudigd (stijging van 22.700 TEU naar 128.900 TEU), terwijl het totale binnenvaartvervoer in het Ile-de-France in de genoemde periode stagneerde.[1] Ook in Duitsland is het containervervoer wezenlijk sterker gestegen dan het totale binnenvaartvervoer.

12. Om de grotere rol van de binnenvaart voor het containervervoer te kunnen inschatten, biedt de averij van het tankschip “de Waldhof” in januari 2011, waardoor de Rijn gestremd raakte, een zeer geschikt “voorbeeld”. De wekenlange stremming van de Rijn die na het ongeval op 13.01.2011 volgde, leidde in januari en februari voor de gehele Rijn tot aanzienlijke verliezen in het containervervoer. De consequenties waren het grootst in januari.

13. De gevolgen zijn echter voor de verschillende gedeelten van de Rijn verschillend. Op de Bovenrijn, oftewel ten zuiden van de plaats van het ongeval, werd in januari een daling van 50 tot 60 % in vergelijking met het “normale” containervervoer geregistreerd.[2] Voor de Middenrijn waren de gevolgen al iets minder, hier bedroeg de daling tussen de 45 en 50 %.

14. Aan de Benedenrijn waren de gevolgen in vergelijking met de twee andere Rijnsegmenten het geringst: het vervoer van containers liep hier alleen terug doordat er vanuit het zuiden (van de Boven- en Middenrijn in de richting van de Benedenrijn) minder werd vervoerd, terwijl de in- en uitvoer van en naar de zeehavens ongehinderd kon worden voortgezet.

Afbeelding: Afname van het containervervoer op de Rijn als gevolg van het ongeval met het tankschip de „Waldhof“ *



*Bron: berekeningen van de CCR. * De cijfers tonen de procentuele daling van het containervervoer (TEU), gemeten ten opzichte januari 2011 met mei, respectievelijk juni 2011.*

[1] Bron: Institut d’Aménagement et d’Urbanisme

[2] Onder „normaal“ niveau wordt hier de gemiddelde waarde van het containervervoer in 2010 verstaan. De waarden in mei en juni 2011 kwamen ongeveer met deze gemiddelde waarden overeen.

Analyse

15. In de vervoerssector wordt de betrouwbaarheid gemeten aan de hand van de vraag of de levering in goede toestand op een bepaalde plaats en tijd geschiedt, waarbij het uiteindelijk gebruikte transportmiddel van ondergeschikt belang is. Dit moet men voor ogen houden als het erom gaat de binnenvaart uitgaande van diverse scenario's voor de waterstanden, aan te passen aan de vereisten van de logistiek.

16. De gevolgen van steeds onberekenbaardere waterstanden kunnen als volgt worden samengevat :
    a) hoge waterstanden die tot de onderbreking van de scheepvaart leiden;
    b) periodes met lage waterstanden die geleidelijk een afname van de effectief op de markt beschikbare transportcapaciteit veroorzaken;
    c) dusdanig lage waterstanden dat een deel van de vloot niet meer kan varen en tijdelijk komt stil te liggen.

17. Dat de waterstanden de beschikbare marktcapaciteit beïnvloeden, is een specifiek kenmerk van de binnenvaart. De actieve vloot is zo samengesteld dat er een bepaalde speelruimte is om schommelingen in de waterstanden die zich over een jaar gezien voordoen, op te vangen en de continuïteit van de scheepvaart onder normale voorwaarden te waarborgen.

18. Gedurende de laatste decennia hebben er zich in toenemende mate relatief extreme situaties voorgedaan die:
    - door hoge waterstanden tot onderbrekingen van de scheepvaart hebben geleid, of
    - door lang aanhoudende lage waterstanden een significante vermindering van de op de markt beschikbare laadruimte leidden.

19. Deze situaties maken het mogelijk aanpassingsmaatregelen te identificeren die getroffen moeten worden om ervoor te zorgen dat bij de uitvoering van het transport de vereiste betrouwbaarheid bereikt wordt. De onderbreking van de scheepvaart door het ongeval bij de Lorelei (2011) biedt een goed aanknopingspunt hiervoor. In al dit soort situaties moet de oplossing gezocht worden in de benutting van de beschikbare elasticiteit die als volgt kan worden samengevat:

    a) Elasticiteit van het totale aanbod:
    De onzekerheden die met de waterstanden gepaard gaan, hebben tot gevolg dat het moeilijk is precies te voorspellen welke vlootcapaciteit op de markt beschikbaar zal zijn. Dit verschijnsel heeft zowel op microniveau voor de binnenvaartexploitant als op macroniveau gevolgen voor de totale vloot. Op microniveau beschikken de exploitanten over diverse mogelijkheden om de laadcapaciteit aan de vraag aan te passen:
    - aanpassing van de exploitatievorm;
    - bevrachting van aanvullende laadcapaciteiten.

    Het resultaat is een vrij grote intrinsieke elasticiteit.
    Het effect van minder laadcapaciteiten werkt door in het prijsniveau, aangezien de vrachtprijzen nauw verband houden met de waterstanden. Net als bij het samenspel tussen de vraag op de markt en de waterstanden, zouden ook de stijgingen van de vrachtprijzen met een tijdelijk lagere op de markt ingezette transportcapaciteit verband kunnen houden, of zelfs de consequenties van deze bedrijfsmatige krapte kunnen overschrijden. De herfst staat overigens bekend om dit verschijnsel gezien de traditioneel lage waterstanden tijdens deze periode, die de betrokken binnenvaartexploitanten in voorkomend geval in staat stellen hun bedrijfsresultaten op jaarbasis in evenwicht te brengen.

b) Elasticiteit van de vraag:

Op de binnenvaartmarkt kan een onderscheid worden gemaakt tussen goederen waarvoor een zekere elasticiteit voorhanden is, en zulke waar dit volkomen ontbreekt:

- Het transport van grondstoffen, met een vrij lage waarde ten opzichte van de transportprijs, is gevoelig voor fluctuaties van de vrachtprijzen. De transportvraag voor zand en grind zou dan ook aanzienlijk kunnen afnemen als de vrachtprijzen te hoog komen te liggen, aangezien de transportkosten zwaar in de productiekosten meewegen.

  Bij andere goederen, bijvoorbeeld voedingsstoffen, zou dit fenomeen ertoe kunnen leiden dat de goederen in de zeehavens blijven liggen en pas naar het achterland worden vervoerd, als de waterstanden zich genormaliseerd hebben.

- Segmenten waarin de vraag niet zeer gevoelig op veranderingen in de vrachtprijzen reageert, zijn:
  - transporten die traditioneel via jaarcontracten worden uitgevoerd; aanpassingen als gevolg van lage waterstanden worden hier vertaald in een uitbreiding van de laadruimte door het tijdelijk inzetten van extra schepen; belangrijke transportstromen (ertsen, kolen, chemische producten) worden op deze basis uitgevoerd; in de contractueel overeengekomen vrachtprijzen wordt rekening gehouden met eventuele schommelingen van de waterstanden.
  - transporten die altijd in concurrentie met andere transportwijzen staan. Dit geldt vooral voor het containervervoer; de overeengekomen prijzen richten zich hier - a priori - naar de trends op de hele transportmarkt, hoewel marginale aanpassingen mogelijk blijven.
  - Het vervoer van aardolieproducten (met name benzine en diesel) vormt een atypisch segment. De actuele transportvraag is voornamelijk afhankelijk van de fluctuaties van de kostprijs van de grondstoffen op de wereldmarkt (termijnmarkt) en, gezien de zwakke verhouding tussen deze prijs en de transportkosten, heeft de dagelijkse ontwikkeling van de vrachtprijs praktisch geen invloed op de vraag. Er moet op worden gewezen dat het vervoer van deze producten per tankschip plaatsvindt op een markt waarop de verschillende vervoermiddelen nauwelijks met elkaar concurreren.

c) Elasticiteit bij de modal-split:

In gevallen waarin exogene factoren (waterstanden, averij, enz.) dusdanige gevolgen voor de scheepvaart hebben dat sommige of alle transporten naar bepaalde bestemmingen niet meer kunnen worden uitgevoerd, kan alleen aan de vraag worden voldaan door een beroep te doen op andere transportwijzen. Aan beide kanten van de logistieke keten heeft dit er al toe geleid dat men strategieën heeft ontwikkeld om de continuïteit van de transportactiviteiten te waarborgen en wel los van de diverse vervoermiddelen.

- aan de kant van de verladers: met name de zware en chemische industrie volgen al jarenlang een strategisch beleid om hun vervoer over verschillende dragers te verdelen. Vooral de verdeling tussen het spoor en de waterweg stoelt enerzijds op een optimalisering in het licht van de strategische doelstelling van een relatieve onafhankelijkheid ten opzichte van deze transportwijzen, en anderzijds op een realisatie van de beste geboden primaire voorwaarden (volume, prijs, prestatie). Als één van de vervoermiddelen tijdelijk wegvalt, kan de marktspeler gemakkelijker op zijn minst een gedeelte van de te vervoeren hoeveelheden naar een andere vervoerswijze verschuiven. Deze trend kon eerder al worden waargenomen voor bestemmingen die een zekere kwetsbaarheid ten opzichte van de waterweg kennen (zoals de Moezelstreek), maar ook in andere regio's (zoals het Ruhrgebied) schijnen industriële ondernemingen onder invloed van recente ervaringen voor een dergelijke strategische benadering te kiezen.

- aan de kant van de binnenvaartondernemingen: aangezien voor het containervervoer uit de aard der zaak zeer strikte levervoorwaarden gelden, maken de desbetreffende operators al sinds lang gebruik van andere vervoermiddelen om aan hun contractuele verplichtingen te voldoen als de waterweg uitvalt. In de praktijk wordt een beroep op het wegvervoer gedaan vanwege de grote flexibiliteit van deze vervoerstak, aangezien het spoor (bedrijfstechnisch) vaak noch over extra capaciteit, noch over voldoende flexibiliteit beschikt om onmiddellijk aan een dergelijke vraag te kunnen voldoen. Sinds kort tekent zich hier een vergelijkbare trend af als bij de zware industrie, zodat de binnenvaartoperator ook de optie van een transport per spoor of over de weg in zijn aanbod integreert. De kwetsbaarheid van de logistieke keten als gevolg van het feit dat er gebruik wordt gemaakt van de waterweg kan in dat geval dus (gedeeltelijk) gecompenseerd worden door een beroep te doen op de transportcapaciteiten van andere transportwijzen, en wel omdat de binnenvaaroperators deze mogelijkheid zelf reeds voorzien hebben.

Evaluatie

20. Uit het bovenstaande kan worden opgemaakt hoe de binnenvaartexploitanten hun activiteiten en aanbod op de markt kunnen optimaliseren om beter rekening te houden met de te verwachten grotere afhankelijkheid en grotere onzekerheid van de waterstanden. Dit zal leiden tot een sterkere verstrengeling van de verschillende schakels binnen de logistieke keten, met als gevolg dat de bevrachting in de binnenvaart sterker zal afhangen van de regelingen die met andere vervoersmiddelen getroffen zijn en zij dus meer en meer complementair zal worden ingezet. Deze ontwikkeling is van strategisch belang en moet daarom op adequate wijze worden begeleid.

21. Naast de logistieke aanpassingen, moeten de vloot en de door de exploitanten ingezette schepen worden geëvalueerd in het licht van de waterstanden die in de toekomst te verwachten zijn. Gelet op de relatief lange levensduur van de schepen - ofschoon verwacht kan worden dat deze zich op grond van nieuwe eisen (logistiek, veiligheid, milieu en ecologie) geleidelijk tot enkele decennia zal afnemen - zou nu reeds overlegd moeten worden hoe schepen ontworpen kunnen worden om met de toekomstige waterstanden rekening te kunnen houden. Gericht onderzoek zou tot een herziening van de scheepsromp en zijn bouw met inachtneming van de te gebruiken materialen moeten bijdragen.

PROTOCOL 10

Duurzaamheid van de Rijn- en binnenvaart

Geen besluit.

PROTOCOL 11

Internationale samenwerking van de CCR (Europese Unie en internationale organisaties) Besluit

Geen besluit.

PROTOCOL 12

Voorbereiding van een diplomatieke Conferentie voor de herziening van het CLNI Besluit

De Centrale Commissie,

na kennis te hebben genomen van het mondeling verslag van haar Comité Binnenvaartrecht,

overwegende dat het zinvol is het toepasselijk recht inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart binnen het gehele Europese waterwegennet te harmoniseren,

verwijzende naar haar wens “[het] geografische toepassingsgebied van het Verdrag van Straatsburg inzake de Beperking van Aansprakelijkheid in de Binnenvaart (CLNI) zo veel mogelijk uit te breiden”, zoals reeds in Besluit 1992-I-2 tot uitdrukking werd gebracht,

- besluit het voorstel voor een herzien Verdrag inzake de Beperking van Aansprakelijkheid in de Binnenvaart (CLNI) dat is opgesteld door een werkgroep van regeringsdeskundigen, in de vier authentieke talen ter goedkeuring voor te leggen aan een Conferentie waarvoor de lidstaten van de CCR en alle andere belangstellende Staten zullen worden uitgenodigd ;

- verzoekt haar voorzitter de genoemde Conferentie in Straatsburg op de zetel van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart bijeen te roepen ;

- draagt haar Secretaris-Generaal op de Conferentie te organiseren en machtigt hem als depositaris van het Verdrag op te treden.

PROTOCOL 13

Klacht van de onderneming River Services GmbH tegen de heffing van een cultuurbijdrage door de stad Keulen

Besluit

De Centrale Commissie,

na kennis te hebben genomen van de door de onderneming River Services GmbH ingediende klacht tegen het opleggen van een toeristenbelasting door de stad Keulen,

gezien het feit dat de Centrale Commissie inzake de ingediende klacht thans geen gemeenschappelijk standpunt heeft weten te bereiken,

in deze handelend krachtens de artikelen 6 en 7 van het Reglement inzake het klachtrecht,

besluit de heer Bellenger te benoemen als rapporteur,

verzoekt de rapporteur zijn verslag op de eerstkomende vergadering van het Comité Binnenvaartrecht te overleggen.

PROTOCOL 14

Ratificaties van verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR

Geen besluit.

Bijlage

Bijlage

Herziene Rijnvaartakte

van 17 oktober 1868 in de versie van 20 november 1963

In werking getreden protocollen

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

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

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

Aanvullend Protocol nr. 4 : dit protocol is, overeenkomstig de bepalingen van artikel II (structurele saneringsmaatregelen), sinds 31.12.1999 niet meer van kracht
ondertekend te Straatsburg op 25 april 1989, in werking getreden op1 augustus 1991.

Aanvullend Protocol nr. 6 : verhoging van de boetes tot 25.000 euro,
ondertekend te Straatsburg op 21 oktober 1999, in werking getreden op 1 november 2011.

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

Protocollen waarvan de ratificatie nog niet is afgerond

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

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

Aanvullend Protocol nr. 6 : verhoging van de boetes tot 25.000 euro,
ondertekend te Straatsburg op 21 oktober 1999,
treedt in werking op de eerste dag van de maand die volgt op de maand waarin de vijfde ratificatieakte werd neergelegd.

Ondertekenende Staten	Neerlegging van de ratificatieakte
DUITSLAND	18 december 2002
BELGIË	11 maart 2004
FRANKRIJK	5 oktober 2011
NEDERLAND	20 april 2000
ZWITSERLAND	24 september 2001

Verdrag van Straatsburg inzake de Beperking van Aansprakelijkheid in de Binnenvaart (CLNI)

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

Ondertekenende Staten	Neerlegging van de ratificatieakte
DUITSLAND[1]	9 maart 1999
BELGIË	
FRANKRIJK	
LUXEMBURG[2]	8 juli 1993
NEDERLAND[3]	16 april 1997
ZWITSERLAND[4]	21 mei 1997

[1] **Punten van voorbehoud en verklaringen van Duitsland**

Voorbehouden :

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

Verklaring :

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

[2] **Voorbehoud en verklaringen van Luxemburg overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag**

Voorbehoud :

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

Verklaring :

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

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

[3] **Voorbehouden en verklaringen van Nederland overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag**

Voorbehoud

Het Verdrag is in zijn geheel niet van toepassing op :

a) vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water;

b) vorderingen voor schade, veroorzaakt bij het vervoer van gevaarlijke stoffen,

en dit overeenkomstig artikel 18, eerste lid, letters a) en b) van het Verdrag.

Verklaring

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

[4] **Voorbehouden en verklaringen van Zwitserland overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag**

Voorbehoud

a) de Zwitserse Bondsstaat sluit de toepassing van de bepalingen van het Verdrag voor vorderingen voor schade veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water (artikel 18, eerste lid, letter a) uit;

b) de Zwitserse Bondsstaat sluit de toepassing van de bepalingen van het Verdrag voor sportboten en pleziervaartuigen alsmede vaartuigen die niet worden gebruikt voor de bedrijfsmatige scheepvaart (artikel 18, eerste lid, letter d) uit;

c) de Zwitserse Bondsstaat zal de maximale grenzen voor de aansprakelijkheid zoals voorzien in artikel 7, eerste lid, letters a) en b) van het Verdrag niet toepassen (artikel 18, tweede lid).

Verklaring

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

Verdrag inzake de Verzameling, Afgifte en Inname van Afval in de Rijn- en Binnenvaart

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

Neerlegging van de ratificatieaktes

Duitsland : 10 maart 2004
België : 22 september 2009
Frankrijk : 15 september 2005
Luxemburg[1] : 14 mei 2002
Nederland : 10 juli 2000
Zwitserland : 16 juli 1998

[1] **Verklaringen en voorbehouden van Luxemburg**

De Luxemburgse Regering heeft het recht overeenkomstig de bepalingen van artikel 9, eerste lid, van het Verdrag een nationaal instituut van een lidstaat van de Europese Unie als nationaal instituut voor Luxemburg aan te wijzen.

Op overtredingen van de bepalingen van de artikelen 3, eerste lid, 11, 12, tweede lid, en 13 van het Verdrag inzake de Verzameling, Afgifte en Inname van Afval in de Rijn- en Binnenvaart, alsmede overtredingen van de bepalingen van de artikelen 2.01, eerste en tweede lid, 2.02, 2.03, eerste en tweede lid, 3.03, eerste lid, tweede alinea, 6.01, eerste en derde lid, 6.03, 7.01, 7.03, 7.04, eerste en tweede lid, 7.05, eerste en tweede lid, 7.09, 9.01, 9.03 en 10.01 van de Uitvoeringsregeling in Bijlage 2 bij het Verdrag staat een boete van tienduizend-en-een tot vijfentwintigduizend franken. *)
Overtredingen worden hetzij door de agenten van de groothertoglijke politie, hetzij door agenten van de Scheepvaartdienst, met de dienstgraad van middelbare technische ingenieurs, overeenkomstig de bepalingen van artikel 12 van de gewijzigde wet van 24 januari 1990 met betrekking tot de instelling en organisatie van een rechtbank voor de scheepvaart op de Moezel door proces-verbaal vastgesteld.
*) *Noot van het secretariaat:*

Bedrag in euro: 247,92 €, respectievelijk 619,73 €

Verdrag van Boedapest inzake de Overeenkomst voor het Vervoer van Goederen over de Binnenwateren (CMNI)

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

Depositaris : Regering van de Hongaarse Republiek

Neerlegging van de akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding:
Hongarije : 7 mei 2002
Luxemburg : 25 maart 2004
Roemenië: 3 april 2004
Zwitserland: 19 mei 20041
Kroatië: 7 december 2004
Tsjechische Republiek: 14 november 2005
Bulgarije : 19 april 2006
Nederland : 20 juni 2006
Rusland : 11 april 2007
Frankrijk : 11 mei 2007
Duitsland: 10 juli 2007
Slowakije : 27 november 2007
Moldavië : 21 april 2008
België : 5 augustus 2008
Servië : 10 juni 2010[2]

[1] **Verklaring van Zwitserland**
Verklaring betreffende artikel 30, lid 1: Zwitserland past het Verdrag niet toe op haar nationale waterwegen, inclusief de stromen in het grensgebied, met uitzondering van de Rijn aan de Zwitserse grens in Rheinfelden.
Verklaring betreffende artikel 31, onderdeel a: Zwitserland past het Verdrag eveneens toe op het goederenvervoer over de Rijn tussen de Zwitserse grens en Rheinfelden.

[2] **Verklaring van Zwitserland**
Verklaring betreffende artikel 30, lid 1: Zwitserland past het Verdrag niet toe op haar nationale waterwegen, inclusief de stromen in het grensgebied, met uitzondering van de Rijn aan de Zwitserse grens in Rheinfelden.
Verklaring betreffende artikel 31, onderdeel a: Zwitserland past het Verdrag eveneens toe op het goederenvervoer over de Rijn tussen de Zwitserse grens en Rheinfelden.

Europees Akkoord inzake het Vervoer van gevaarlijke Stoffen over de Binnenwateren (ADN)

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

De bij het Akkoord gevoegde Toepassingsverordening is in werking getreden op 28 februari 2009.

Depositaris: Secretaris-Generaal van de Organisatie van Verenigde Naties

Neerlegging van de akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding:
Rusland: toetreding op 10 oktober 2002
Nederland: aanvaarding op 30 april 2003
Hongarije: toetreding op 4 mei 2004
Oostenrijk: toetreding op 9 november 2004
Bulgarije: bekrachtiging op 7 maart 2006
Luxemburg : bekrachtiging op 24 mei 2007
Duitsland: bekrachtiging op 31 januari 2008
Moldavië : aanvaarding op 19 februari 2008
Frankrijk : goedkeuring op 3 april 2008
Roemenië: toetreding op 3 december 2008
Kroatië: bekrachtiging op 4 maart 2009
Slowakije: bekrachtiging op 20 oktober 2009
Ukraine: toetreding op 28 januari 2010
Polen: toetreding op 25 juni 2010
Servië: bekrachtiging 6 februari 2011
Zwitserland: toetreding op 8 februari 2011

PROTOCOL 15

Economische situatie in de Rijnvaart

Besluit

De Centrale Commissie,

na het mondeling verslag van de voorzitter van haar Economisch Comité gehoord te hebben,

neemt kennis van het verslag over de economische situatie in de Rijnvaart voor de eerste helft van 2011 en de vooruitzichten voor 2012.

Bijlage

Bijlage

Verslag voor de Centrale Commissie over de economische situatie in de Rijnvaart

Eerste halfjaar 2011 en vooruitzichten voor het jaar 2012

I. Algemene opmerkingen

a) Algemene situatie

Alles bij elkaar genomen zijn de over de Rijn getransporteerde hoeveelheden in de eerste helft van 2011 in vergelijking met de eerste helft van 2010 met meer dan 3% gedaald. Ondanks de krachtige economische activiteit heeft het vervoer over de Rijn geleden onder sterk schommelende waterstanden, die een nadelige invloed op de scheepvaart hebben gehad.

Bovendien heeft in de loop van januari en februari 2011 de blokkade van de Rijn door de averij van de Waldhof de scheepvaart op dit gedeelte van de rivier 30 dagen belemmerd. Aanzienlijke hoeveelheden containers zijn tijdens deze periode door andere vervoerswijzen, in het bijzonder over de weg, overgenomen. Voor de andere goederen die gebruikelijk door de Rijnvaart vervoerd worden, is het vervoer in het algemeen tijdelijk uitgesteld. In de maand maart heeft er zich een inhaaleffect voorgedaan, dat voor de verschillende sectoren meer of minder sterk uitviel, waarna de vervoerde hoeveelheden weer op een normaal niveau kwamen.

b) Waterstanden

De waterstanden in de loop van de eerste zes maanden van 2011 werden gekenmerkt door schommelingen die voor de Rijnvaart niet zeer bevorderlijk waren. Aan het begin van het jaar was er sprake van een periode van hoogwater, waardoor de scheepvaart enkele dagen stil kwam te liggen. Daarna ontstond vanaf april een situatie van laagwater, die voor deze periode van het jaar eerder uitzonderlijk is. In de daarop volgende weken werd de situatie er niet beter op, waardoor het vervoer zeer werd beperkt. Hieraan kwam pas in juli een einde.

c) Brandstofprijzen

Nadat de brandstofprijzen tijdens de eerste maanden van het jaar sterk opgelopen waren, waarbij zij een prijspeil bereikten dat dicht bij het niveau van zomer 2008 lag, kwam er vanaf maart enige ontspanning die aanhield tot de zomer van 2011, toen de prijzen opnieuw begonnen te klimmen.

II. Situatie in de drogeladingvaart

a) Vervoerde hoeveelheden

De vervoerde hoeveelheden in de drogeladingvaart zijn in de loop van het eerste halfjaar 2011 met 2% gedaald ten opzichte van dezelfde periode het jaar ervoor.

Landbouwsector

Het getransporteerde volume in de landbouwsector steeg in het eerste semester van 2011 in vergelijking met de eerste zes maanden van 2010 met 4,8%, dit dankzij een aanzienlijke toename van het vervoer van graan, hetgeen te danken is aan een forse stijging van de invoer uit de USA, die bestemd is ter compensatie van de nogal middelmatige oogst in Frankrijk en Duitsland. Het vervoer van levensmiddelen is daarentegen sterk gedaald.
De transporten van meststoffen tonen over dezelfde periode een stijging van bijna 13,4%.

Staalnijverheid

De activiteit van de Duitse staalnijverheid, die belangrijk is voor de vervoersvraag op de Rijn, heeft zich opnieuw gestabiliseerd op het niveau van voor de crisis. Het vervoer van ertsen is in de eerste zes maanden van 2011 gestegen ten opzichte van de eerste zes maanden van 2010. Dat het vervoer van staalproducten in vergelijking met de eerste helft van 2010 bijna 28,6 % toenam, kan worden verklaard door de gestegen invoer van halffabricaten, die afkomstig zijn van fabrieken buiten Europa.

Energiesector : kolen
Het vervoer van vaste brandstoffen is in de eerste zes maanden van 2011 op de Rijn met 3% afgenomen. De tijdelijke onderbreking van de winning in Australië vanwege het slechte weer en de waterstanden zijn de belangrijkste redenen van deze ontwikkeling. Immers, de structurele toename van de invoer om de teruggelopen winning in Europa te compenseren, de toename van de vraag van de kant van de staalnijverheid in de eerste helft van 2011, waar de activiteiten weer zijn aangetrokken, en het hoge niveau van de aardolieprijzen dat een positief gevolg voor de vraag naar kolen door de elektriciteitscentrales heeft gehad, zijn de doorslaggevende factoren geweest voor de toename van de vraag naar vervoer in deze sector.

Zand, grind, stenen, aarde en bouwmaterialen
Het vervoer van bouwmaterialen op de Rijn is in de eerste twee kwartalen met meer dan 20% gedaald. Hierbij gaat het voornamelijk om het vervoer stroomafwaarts, dat ¾ van het totale volume vormt en bestaat uit zand en grind. De daling hangt samen met de ongunstige waterstanden waardoor in het licht van de vrachtprijzen die daardoor ontstonden, bepaalde transporten een andere weg kozen.

b) Vrachtprijzen
De lage waterstanden in combinatie met een vervoersvraag die globaal gezien vrij hoog bleef, hebben in het tweede kwartaal het algemene prijsniveau aangewakkerd.

c) Containervervoer
Het vervoer van containers is in de eerste zes maanden van 2011 in vergelijking met het voorafgaande jaar alles bij elkaar genomen met slechts 1,1 % gegroeid. Deze stijging is duidelijk veel minder dan de groei van de overslag die in de zeehavens werd waargenomen. Dit is te wijten aan een tijdelijke daling van de getransporteerde hoeveelheden in de loop van de twee eerste maanden, die in de daarop volgende maanden slechts gedeeltelijk gecompenseerd kon worden.

III. Situatie in de tankvaartsector

a) Getransporteerde hoeveelheden

De door de tankvaart vervoerde hoeveelheden zijn in het eerste semester van 2011 in vergelijking met dezelfde periode in 2010 met bijna 7,6% gedaald.

Energiesector: aardolieproducten
Het vervoer van aardolieproducten op de Rijn is in dezelfde periode als hierboven vermeld gedaald met 5,5%, hetgeen voor dit soort vervoer toch al niet een zeer actief halfjaar mag worden genoemd. Er moet op gewezen worden dat de tweede helft van 2010 gekenmerkt werd door een opleving van de activiteiten en dat het niveau in de eerste helft van 2011 meer dan 14% achterbleef bij de twee laatste kwartalen van 2010. De consumenten hebben in deze eerste zes maanden van 2011 de inkoop tot het strikt noodzakelijke beperkt, omdat de aardolieprijzen op de markt zeer hoog waren. Een analyse van de maandelijkse vervoerscijfers laat zien dat er in maart sprake was van een inhaaleffect, samen met een stijging van de transporten vanaf juni, hetgeen te maken kan hebben met de daling van de aardolieprijzen.

Chemiesector
De voor de chemische sector vervoerde hoeveelheden zijn met 10,7% teruggelopen in de eerste helft van 2011. Zolang de Europese chemische industrie nog steeds op een vrij hoog activiteitenniveau draait (met een verwachte groei in de orde van grootte van 2,7 % voor 2011), valt te verwachten dat de vraag naar vervoer in de komende maanden verder zal aantrekken.

b) Vrachtprijsniveau
Dankzij de lage waterstanden zijn de vrachtprijzen in het voorjaar geleidelijk aan gestegen, ondanks het feit dat de vraag eerder stagneerde. Deze stijging is echter achtergebleven bij de verwachtingen, voornamelijk vanwege de steeds grotere overcapaciteit die zich op de markt voordoet.

IV. Ontwikkeling van het vervoersaanbod

Droge lading

Tegen de achtergrond van de weinig voorspelbare markt, de financiële situatie van de scheepvaartondernemingen en de toenemende terughoudendheid bij de verstrekking van kredieten in het licht van de huidige economische situatie, is het feit dat er duidelijk minder nieuwe schepen op de markt zijn gekomen geen verrassing. Sinds het begin van 2011 is de capaciteit van de vloot met bijna 32.000 ton uitgebreid, tegen 110.000 ton in 2010.

Tankvaart

In de tankvaart zijn 36 motortankschepen goed voor een extra capaciteit van 102.000 ton. Deze schepen zijn sinds het begin van 2011 op de markt gekomen, terwijl dit in 2010 nog 250.000 ton bedroeg. Hoewel het ritme waarmee nieuwe schepen worden toegevoegd in 2011 duidelijk is afgenomen, moet erop worden gewezen dat deze verlangzaming mede het gevolg is van de onzekere vooruitzichten op korte termijn en een prijsniveau waarbij investeringen in nieuwe eenheden niet rendabel zijn. De herstructurering van de vloot waarbij enkelwandige door dubbelwandige schepen worden vervangen, lijkt nog niet afgerond te zijn. Om in dit binnenvaartsegment opnieuw een evenwichtige ontwikkeling tot stand te brengen, lijkt een zekere aanpassing van deze situatie belangrijk. Daarbij draait veel om de vraag onder welke omstandigheden de enkelwandige schpen, die langzaam maar zeker in het licht van de nieuwe regelgeving en de eisen van de markt verouderd raken, de markt zullen verlaten. Het valt te verwachten dat een steeds groter aantal enkelwandige schepen de markt zal verlaten, omdat zij op grond van de scheepscertificaten (die om de vijf jaar verlengd moeten worden) of de door de markt opgelegde vervoersvoorwaarden hiertoe gedwongen zullen zijn.

V. Situatie van de ondernemingen

In het drogeladingsegment blijft de situatie van de binnenvaartondernemingen fragiel, ondanks de verbetering die werd vastgesteld. Qua getransporteerde hoeveelheden is de ontwikkeling namelijk nog steeds niet zodanig dat hierdoor een tevredenstellende exploitatie van de vloot mogelijk is.

In de tankvaart vormt de overcapaciteit, die is toegenomen onder druk van de herstructurering van de vloot, door de overgang naar dubbelwandige schepen, een hindernis om de economische situatie van de ondernemingen op korte termijn, in het bijzonder in een context van een vraag met een eerder afnemende tendens, te herstellen. De situatie van de ondernemingen kan alleen beter worden indien de enkelwandige schepen de markt moeten verlaten.

VI. Vooruitzichten voor 2012

Vervoer in de drogeladingsector

De staalnijverheid en het vervoer van kolen zullen in 2012 naar verwachting enigszins onder druk komen te staan vanwege de aangekondigde, geringere economische, mondiale groei, zelfs al zou de wereldwijd vraag naar staal daar niet al te zeer onder te lijden krijgen.

Het vervoer van containers over de Rijn hangt rechtstreeks samen met de overslag in de havens en de wereldhandel. Er zijn vooralsnog geen tekenen voor een verlangzaming, maar de economische conjunctuur blijft onvoorspelbaar.

Hoewel de economische activiteiten en de vraag naar vervoer over de Rijn vooralsnog levendig zijn, zien de groeiprognoses voor het jaar 2012 er voor West-Europa niet al te florissant uit. Hetzelfde geldt voor de ontwikkeling van de vervoersvraag in de Rijnvaart, die daar nauw mee samenhangt. De vooruitzichten voor een opleving van de economische situatie op de markt in 2012 lijken tegen deze achtergrond enigszins getemperd.

Vervoer in de tankvaart

Indien de aardolieprijzen daalt, zoals bepaalde prognoses dat aangeven, zou de vervoersmarkt voor aardolieproducten eventueel kunnen aantrekken. In de chemische sector zou de door deze sector aangekondigde groei de vraag naar vervoer in 2012 gunstig kunnen beïnvloeden.

Ontwikkeling van het vervoer over de traditionele Rijn

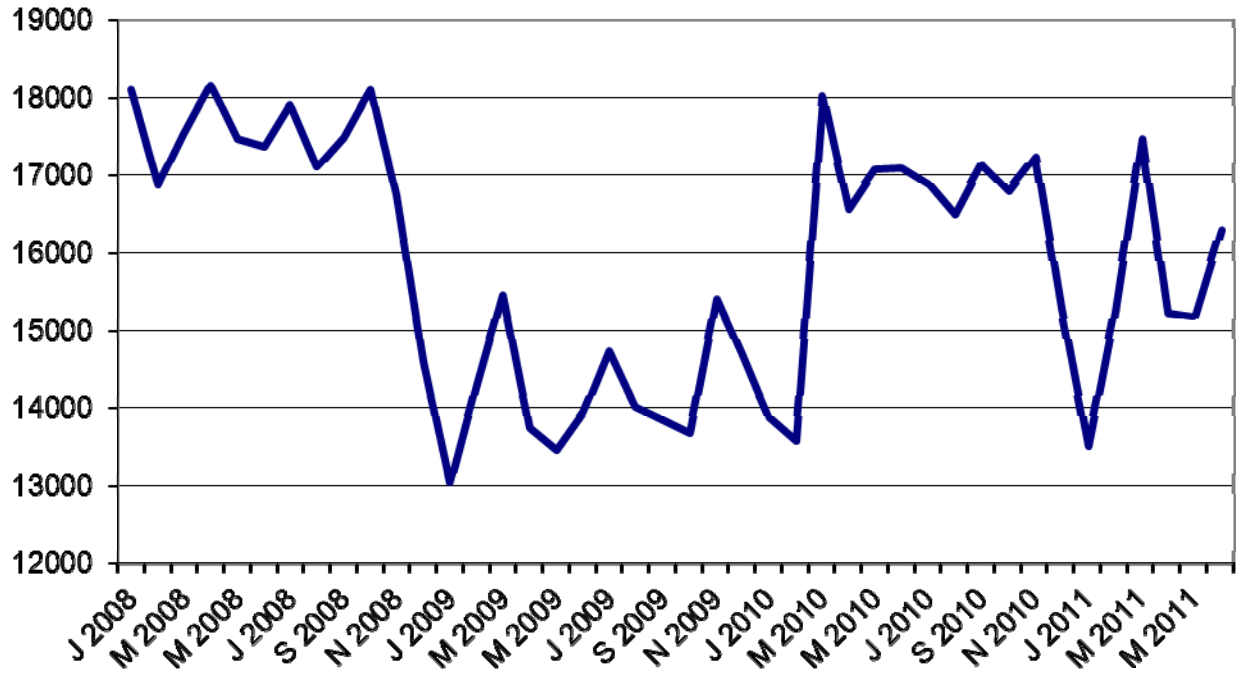
(in 1000 t)	1. Halfjaar 2011	1. Halfjaar 2010	Ontwikkeling 2011/2010
Landbouwsector	10199	9735	**4,8%**
Meststoffen	2207	1946	**13,4%**
Vaste minerale brandstoffen	14381	14830	**-3,0%**
Ertsen, metaalafval	17528	16220	**8,1%**
IJzer, staal en non-ferrometalen	5681	4419	**28,6%**
Ruwe mineralen en -fabricaten; bouwmaterialen	13472	16894	**-20,3%**
Diversen, waaronder containers en eindproducten (*)	7667	8577	
Belangrijkste door de drogeladingvaart vervoerde goederen	**71136**	**72621**	**-2,0%**
Aardolieproducten	13375	14150	**-5,5%**
Chemische producten	8443	9455	**-10,7%**
Door de tankvaart vervoerde goederen	21818	23605	**-7,6%**
Totaal vervoerde volumes	**92954**	**96226**	**-3,4%**

NB : Een wijziging in de goederennomenclatuur tussen 2010 en 2011 heeft tot een breuk geleid voor deze categorie goederen, waarvan de samenstelling afwijkt ten opzichte van 2010. Deze kan worden verwerkt in de evaluatie van het totaal vervoerde volume, maar het groeicijfer is daarentegen niet significant.

1. halfjaar	2011		2010		Ontwikkeling		
	Leeg	Vol	Leeg	Vol	Leeg	Vol	totaal
Container in TEU	331223	672592	238663	754092	**38,8%**	**-10,8%**	**1,1%**

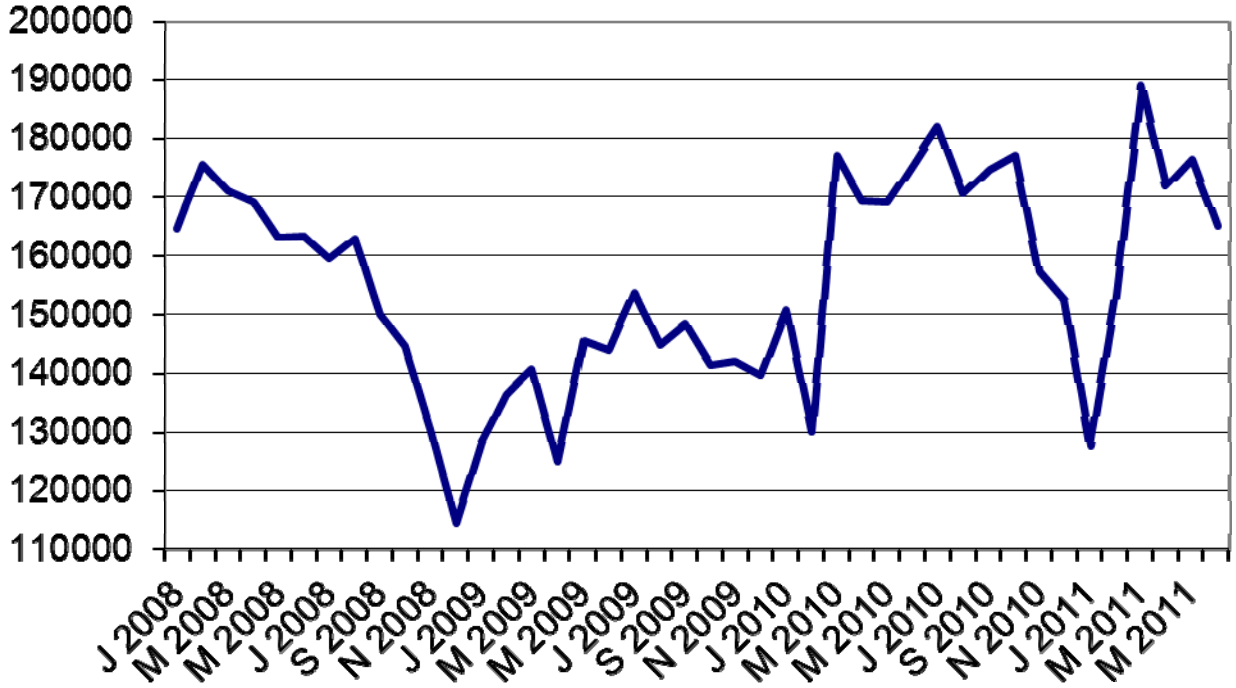
Bronnen : secretariaat van de CCR, Destatis

Maandelijkse ontwikkeling van het vrachtvervoer over de traditionele Rijn
(in 1000 t)



Bronnen: secretariaat van de CCR, Destatis

Maandelijkse ontwikkeling van het containervervoer over de traditionele Rijn
(in TEU)



Bronnen: secretariaat van de CCR, Destatis

Prognoses voor eind 2011 en begin 2012 *(Duitse binnenvaart)*

Sector	Productie/import	Aandeel in het totale verkeer	verwacht effect op de vervoersvraag *(in vergelijking met het vorige jaar)*
Landbouw	Vervoer van oogstontwikkeling ontkoppeld	16,00%	**0**
Kolen	Iets lagere groei	19,00%	**+**
Staalindustrie: ertsen	Duitse staalproductie: in 2011/2012: + 6% in vergelijking met het vorige jaar	20%	**++**
Staalindustrie: ijzer, staal	Duitse staalproductie: in 2011/2012: + 6% in vergelijking met het vorige jaar	8,00%	**++**
Bouwmaterialen	Licht herstel in de bouw	27,00%	**+**
Andere goederen / containers	Gelijkblijvende groei in het containertransport	10%	**+++**
Totale prognose voor de ontwikkeling van de vraag in de drogeladingvaart			**+**
Aardolieproducten	Stijgende olieprijs	60%	**0**
Chemie	Chemische industrie +5 tot +10%	40%	**++**
Totale prognose voor de ontwikkeling van de vraag in de tankvaart			**+**

Bronnen :

Eurofer

Euracoal

Verein Deutscher Kohleimporteure

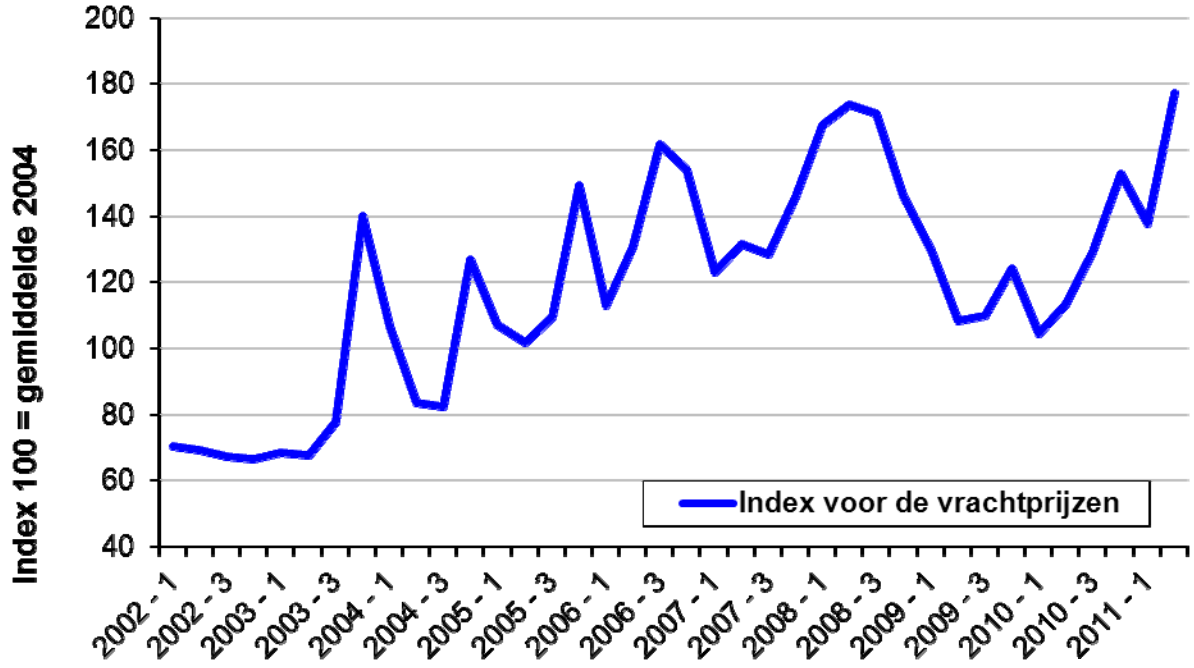
Verband der chemischen Industrie

CEFIC

Ramingen van de CCR op basis van ontwikkelingen in de tijd en berekeningen

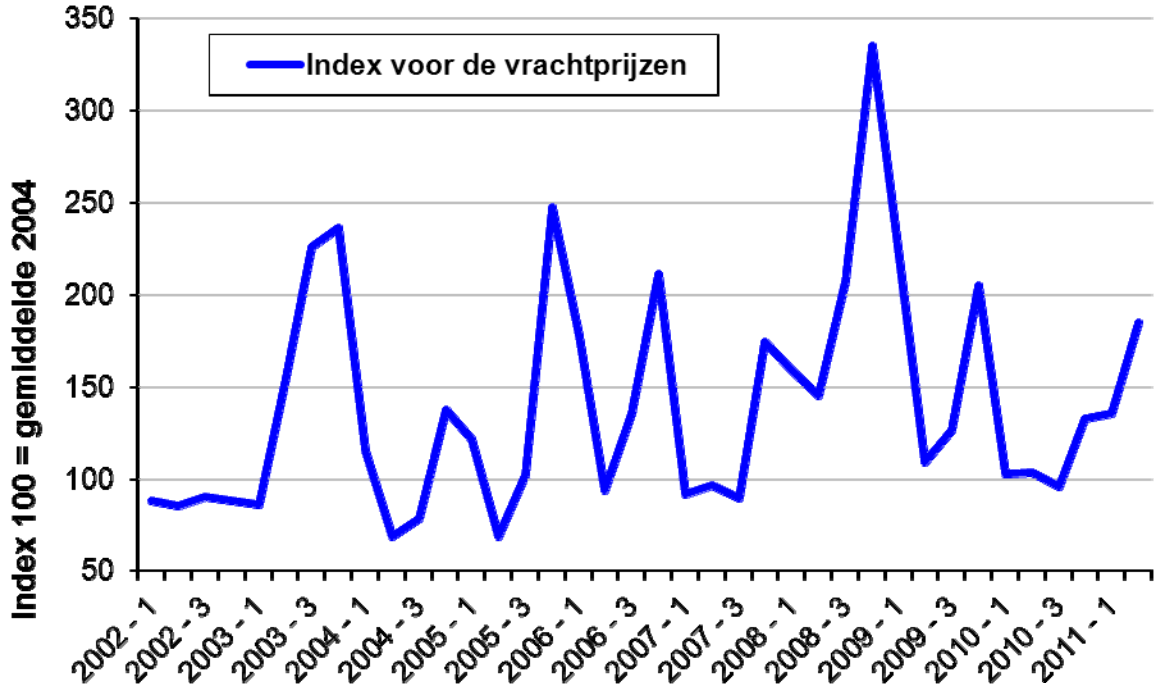
	Ontwikkeling
0 %	***0***
1 % à 5 %	- / +
6 % à 10 %	- - / + +
11 % à 15 %	- - - / + + +
16 % à 20 %	- - - - / + + + +
> 20 %	- - - - - / + + + + +

Ontwikkeling van de vrachtprijzen in de drogeladingsector



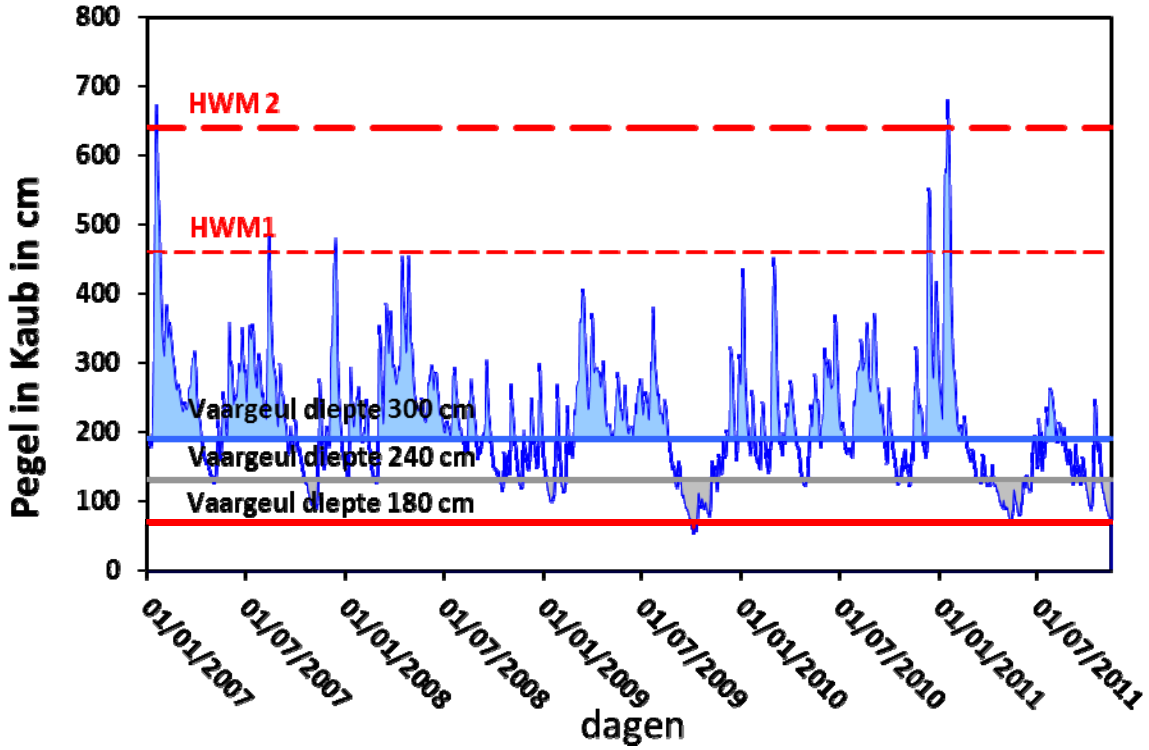
Bron: NEA

Ontwikkeling van de vrachtprijzen in de tankvaart (aardoliesegment)



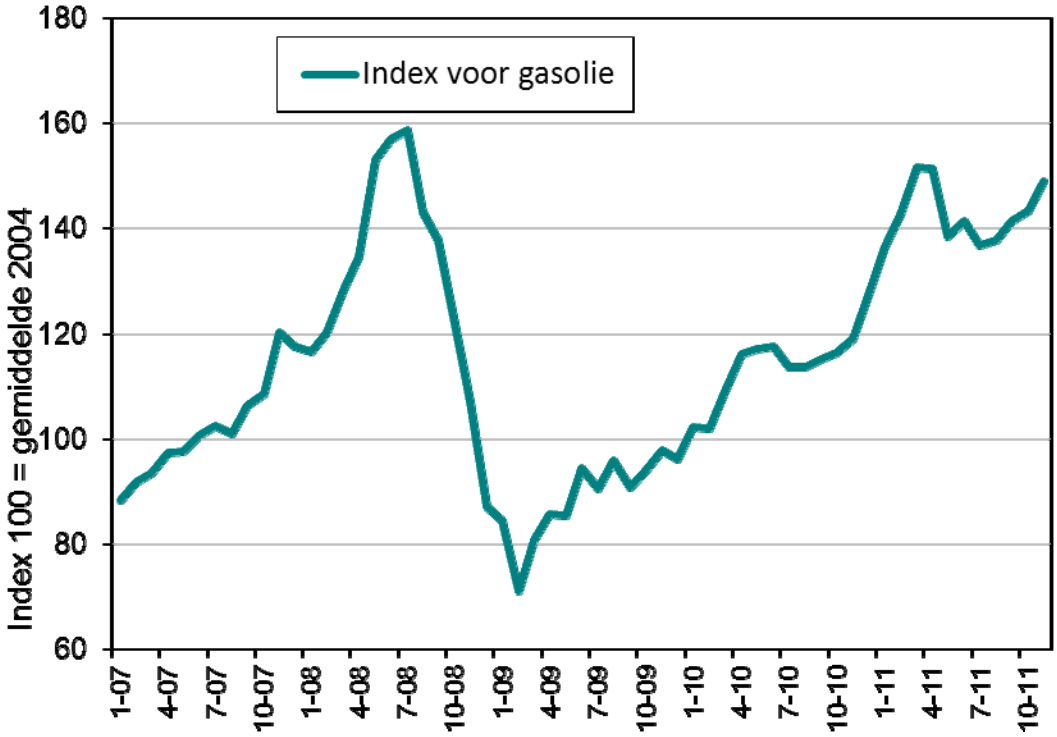
Bronnen: NEA, PJK international

Ontwikkeling van de waterstanden bij Kaub



Bronnen: BAFG

Ontwikkeling van de gasolieprijs



Bron: CBRB

Nieuw gebouwde schepen

Scheepstype	2008			2009			2010		
	aantal	Tonnage	kW	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW
Motorvrachtschepen	68	226750	92944	72	237668	114002	24	73000	36000
Vr.duwbakken	38	70260		44	97461		24	37000	0
totaal	**106**	**297010**	**92944**	**116**	**335129**	**114002**	**48**	**110000**	**36000**
Motortanksch.	47	117500	31870	87	228020	72778	79	250000	42000
Tankduwbakken	0	0		0	0		3	5230	
totaal	**47**	**117500**	**31870**	**87**	**228020**	**72778**	**82**	**255230**	**42000**
Duwboten	3		1684	6		11188	2		1368
Sleepboten	3		0	6		1697	0		0
totaal	**6**		**1684**	**12**		**12885**	**2**		**1368**
Hotelschepen	3		5092	9			3		2871
Dagtochtsch.	6		3092	1			4		2828
totaal	**9**		**8184**	**10**		**0**	**7**		**5699**

Scheepstype	2011 (medio November)			**totaal since 2008**		
	aantal	Tonnage	kW	aantal	tonnage	kW
Motorvrachtschepen	14	31802	15005	178	569220	257951
Vr.duwbakken	7	12426		113	217147	0
totaal	**21**	**44228**	**15005**	**291**	**786367**	**257951**
Motortanksch.	36	102420	53271	249	697940	199919
Tankduwbakken	0	0	0	3	5230	0
totaal	**36**	**102420**	**53271**	**252**	**703170**	**199919**
Duwboten	1		1268	12		15508
Sleepboten	0		0	9		1697
totaal	**1**		**1268**	**21**		**17205**
Hotelschepen	7		3682	22		11645
Dagtochtsch.	4		1658	15		7578
totaal	**11**		**5340**	**37**		**19223**

Bron : IVR

*

PROTOCOL 16

Erkenning van het Bulgaarse vaarbewijs

Besluit

De Centrale Commissie,

gelet op haar wens bij te dragen aan de integratie en ontwikkeling van de Europese binnenvaartmarkt,

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

beseffende dat de erkenning op de Rijn van buiten de Rijnoeverstaten afgegeven vaarbewijzen een maatregel betreft waarmee de verplichtingen van het bedrijfsleven vereenvoudigd kunnen worden en op significante wijze aan de economische dynamiek van de sector kan worden bijgedragen,

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

op voorstel van haar Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding,

I

erkent, onder voorbehoud van de inwerkingtreding van de in bijlage bij Besluit 2011-II-17 gevoegde administratieve overeenstemming, de geldigheid op de Rijn van het Bulgaarse vaarbewijs, dat wordt afgegeven door de bevoegde Bulgaarse autoriteiten krachtens Verordening nr. 6 over de bekwaamheden van zeelieden in de Republiek Bulgarije van 4 december 2007 (SG nr. 101), onder voorbehoud dat aan de volgende, aanvullende voorwaarden is voldaan:

- voor de geldigheid van het Bulgaarse vaarbewijs op het riviergedeelte tussen de sluizen van Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de 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 Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door dat reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.

II

neemt, de wijzigingen van de bij dit besluit gevoegde bijlage D5 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, aan.

De in de bijlage vermelde wijzigingen gelden van 1 Juli 2012 onder voorbehoud van de inwerkingtreding van de bij Besluit 2011-II-17 gevoegde administratieve overeenstemming.

Bijlage

Bijlage

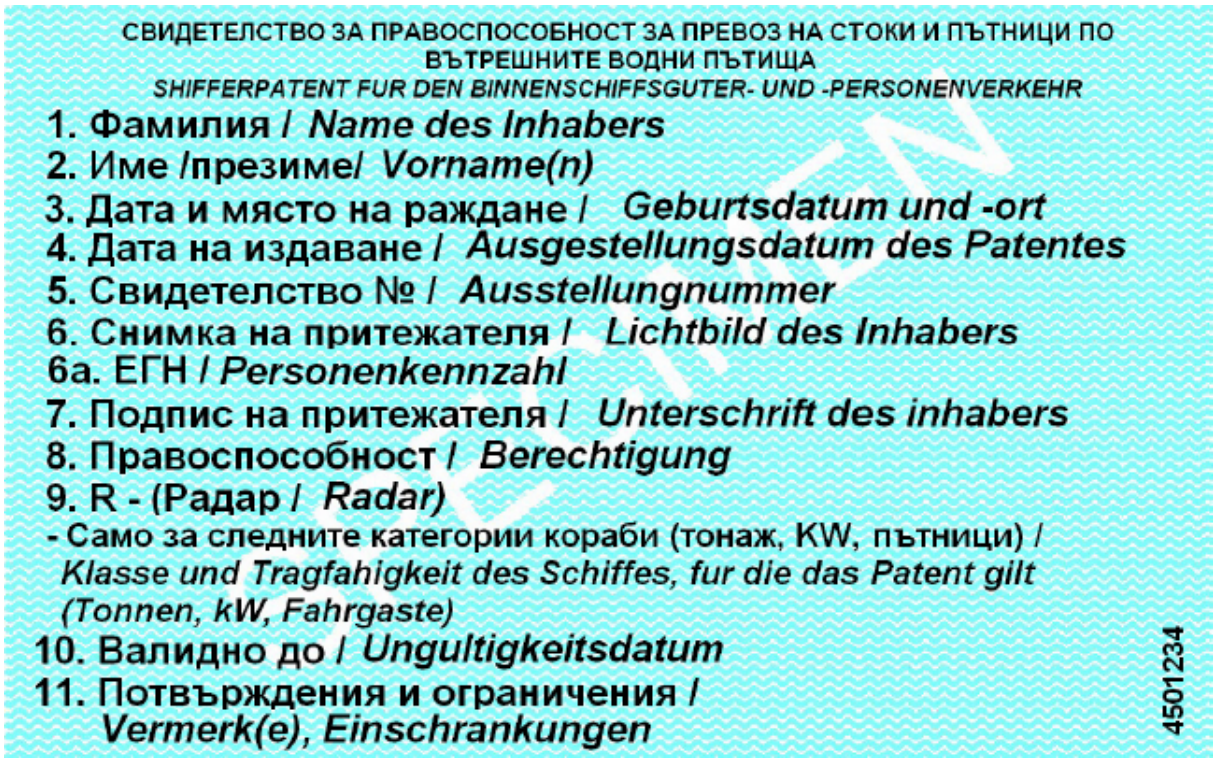
*Aan Bijlage D5 – "***Als gelijkwaardig erkende vaarbewijzen***" - bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn wordt de volgende tekst toegevoegd :*

Land	Naam van het als gelijkwaardig erkende bewijs	Aanvullende voorwaarden	Voor de afgifte bevoegde nationale autoriteit(en)	Model van het als gelijkwaardig erkende bewijs
BG	Binnenvaartpatent *Schifferpatent für die Binnenschiffahrt*	- op het riviergedeelte tussen de sluizen van Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de 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 Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn voorleggen, dat volgens de door dat Reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.	Bulgarian Maritime Administration (BMA) Ruse 7000 20 Pristanistna St. stw_rs@marad.bg Tél : +359 82 815 815 Fax : +359 82 824 009	Model

Model van het Bulgaars vaarbewijs

(voorzijde)

(achterzijde)



PROTOCOL 17

Overeen te komen administratieve overeenstemming met de Republiek Bulgarije

Besluit

De Centrale Commissie,

gelet op haar streven de wederzijdse erkenning van de vaarbewijzen te willen bevorderen,

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

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

gezien het feit dat tot erkenning van het Bulgaarse vaarbewijs op de Rijn over kan worden gegaan,

beseffende dat het van belang is de erkenning door samenwerking tussen de betrokken overheidsinstanties te begeleiden,

beseffende dat het noodzakelijk is de inhoud van de samenwerking in overleg met de bevoegde Bulgaarse instanties te bepalen,

neemt met tevredenheid kennis van de onderhandelingen die het Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding voor een administratieve overeenstemming met de Bulgaarse autoriteiten heeft gevoerd,

draagt haar Secretaris-Generaal op de bij dit besluit gevoegde en in het Frans, Duits, Nederlands en Bulgaars gestelde administratieve overeenstemming namens de CCR te ondertekenen.

Bijlage

Bijlage

Arrangement administratif sur la coopération

entre

la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

et

le Ministère du Transport, Administration maritime, de la République de Bulgarie

concernant les certificat de conduite

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (« la CCNR ») et le Ministère du Transport, Administration maritime, de la République de Bulgarie,

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 doit s'accompagner de mécanismes de coopération administrative entre les autorités rhénanes et les autorités bulgares, 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'informations,

Sont convenues de ce qui suit.

Article 1er

Reconnaissance mutuelle

La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin du certificat de conduite bulgare à compter du 1er juillet 2012 dès lors que les conditions complémentaires suivantes sont remplies :

- Le titulaire doit présenter une attestation de connaissances de secteur conforme à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin 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 relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ledit règlement.

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

Article 2

Autorités compétentes

1. Les autorités habilitées à délivrer la Grande Patente et l'attestation de connaissances de secteur pour naviguer sur le secteur compris entre Iffezheim et le bac de Spijk 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 Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz
F	Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. L'autorité bulgare compétente pour délivrer le certificat de conduite bulgare est :

MARITIME ADMINISTRATION	Ruse 7000 20 Pristanistna St. stw_rs@marad.bg	Tél : +359 82 815 815 Fax : +359 82 824 009

3. Les parties s'informent sans délai de toute modification de la liste des autorités compétentes, conformément à l'article 6 du présent arrangement.

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 République de Bulgarie. 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 de l'arrangement 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 bulgare 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 bulgare 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. Les informations seront dans un premier temps transmises par l'intermédiaire du Secrétariat de la CCNR. Elles pourront à terme être transmises par voie électronique.

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 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 présent arrangement entrera en vigueur le 1er juillet 2012.

2. Chacune des parties contractantes peut dénoncer le présent arrangement par notification écrite adressée à l'autre partie contractante. 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 bulgare font également foi, est déposée auprès du Secrétaire général de la CCNR.

Budapest, le 15 décembre 2011

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

Capt. Sergey TZARNAKLIYSKI
Directeur général de l'Administration maritime bulgare

Administratieve overeenstemming over de samenwerking

tussen

de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

en

het Ministerie van Transport, Dienst Maritieme Zaken van de Republiek Bulgarije

inzake vaarbewijzen

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart ("CCR") en het Ministerie van Transport, Dienst Maritieme Zaken van de Republiek Bulgarije,

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 aan samenwerkingsmechanismen tussen de Rijnvaartautoriteiten en de Bulgaarse autoriteiten gekoppeld moet worden, in het bijzonder om op termijn de gelijkwaardigheid van de bewijzen te waarborgen, gemeenschappelijke praktijken te ontwikkelen en betrouwbare systemen voor de informatie-uitwisseling tot stand te brengen,

komen het volgende overeen:

Artikel 1

Wederzijdse erkenning

De CCR heeft een besluit aangenomen waarin bepaald is dat het Bulgaarse vaarbewijs vanaf 1 juli 2012 op de Rijn als geldig worden erkend, indien aan de volgende aanvullende voorwaarden is voldaan:

- de houder dient voor de vaart op het riviergedeelte tussen Iffezheim en het Spijksche Veer een bewijs voor riviergedeelten conform bijlage D3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn over te leggen;

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

De geldigheid van het Grote Patent wordt door de bevoegde Bulgaarse autoriteiten op alle Bulgaarse waterwegen zonder aanvullende voorwaarde erkend.

Artikel 2

Bevoegde autoriteiten

1. De volgende autoriteiten zijn bevoegd het Grote Patent en het bewijs voor riviergedeelten om te kunnen varen tussen Iffezheim en het Spijksche Veer 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 Brussel
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Straatsburg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. De bevoegde Bulgaarse autoriteit voor de afgifte van het Bulgaarse vaarbewijs is :

MARITIME ADMINISTRATION	Ruse 7000 20 Pristanistna St. stw_rs@marad.bg	Tel. : +359 82 815 815 Fax : +359 82 824 009

3. De partijen informeren elkaar krachtens artikel 6 van deze overeenstemming onverwijld over elke wijziging in de lijst van bevoegde autoriteiten.

Artikel 3

Gemeenschappelijke bijeenkomsten

Er worden, indien noodzakelijk, gemeenschappelijke bijeenkomsten met de deskundigen van de CCR-lidstaten en de Bulgaarse Republiek georganiseerd. Aan deze bijeenkomsten kunnen ook deskundigen van de landen waarvan de vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen op de Rijn als geldig zijn erkend, evenals deskundigen van landen en internationale organisaties die de 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 beoogd:

- ertoe bijdragen dat de toekomstige ontwikkelingen en noodzakelijke reglementaire aanpassingen in de verschillende regelgevingen uniform plaatsvinden;
- overleg plegen over problemen bij de toepassing van de overeenstemming, bij overtredingen en over mogelijke oplossingen;
- de controlemechanismen tussen de landen te coördineren;
- de examenmodaliteiten van de beroepskennis in de verschillende landen te vergelijken;
- bij te dragen aan de uniformering van de bewijzen.

Artikel 4

Gemeenschappelijke bijeenkomst van de examencommissies

Er worden regelmatig gemeenschappelijke bijeenkomsten van de voor de Rijnvaart en voor de binnenvaart in Bulgarije bevoegde examencommissies georganiseerd, teneinde ervaringen uit te wisselen, eventuele toepassingsmoeilijkheden te bespreken en de praktijken van de examencommissies nader af te stemmen. Aan deze bijeenkomsten kunnen ook examencommissies van de landen waarvan de vaarbewijzen op de Rijn erkend zijn, evenals examencommissies van landen met een waarnemersstatus bij de CCR, deelnemen.

Artikel 5

Informatieverstrekking over intrekking en opschorting van bewijzen en over vaarverboden

De bevoegde Rijnvaartautoriteiten en voor de scheepvaart bevoegde Bulgaarse autoriteit informeren elkaar onverwijld over de intrekking of opschortingen van bewijzen of over een vaarverbod. In eerste instantie zal deze informatie door het secretariaat van de CCR worden doorgegeven. Deze informatie zal met verloop van tijd elektronisch kunnen worden medegedeeld.

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 niet meer gelijkwaardig zijn, kunnen de partijen bijeenkomen teneinde in overleg een oplossing te zoeken, zodat 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. Deze overeenstemming treedt op 1 juli 2012 in werking.

2. Elk van de overeenkomstsluitende partijen kan deze overeenstemming 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 Bulgaarse teksten gelijkelijk authentiek zijn, wordt bij de Secretaris-Generaal van de CCR.

Gedaan te Budapest op 15 december 2011

Jean-Marie WOEHRLING
Secretaris-Generaal
Centrale Commissie voor de Rijnvaart

Capt. Sergey TZARNAKLIYSKI
Directeur van de Bulgaarse Dienst Maritieme Zaken

Verwaltungsvereinbarung für die Zusammenarbeit

zwischen

der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

und

dem Verkehrsministerium, Seeverkehrsverwaltung, der Republik Bulgarien

im Bereich der Schiffsführerzeugnisse

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt („die ZKR“) und das Verkehrsministerium, Seeverkehrsverwaltung, der Republik Bulgarien 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 „Voranbringen der gesamteuropäischen Kooperation für ein freies und starkes Transportwesen auf den Binnenwasserstraßen“,

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

folgende Vereinbarung:

Artikel 1

Gegenseitige Anerkennung

Die ZKR hat entschieden, durch Beschlussfassung das bulgarische Schiffsführerzeugnis auf dem Rhein als gültig ab dem 1. Juli 2012 anzuerkennen, sofern zusätzlich die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

- Für die Fahrt auf dem Abschnitt zwischen Iffezheim und der Spyck’schen Fähre vom Inhaber ein Streckenzeugnis nach Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorzulegen;

- der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zu seiner Tauglichkeit gemäß dem Muster B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Verordnung zu erneuern ist.

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

Artikel 2

Zuständige Behörden

1. Folgende Behörden sind befugt, das Große Patent und das Streckenzeugnis für die Fahrt auf der Strecke zwischen Iffezheim und der Spyck'schen Fähre 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 Brüssel
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Straßburg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. Die zur Ausstellung des bulgarischen Schiffsführerzeugnisses befugte bulgarische Behörde ist die

MARITIME ADMINISTRATION	Ruse 7000 20 Pristanistna St. stw_rs@marad.bg	Tel.: +359 82 815 815 Fax: +359 82 824 009

3. Die Parteien informieren einander nach Artikel 6 der vorliegenden Vereinbarung unverzüglich von etwaigen Änderungen am Verzeichnis der zuständigen Behörden.

Artikel 3

Gemeinsame Sitzungen

Es sind, soweit erforderlich, gemeinsame Sitzungen der Experten der Mitgliedstaaten der ZKR und der Republik Bulgarien abzuhalten. An den gemeinsamen Sitzungen können auch Experten von Staaten, deren Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse 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 geltenden Vorschriften im Zuge künftig erforderlicher Entwicklungen und Anpassungen der Bestimmungen;
- Erörterung von Schwierigkeiten bei der Umsetzung dieser Vereinbarung, 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 der Republik Bulgarien zuständigen Prüfungskommissionen abzuhalten, auf denen Erfahrungen ausgetauscht, etwaige 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 Radarzeugnisse auf dem Rhein anerkannt sind, sowie die Prüfungskommissionen der Beobachterstaaten bei der ZKR zugelassen werden.

Artikel 5

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

Die zuständigen rheinischen und bulgarischen 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 kann später auf elektronischem Wege erfolgen.

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 Vorschrift geändert wird, sind die betreffenden Bestimmungen in der geänderten Fassung unter Angabe des Datums ihres Inkrafttretens unverzüglich an die anderen Parteien 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 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. Diese Vereinbarung tritt am 1. Juli 2012 in Kraft.

2. Jede der Vertragsparteien kann diese Vereinbarung 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 bulgarischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich sind, wird beim Generalsekretär der ZKR hinterlegt.

Budapest, den 15. Dezember 2011

Jean-Marie WOEHRLING Generalsekretär Zentralkommission für die Rheinschifffahrt	Capt. Sergey TZARNAKLIYSKI Generaldirektor der bulgarischen Seeverkehrsverwaltung

АДМИНИСТРАТИВНО СПОРАЗУМЕНИЕ ЗА ВЗАИМНО ПРИЗНАВАНЕ НА СВИДЕТЕЛСТВА ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ МЕЖДУ ПРАВИТЕЛСТВОТО НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ПРЕДСТАВЕНО ЧРЕЗ МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА – ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ „МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ” И ЦЕНТРАЛНАТА КОМИСИЯ ЗА КОРАБОПЛАВАНЕ ПО РЕЙН

Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията - Изпълнителна агенция „Морска администрация” на Република България и Централната комисия за корабоплаване по река Рейн (ЦККР)

желаейки да облекчат задълженията възложени на специалистите по вътрешни водни пътища и да улеснят свободното движение на плавателния състав,

и в този смисъл стремейки се “да ускорят паневропейското сътрудничество с оглед либерализирането и утвърждаването на транспорта по вътрешни водни пътища”, съгласно паневропейските конференции в Ротердам (2001) и Букурещ (2006),

отбелязвайки, че взаимното признаване на свидетелства за правоспособност трябва да е съпътствано от механизми за административно сътрудничество между ЦККР и българските органи с цел да се гарантира съответствие на свидетелствата, да се разработят общи практики и да се установят надеждни системи за обмен на информация,

се споразумяха за следното.

Член 1

Взаимно признаване

Валидността на българските свидетелства за правоспособност по Рейн се признава съгласно резолюция на ЦККР, считано от 1 юли 2012 г. след като е изпълнено следното допълнително условие:

- титулярът на свидетелството за правоспособност трябва да представи документ, че е запознат с района за плаване между Ифзейм (Iffezheim) и Спийк (Spijk) в съответствие с Приложение D3 на Правилника за корабоплаване по река Рейн.

- титулярът на свидетелство за правоспособност на възраст навършени 50 години трябва да представи свидетелство за физическа и психическа годност съгласно анекс B3 на Регламента за специалистите, които плават по Рейн и който трябва да бъде подновяван съгласно разпоредбите на споменатия Регламент.

Компетентните български органи признават валидността на свидетелството за правоспособност (Grande Patente) за всички вътрешни водни пътища на Република България без допълнителни условия.

Член 2

Компетентни органи

1. Оправомощени органи за издаване на свидетелство за правоспособност (Grande Patente) и свидетелство за правоспособност в района между Ифзейм (Iffezheim) и Спийк (Spijk)

Държава	Издаващ орган
B	S.P.F. Mobilité et Transports (Мобилност и транспорт) / F.O.D. Mobiliteit en Vervoer (Мобилност и транспорт) Direction Générale Transport Terrestre (Главна дирекция „Наземен транспорт”)/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land (Главна дирекция „Наземен транспорт”) City Atrium rue du Progrès 56 (град Атриум, ул. Прогрес 56)/ City Atrium Vooruitgangstraat 56 (град Атриум, ул. Прогрес 56) B-1210 Bruxelles (Брюксел)
CH	Direction ports rhénans suisses (Швейцарска пристанищна дирекция на река Рейн), Postfach (Постфач), CH-4019 Bâle (Бал)
D	Воден транспорт и корабоплаване – Запад Wasser- und Schifffahrtsdirektion West (Воден транспорт и корабоплаване – Запад), Cheruskerring 11 (Черускеринг 11), D-48147 Мюнстер (Münster) Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd (Воден транспорт и корабоплаване – Юг), Wörthstrasse 19 (Вортштрасе 19), D-97082 Вюрцбург (Würzburg) Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest (Воден транспорт и корабоплаване – Югозапад), Bruckner Straße 2 (Брюкнър Страбе 2), D-55127 Майнц (Mainz)
F	Service de la Navigation de Strasbourg (Отдел за корабоплаване Страсбург) 14 rue du Maréchal Juin (ул. Маршал Жуан 14), F-67084 Strasbourg (Страсбург)
NL	CCV, afdeling binnenvaart (афделинг биненварт) Постбус (Postbus) 1970 2280 DZ Рийсвийк (Rijswijk)

2. Компетентният български орган за издаване на свидетелство за правоспособност е:

Изпълнителна агенция „Морска администрация” Дирекция „Морска администрация” - Русе	Гр. Русе 7000 ул. Пристанищна 20 stw_rs@marad.bg	тел : +359 82 815 815 факс : +359 82 824 009

3. Договарящите се страни се информират незабавно за всички промени в списъка на компетентните органи в съответствие с член 6 от това Споразумение.

Член 3

Общи събрания

При необходимост се свиква Общо събрание съставено от експерти от държавите-членки на ЦККР и Република България. В събранието може да участват и експерти от държави, чиито свидетелства за правоспособност и свидетелства за право на управление на кораб с помощта на радиолокатор са признати по река Рейн, както и експерти от държави и международни организации, които се ползват със статут на наблюдател в ЦККР. Секретариатът на ЦККР предоставя необходимата логистична подкрепа за организиране на тези събрания.

Целите на Общото събрание са:

- да гарантира, че развитието и евентуалните изменения в нормативната уредба, които ще бъдат необходими в бъдеще няма да противоречат на общите условия;
- да обсъжда трудностите по прилагането на Споразумението, констатираните нарушения и евентуалното им разрешаване;
- да координира механизмите за контрол между държавите;
- да сравнява начините за изпитване за придобиване на свидетелства за правоспособност в различните държави;
- да спомага за уеднаквяване на свидетелствата.

Член 4

Общо събрание на изпитните комисии

Общо събрание на изпитните комисии на река Рейн и тези на Република България се свиква редовно с цел да се обменя опит и да се дискутират трудностите срещнати по прилагането на Споразумението и да се уеднаквят практиките на тези комисии. В събранието може да участват и изпитни комисии на държави, чиито свидетелства за правоспособност и свидетелства за право на управление на кораб с помощта на радиолокатор са признати по река Рейн, както и изпитни комисии на държавите със статут на наблюдател в ЦККР.

Член 5

Предаване на информация, свързана с решения за отнемане, временно отнемане и забрана за плаване

Компетентните органи на река Рейн и българските органи се информират взаимно и своевременно за всяко решение за отнемане или временно отнемане на свидетелството за правоспособност или за всяка взета мярка за забрана за плаване. Информацията първоначално се предава чрез Секретариата на ЦККР. Информацията може да бъде изпратена по електронен път.

Член 6

Задължение за информиране и консултиране в случай на предложение за изменение на нормативната уредба

Договарящите се страни по Споразумението се информират взаимно, във възможно най-кратки срокове и независимо от срещите на Общото събрание, за изменения на нормативната уредба. Договарящите се страни се консултират помежду си преди приемането на изменения в съответната нормативна база с цел избягване на бъдещи несъответствия. В случай на изменение, Договарящите се страни незабавно представят измененията в нормативната уредба, като уточняват датата на влизането им в сила.

Член 7

Прекратяване на взаимното признаване

1. При промени в нормативната уредба, ако една от Договарящите се страни счете, че условията за получаване на свидетелство за правоспособност и свидетелства за право на управление на кораб с помощта на радиолокатор вече не са еднакви, Договарящите се страни се срещат с цел да намерят решение преговаряйки за запазване на взаимното признаване на съответните свидетелства.

2. Ако след преговори, една от Договарящите се страни е убедена, че условията вече не са еднакви, решението за взаимно признаване на съответните свидетелства може да бъде отменено. Това решение влиза в сила дванадесет месеца след съобщаването му на другата Договаряща се страна.

Член 8

Заключителни разпоредби

1. Това споразумение влиза в сила на 1 юли 2012 година.

2. Всяка от Договарящите се страни може да прекрати това Споразумение с писмено предизвестие до другата Договаряща се страна. Денонсирането влиза в сила дванадесет месеца след получаването на известието от другата Договаряща се страна.

3. Оригиналният текст на Споразумението се депозира при Генералния секретар на ЦККР. Френският, немският, холандският и българският текст на Споразумението са еднакво достоверен.

Будапеща, 15-ти декември 2011 година.

Жан-Мари Въохрлинг
Главен секретар на
Централната комисия за корабоплаване по
река Рейн

к.д.п. Сергей Църнаклийски
изпълнителен директор на
ИА „Морска администрация”

PROTOCOL 18

Instelling van een gemeenschappelijke werkgroep voor de wederzijdse erkenning en modernisering van beroepskwalificaties in de binnenvaart

Besluit

De Centrale Commissie,

gelet op haar wens bij te dragen aan de integratie en ontwikkeling van een Europese binnenvaartmarkt,

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

in de overtuiging dat de wederzijdse erkenning en modernisering van beroepskwalificaties in de binnenvaart een maatregel betreft waarmee op significante wijze aan de economische dynamiek van de sector kan worden bijgedragen, omdat deze beroepen hierdoor aantrekkelijker kunnen worden gemaakt en met name het personeelstekort kan worden bestreden,

gelet op de administratieve overeenstemmingen over de wederzijdse erkenning van vaarbewijzen en dienstboekjes tussen de CCR en de overheden van Europese staten die geen lid zijn van de CCR maar waarvoor de binnenvaart een belangrijke economische sector vormt,

overwegende dat de tot stand gebrachte overeenstemmingen een eerste stap vormen voor de wederzijdse erkenning en modernisering van alle beroepskwalificaties in de binnenvaart en dat deze taak dient te worden voortgezet binnen een passend kader waar alle betrokken nationale overheidsinstanties vertegenwoordigd kunnen zijn,

overwegende dat de gesloten overeenstemmingen een rechtsgrondslag vormen voor de totstandkoming van een gemeenschappelijke structuur bestaand uit de CCR en de overheidsinstanties die de administratieve overeenstemmingen hebben ondertekend,

gezien het voorstel van haar Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding, dat geheel in overeenstemming is met de aangekondigde doelstellingen van het Franse voorzitterschap van de CCR,

stemt in met het principe een gemeenschappelijke werkgroep voor de wederzijdse erkenning en modernisering van beroepskwalificaties in de binnenvaart in te stellen,

verzoekt haar Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding, alsmede het secretariaat, over te gaan tot het vereiste overleg, dat mede gericht zou moeten zijn op de organisatie van een voorbereidende, gemeenschappelijke vergadering in 2012, zodat de gemeenschappelijke groep vanaf 2013 daadwerkelijk met de werkzaamheden kan beginnen.

PROTOCOL 19

Rijnvaartpolitiereglement

Geen besluit.

PROTOCOL 20

Reglement Onderzoek schepen op de Rijn

Geen besluit.

PROTOCOL 21

Ontwikkeling van de tankvloot
Opheffing van de ad-hocgroep ”Interface schip-wal”
(2003-II-15)

Besluit

De Centrale Commissie

neemt kennis van het verslag van haar Economisch Comité, haar Comité Gevaarlijke Stoffen en haar ad-hocgroep ”Interface schip-wal” dat aan dit besluit als bijlage is toegevoegd,

stelt vast dat met de totstandkoming en publicatie van de ISGINTT (International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals) en de met de ISGINTT geschapen werkstructuren aan de haar verstrekte opdracht grotendeels is voldaan,

heft hierbij de door haar ingestelde ad-hocgroep ”interface schip-wal” op,

dankt de leden van de ad-hocgroep, haar voorzitter en in het bijzonder de deskundigen van de beroepsorganisaties voor hun grote inzet en hun uitstekende werk.

Bijlage

Bijlage

Eindverslag van de ad-hocgroep ”interface schip-wal”

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft in 2003 vastgesteld dat de veiligheidsstandaard in de tankscheepvaart op de Rijn weliswaar tot de beste ter wereld behoort en de gangbare risico's afdekt, maar dat er nog een aantal specifieke kwesties uitgediept moeten worden om de bestaande voorschriften en de effectiviteit daarvan verder te verbeteren. In het kader van de gedachtevorming rond de veiligheidsvoorschriften verdienen in het bijzonder de interface schip/installatie aan wal en de rol van de factor mens binnen dit interfacegebeuren intensievere aandacht.

In dat verband heeft de CCR bij besluit 2003-II-15 de uit deskundigen van de landen en de erkende organisaties samengestelde ad-hocgroep ”Interface schip-wal” ingesteld en opdracht gegeven,

- de veiligheid bij de interface schip/walinstallatie op het technologische, personele en bedrijfsmatige vlak te beoordelen en eventuele voorstellen ter verbetering van de voorstellen of de werkwijze van de betrokken handeldrijvende partijen uit te werken,
- de opleiding en tewerkstelling van goed geschoold personeel, in het bijzonder met het oog op de procedures op de interface schip-landinstallatie, te beoordelen,
- gezamenlijk met het Economisch Comité en het Comité Gevaarlijke Stoffen verslag uit te brengen.

De werkgroep heeft de vijf meest voorkomende resp. meest zwaarwegende ongevallen, incidenten of ”near misses” (document G/IBT (04) 8) in kaart gebracht en als uitgangspunt voor haar werkzaamheden genomen. Deze zijn aangevuld met onderzoeksresultaten van de brancheorganisaties CEFIC (document G/IBT (04) 8 add. 1) en EBU (document G/IBT (04) 12). Als bij verre de belangrijkste oorzaak van ongevallen en incidenten werd menselijk falen vastgesteld.

Het voorstel om het aantal gevallen van menselijk falen terug te brengen door binnen aanvaardbare termijnen voor alle bemanningsleden en niet slechts voor degene die bij het laden en lossen vaak niet aanwezig is, een opleiding tot deskundige conform de ADN voor te schrijven, werd door de ad-hocgroep als niet noodzakelijk beschouwd. Daarentegen zou een sterkere focus op de laad- en losprocedures in het kader van de opleiding van de deskundigen tot verbetering kunnen bijdragen. Vastgesteld werden tevens taalproblemen waardoor de communicatie tussen de bij het laden en lossen betrokken personen vaak wordt bemoeilijkt.

De ad-hocgroep kwam al vroeg tot de overtuiging dat voor een systematische verbetering van de veiligheid op de interface tussen schip en landinstallatie niet per definitie verordeningsrechtelijke regelingen noodzakelijk zijn, maar regelingen die het karakter van industriestandaards dragen en op alle bestaande kwesties ingaan. Deskundigen van de organisaties van de verladers en vervoerders hebben vervolgens gezamenlijk veiligheidsrichtlijnen voor het laden en lossen van binnentankschepen uitgewerkt op basis van de desbetreffende standaards voor de zeevaart, in casus de „International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT)” en de ”Liquefied Gas Handling Principles on Ships and in Terminals”. Deze standaards hebben zich in de zeevaart reeds bewezen. Door deze als basis te nemen kon dubbel werk worden voorkomen en is gewaarborgd dat bij het laden en lossen van binnenschepen in zeehavens compatibele standaards worden toegepast.

Ter realisatie van de veiligheidsrichtlijnen werd een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen de CCR, vertegenwoordigd door haar secretariaat, de betrokken organisaties van de verladers en vervoerders in de binnenvaart, en de OCIMF, het Oil Companies International Marine Forum, dat een bepalende rol speelde bij de uitwerking van de ISGOTT. De delegaties verklaarden zich in april 2005 met deze samenwerking akkoord op de bijeenkomst van het Voorbereidend Comité. De secretariaat stelde vervolgens samen met de OCIMF de Terms of Reference op voor de uitwerking van de veiligheidsrichtlijnen.

Voor de uitvoering van de werkzaamheden werden een stuurcommissie en een werkgroep ingesteld, waarin behalve de CCR en de OCIMF nog de volgende organisaties zitting namen:

CEFIC European Chemical Industry Council

EBU Europese Binnenvaart Unie

ESO Europese Schippers Organisatie

ESPO European Sea Ports Organisation

EUROPIA European Petroleum Industry Association

FETSA Federation of European Tank Storage Associations

SIGTTO Society of International Gas Tanker and Terminal Operators.

De veiligheidsrichtlijnen dragen de naam ISGINTT, International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals. Doel van de ISGINTT is het verbeteren van de veiligheid bij het transport van gevaarlijke stoffen op de schip-schip en de schip-wal interface tussen binnentankschepen en andere vaartuigen resp. installaties aan wal (overslagpunten). De ISGINTT zijn niet bedoeld om bestaande rechtsvoorschriften te vervangen of te wijzigen, maar om aanvullende adviezen beschikbaar te maken. De ISGINTT is de uitkomst van ”best practices”. De veiligheidsrichtlijnen worden met de noodzakelijke politieke ondersteuning door de CCR ter implementatie door de deelnemende industrieorganisaties aanbevolen.

Het Comité Gevaarlijke Stoffen heeft de werkzaamheden van de ad-hocgroep evenals de werkzaamheden ter ontwikkeling van de ISGINTT-SC kritisch begeleid.

Naar aanleiding van de voorjaarszitting 2010 van de CCR werd de ISGINTT aan de delegaties van de CCR en op 8 juni 2010 tijdens een afzonderlijke door het Belgische voorzitterschap belegde bijeenkomst aan het publiek voorgesteld. Teneinde een zo breed mogelijke toepassing te waarborgen, wordt beoogd de veiligheidsrichtlijnen niet alleen in de originele taal (Engels) – zoals reeds is geschied –, maar tevens in de werktalen van de CCR, het Duits, het Frans en het Nederland, te publiceren. De vertalingen zouden mede dankzij financiële ondersteuning door nationale en internationale organisaties begin 2012 gereed kunnen zijn. Op de website www.isgintt.org staat een leidraad voor het downloaden. Hier wordt tevens aanvullende informatie geboden en kunnen gebruikers van de ISGINTT met de auteurs communiceren. De ISGINTT is ook in gedrukte versie bij het secretariaat van de CCR verkrijgbaar.

De stuurcommissie heeft besloten haar werkzaamheden ook na voltooiing van de ISGINTT voort te zetten. De ISGINTT is nog niet in al zijn geledingen volledig op de behoeften en omstandigheden van de binnenscheepvaart toegesneden. Om die reden ligt het in de bedoeling eventuele gebreken en tekortkomingen te traceren, systematisch vast te leggen en in de volgende uitgave van de ISGINTT dienovereenkomstige verbeteringen aan te brengen.

De ad-hocgroep is van mening dat met de totstandkoming en publicatie van de ISGINTT en de met de ISGINTT geschapen werkstructuren (stuurcommissie, werkgroep, secretariaat – waargenomen door het secretariaat van de CCR) de door de CCR aan haar verstrekte opdracht grotendeels is voldaan.

Als verdere werkzaamheden beveelt de ad-hocgroep aan dat

- de expertgroep Vluchtwegen, ingesteld in het kader van ADN, haar werkzaamheden vlot ten einde brengt;
- de expertgroep Vragencatalogus in het kader van ADN beoordeelt of in de opleiding van deskundigen voldoende rekening wordt gehouden met de laad- en losprocedures;
- de lidstaten in de toekomst meer dan tot dusver systematische ongevallenstudies opstellen en evalueren en de evaluaties aan de CCR als betrouwbare basis voor verdere werkzaamheden ter beschikking stellen.

PROTOCOL 22

Bouw oevergeul Boven-Rijn, Nederland

Besluit

De Centrale Commissie,

na kennisneming van het in de bijlage vermelde verslag van haar Permanent Technisch Comité,

na onderzoek van alle aspecten en overeenkomstig de bestaande overeenkomsten,

stelt vast dat er geen bezwaar aan verbonden is voor de scheepvaart en geeft opdracht aan het Permanent Technisch Comité om de voortgang van maatregelen jaarlijks te volgen.

Bijlage

Bijlage

Aanleg oevergeul Boven-Rijn, Nederland
Uiteenzetting t.b.v. CCR, augustus 2011

1. Soort object

Oevergeul en langsdam (strekdam).

2. Locatie

Pannerden-Millingen.

3. Rijn-km

Het plangebied is onderdeel ligt aan de noordoever van de Boven-Rijn tussen 865,2 kmr en 867,3 kmr.

4. Algemeen

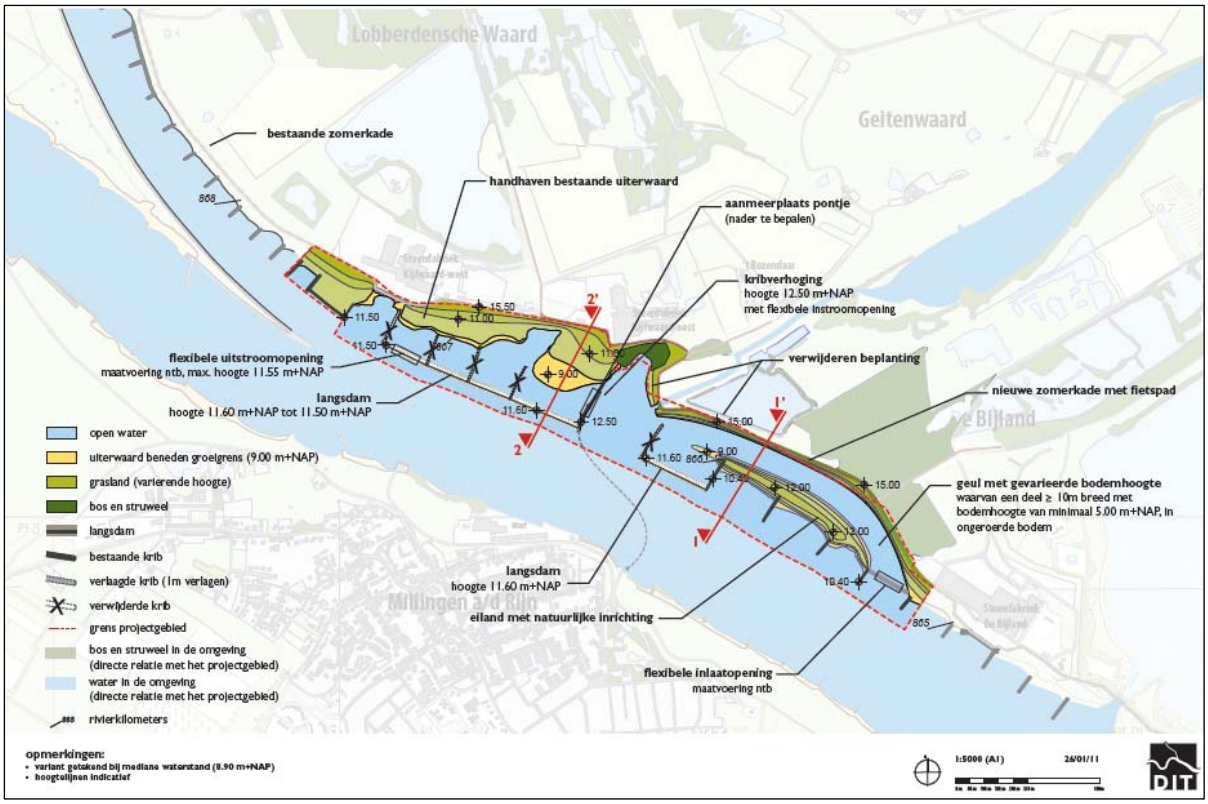
Rijkswaterstaat Oost Nederland is initiatiefnemer van het project Oevergeul Boven-Rijn. Het doel is het vergroten van de veiligheid (in het kader van Ruimte voor de Rivier) en het versterken van de ecologie (Kaderrichtlijn Water). Het project is een onderdeel van de uitwerking van het inrichtingsplan Rijnwaardense Uiterwaarden. Het plan bestaat uit twee onderdelen: het aanleggen van een oevergeul en het vervangen van kribben door een langsdam.

De 1 km lange oevergeul ligt tussen 865,2 kmr en 866,2 kmr in de uiterwaard. Met deze geul wordt de KRW-doelstelling en waterstandsverlaging gerealiseerd. Om de dwarsstroming te minimaliseren komt er een kleine langsdam bij de uitstroomopening. De oevergeul is ruim gedimensioneerd zodat maximaal 5% van het debiet van de Boven-Rijn door de geul kan stromen.

De dam komt te liggen op de huidige normaallijn tussen 866,5 kmr en 867,3 kmr. De hoofdgeul wordt niet gewijzigd. De normaallijn is globaal de lijn die de uiteinden van de huidige kribben met elkaar verbinden. De kribben tussen de te realiseren langsdam en de oever worden verwijderd, waardoor er een meestromende oevergeul ontstaat tussen de langsdam en de oever. Ook hier kan maximaal 5% van het debiet van de Boven-Rijn doorstromen. Kribverlaging is op deze locatie geen optie omdat dat negatieve morfologische effecten heeft. Morfologische effecten vlak voor het splitsingspunt Waal-Pannerdens kanaal kunnen verstrekkende gevolgen voor de stroomafwaarts gelegen riviertakken hebben.

Zowel de langsdam als de oevergeul kent een eenvoudig flexibel instelbare instroomopening. Dit zorgt voor een gecontroleerde stroom van water en sediment door de hoofdgeul en de oevergeul en aanstroming van het splitsingspunt. De oevergeul in de uiterwaard en de geul is dusdanig gedimensioneerd dat er voldoende regelbereik aanwezig is. Het uitgangspunt is dat de sediment- en waterverdeling zo weinig mogelijk verandert ten opzichte van de huidige situatie.

Figuur 1: de ligging van het projectgebied nabij de grens met Duitsland op het punt waar de Rijn zich splitst in het Pannerdens kanaal en de Waal.



Figuur 2: overzichtskaart van het project met de geplande ingrepen

5. Monitoring effecten

Kleine effecten op de water- en sedimentverdeling kunnen stroomafwaarts verstrekkende gevolgen hebben door de ligging vlak voor het splitsingspunt. Het kan daarom noodzakelijk zijn om de effecten bij te mitigeren door het wijzigen van de instroomopeningen. De effecten zullen daarom gedurende ten minste drie jaar gemonitord worden.

6. Doorvaart

Gedurende de uitvoering zal er geen sprake zijn van stremming, wel zal de scheepvaart, buiten de vaargeul, hinder kunnen ondervinden van de te verrichten werkzaamheden. Met nader te bepalen maatregelen zal dit tot het minimum worden beperkt.

De langsdam komt over de koppen van de kribben en de hoogte is ook vrijwel gelijk aan die van de kribben. Hierdoor blijft de breedte van de vaarweg ongewijzigd en verslechtert het (radar)zicht ook niet. De oevergeul heeft naar verwachting ook geen effect op de scheepvaart.

7. Markering van de langsdam (verkeerstekens)

De langsdam zal conform de voorschriften van het geldende Rijnvaartpolitiereglement worden gemarkeerd

8. Weergave van de langsdam op het radarbeeld

Identiek aan de kribben (incl. radarreflectoren).

9. Het realiseren van het project, werkzaamheden

De start van de werkzaamheden wordt eind 2013 verwacht en de oplevering zal uiterlijk in 2015 plaatsvinden. Een detailplanning van werkzaamheden is nog niet bekend. Er kunnen beperkingen gelden ter voorkoming van hinderlijke waterbeweging. Stremmingen van het scheepvaartverkeer worden niet voorzien,

Rijkswaterstaat Oost-Nederland stelt in het Programma van Eisen uiteraard wel eisen aan de verkeersveiligheid en aan de toegestane mate van beperkingen en voor het scheepvaartverkeer tijdens de bouw. Dit zal worden afgestemd overeenkomstig de kaders van hinder tijdens werkzaamheden, verkeersmaatregelen et cetera en waarbij de vereisten van de CCR in aanmerking worden genomen. Mocht er hinder optreden zal Rijkswaterstaat Oost-Nederland de CCR tijdig informeren en zonodig verkeersbegeleiding toepassen.

Legenda: Figuur 2: overzichtskaart van het project met de geplande ingrepen

Bestaande zomerkade
Handhaven bestaande uiterwaard
Aanmeerplaats pontje (nader te bepalen)
Kribverhoging hoogte 12.50m+NAP met flexibele instroomopening
Verwijderen beplanting
Nieuwe zomerkade met fietspad
Geul met gevarieerde bodemhoogte waarvan een deel ≥10m breed met bodemhoogte van minimal 5.00m+NAP, in ongeroerde bodem
Flexibele inlaatopening maatvoering ntb
Eiland met natuurlijke inrichting
Langsdam hoogte 11.60m+NAP
Langsdam hoogte 11.60m+NAP tot 11.50m+NAP
Flexibele uitstroomopening maatvoering ntb, max. hoogte 11.55m+NAP
Open water
Uiterwaard beneden groeigrens (9.00m+NAP)
Grasland (varierende hoogte)
Bos en struweel
Langsdam
Bestaande krib
Verlaagde krib (lm verlagen)
Verwijderde krib
Grens projectgebied
Bos en struweel in de omgeving (directe relatie met het projectgebied)
Water in de omgeving (directe relatie met het projectgebied)
rivierkilometers
Opmerkingen: variant getekend bij mediane waterstand (8.90 m + NAP) Hoogtelijnen indicatief

PROTOCOL 23

Aanleg Pilot langsdammen, Waal, Traject Tiel – Ophemert, Nederland

Besluit

De Centrale Commissie,

na kennisneming van het in de bijlage vermelde verslag van haar Permanent Technisch Comité,

na onderzoek van alle aspecten en overeenkomstig de bestaande overeenkomsten,

stelt vast dat er geen bezwaar aan verbonden is voor de scheepvaart en geeft opdracht aan het Permanent Technisch Comité om de voortgang van maatregelen jaarlijks te volgen.

Bijlage

Bijlage

Aanleg Pilot langsdammen, Waal, Traject Tiel – Ophemert

1. Soort object

Langsdammen (strekdammen) in de Waal (pilotproject).

2. Locatie

Wamel- Dreumel / Tiel – Ophemert.

3. Waal km

Het plangebied van de Pilot is onderdeel van het zomerbed met de kribvakken in de rivier de Waal tussen kmr 911 en kmr 922. Er worden twee langsdammen aangelegd in de binnenbochten op dit traject, te weten:

a) **Langsdam Wamel - Dreumel:** ligt aan de Linker Oever (LO) tussen ca. kmr 911,50 en kmr 918,75

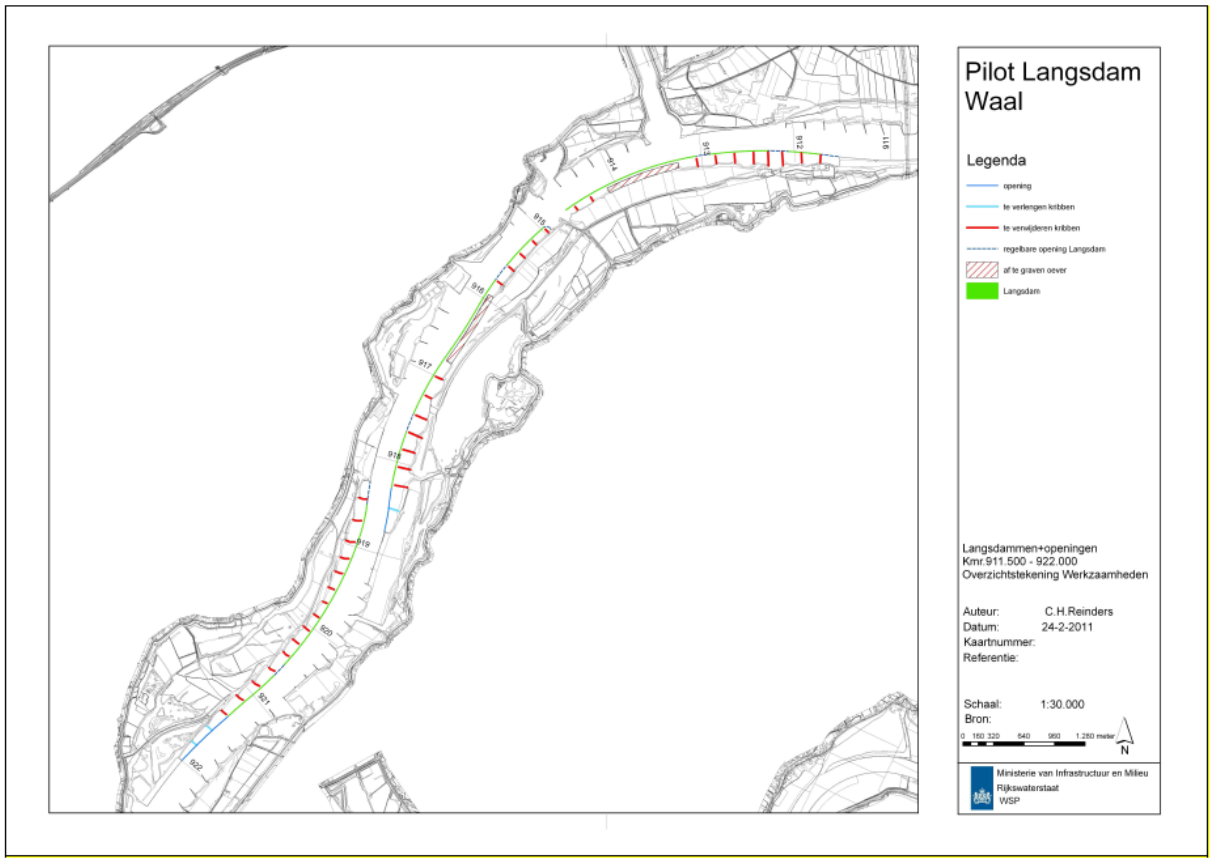
b) **Langsdam Ophemert:** ligt aan de Rechter Oever (RO) tussen ca. kmr 918,25 en kmr 922,00

In de buitenbochten van het gehele traject kmr 911,5 – kmr 922,0 worden de kribben niet verlaagd en niet gewijzigd.

4. Algemeen

Rijkswaterstaat Ruimte voor de Rivier gaat als onderdeel van de geplande kribverlaging (kribverlaging Waal Fort St. Andries, krib-W3) langsdammen realiseren in bovenstaand gebied. De dammen komen te liggen in de binnenbocht, 30 meter vanaf de huidige normaallijn aan de hoofdgeulzijde. De hoofdgeul wordt dan 230 meter breed in plaats van 260 meter. Dit zal heel geleidelijk gebeuren. De normaallijn is globaal de lijn die de uiteinden van de huidige kribben met elkaar verbinden. De kribben tussen de te realiseren langsdam en de oever worden verwijderd, waardoor er een meestromende oevergeul ontstaat tussen de langsdam en de oever. Deze oevergeul heeft een breedte van ca. 100 meter Eenvoudig flexibel instelbare openingen in de langsdammen zorgen voor een gecontroleerde stroom van water en sediment door de hoofdgeul en de oevergeul. Onderdeel van het ingrepenpakket van de Pilot langsdammen Waal vormen daarnaast twee af te graven gestrekte oevers en de verlenging van enkele kribben richting vaargeul. Aan de overzijde, in de buitenbochten, worden de huidige kribben niet verlaagd. De krib/veerstoep van Wamel (t.p.v. km 914,8) blijft ongewijzigd.

De werkzaamheden worden naar de huidige verwachting in de eerste helft van 2012 op de markt gezet.



Figuur 1: Overzichtskaart Pilot langsdammen

Monitoring effecten langsdammen

De aanleg van deze langsdammen wordt door Rijkswaterstaat uitgevoerd t.b.v een pilot: een monitoringsprogramma zal gedurende ten minste 3 jaar de werking van de langsdammen t.a.v. de beoogde optimalisatie van andere rivierfuncties als scheepvaart, ecologie, morfologie en waterhuishouding gaan volgen en bemeten. Tevens worden gedurende de planvoorbereiding en de realisatie van de pilot de belevingswaarden vanuit de omgeving vastgelegd. Hierbij wordt ook de beroepsvaart en overige vaarweggebruikers intensief betrokken.

Baggerinspanning en bodemdaling

Afhankelijk van de instellingen van de openingen in de langsdammen, is er sprake van erosie of juist van aanzanding in de hoofdgeul. Het is mogelijk om via aanpassing en juiste instelling van de inlaatwerken de bodemveranderingen in de hoofdgeul te beheersen (handhaving van morfologische neutraliteit). Net zo kunnen inlaatwerken worden ingezet om de bodemdaling tegen te gaan.

Vanwege het minimaal benodigde hydramorfologische regelbereik en de beperkte mogelijkheden om het vaarwater te versmallen is een versmalling van de normaalbreedte van 230 meter gekozen. Bij een normaalbreedte van 230 meter blijft de ruimtereservering voor uitbreiding van de vaargeul van 150 meter naar 170 meter onaangetast. Naast deze toekomstige vaargeulmaat is er dan aan weerszijden nog 30 meter schrikbreedte over. In de binnenbocht van de Waal stroomt in een strook van 30 meter ongeveer 10% van de afvoer. De versmalling van de normaalbreedte van 260 meter naar 230 meter maakt het mogelijk om deze afvoer te herverdelen over oevergeul en hoofdgeul. Met deze hoeveelheid kan de waterstand in de hoofdgeul bij zeer lage rivierstanden juist voldoende worden opgezet terwijl de oevergeul ook voldoende stroomvoerend kan blijven om aanslibbing te voorkomen of aanzienlijk te beperken.

De oevergeul wordt gemiddeld ca 100 meter breed zodat de stroomafvoerende breedte bij instelling van de grootst mogelijke openingen maximaal kan worden verhoogd van 260 meter naar 330 meter. Het regelbereik bestaat dus uit een variabele stroomafvoerende breedte van 230 meter tot 330 meter met een afvoerregelbereik van + 10% naar – 10%. Hiermee wordt het regelbereik voor het transportvermogen voor sediment voldoende groot om te kunnen sturen op erosie of sedimentatie. Zo kan de bodemligging voldoende worden beheerst en kan de bodemdaling mogelijk worden gestopt. De meest optimale instelling ligt vermoedelijk nabij het neutrale punt tussen erosie en sedimentatie. Dit zal door de pilot wetenschappelijk worden bewezen.

Voor het stoppen van de bodemdaling zal tijdens de inregelfase moeten worden gezocht naar een instelling met waarschijnlijk een zeer geringe sedimentatie. Bij een geringe bodemstijging over grote lengte stijgt de waterstand mee zodat de vaardiepte gelijk blijft. Een stijgende rivierbodem is niet alleen gunstig voor het stoppen van de bodemdaling maar ook voor het opvangen van de zeespiegelrijzing en de gevolgen hiervan op het zoetwaterbeheer.
Het stoppen van de bodemdaling in de vaarweg is ook een uitdrukkelijke wens van Duitsland. Dit om de vaarweg duurzaam te beheren. Ook om problemen met sluisdrempels, dekking kabels en leidingen, brugconstructies etc. het hoofd te bieden.

Doorvaart

Gedurende de uitvoering zal er geen sprake zijn van stremming, wel zal de scheepvaart, buiten de vaargeul, hinder kunnen ondervinden van de te verrichten werkzaamheden. Met nader te bepalen maatregelen zal dit tot het minimum worden beperkt.

In Nederland stelt Rijkswaterstaat de breedte van het vaarwater gelijk aan de normaalbreedte, zijnde de breedte tussen de normaallijnen die veelal over de koppen van de kribben lopen dan wel samenvallen met de voorkanten van de kaden. De normaalbreedte bedraagt 260 meter maar zal ter plaatse heel geleidelijk worden versmald naar 230 meter. De langsdammen zullen 30 meter uit de kribkoppen worden gerealiseerd. Binnen het vaarwater ligt de vaargeul die voldoet aan de internationaal afgesproken afmetingen. Het minimale doorvaartprofiel van deze vaargeul wordt niet gewijzigd en blijft conform Akte van Mannheim.

De uit het Amsterdam-Rijnkanaal uitvarende schepen zullen naar verwachting geen hinder ondervinden van deze langsdammen. De huidige radarbeelden laten zien dat de manoeuvreerruimte ruim voldoende blijft.

Markering van de langsdam (verkeerstekens)

De langsdammen zullen conform de voorschriften van het geldende Rijnvaartpolitiereglement worden gemarkeerd.

Weergave van de langsdammen op het radarbeeld

Identiek aan de kribben (incl. radarreflectoren).

Het realiseren van de langsdammen, werkzaamheden

De start van de werkzaamheden wordt eind 2012 verwacht en de oplevering zal in 2015 plaatsvinden. Een detailplanning van werkzaamheden is nog niet bekend. Er kunnen beperkingen gelden ter voorkoming van hinderlijke waterbeweging. Stremmingen van het scheepvaartverkeer worden niet voorzien,

Rijkswaterstaat Oost-Nederland stelt in het Programma van Eisen uiteraard wel eisen aan de verkeersveiligheid en aan de toegestane mate van beperkingen en voor het scheepvaartverkeer tijdens de bouw. Dit zal worden afgestemd overeenkomstig de kaders van hinder tijdens werkzaamheden, verkeersmaatregelen et cetera en waarbij de vereisten van de CCR in aanmerking worden genomen.

Eén van de eisen voor de verkeersveiligheid is het opstellen van een risicoanalyse en het specificeren van preventieve maatregelen om geïdentificeerde risico's te kunnen beheersen. Daarbij zullen de voorgeschreven tekens van het Rijnvaartpolitiereglement worden gehanteerd, zal tijdig en ruim van de voren worden gecommuniceerd met en aan de scheepvaart

Legenda: Figuur 1: Overzichtskaart Pilot langsdammen

Legenda
opening
te verlengen kribben
te verwijderen kribben
regelbare opening Langsdam
af te graven oever
Langsdam
Langsdammen + openingen
Overzichtstekening Werkzaamheden
Auteur
Datum
Kaartnummer
Referentie
Schaal
Bron

PROTOCOL 24

Wijzigingen betreffende de vernieuwing en uitbreiding van de brug Schierstein (kmr 504,400) (2010-I-13)

Besluit

De Centrale Commissie,

na kennisneming van het gewijzigde verslag van haar Permanent Technisch Comité,

keurt, na onderzoek van alle aspecten en overeenkomstig de bestaande overeenkomsten, de wijzigingen betreffende de vernieuwing en uitbreiding van de brug Schierstein goed.

Het gewijzigde verslag van het Permanent Technisch Comité is als bijlage bij het besluit gevoegd.

Bijlagen

Anlage 1

Autosnelweg A 643:
6-baanse uitbreiding tussen de snelwegknooppunten Mainz (A 60) en Wiesbaden-Schierstein (A 66)

Snelwegbrug over de Rijn tussen Mainz en Wiesbaden

1. Soort brug

Snelwegbrug over de Rijn

2. Locatie

Tussen Mainz-Mombach en Wiesbaden-Schierstein

3. Rijn-km

504,400

4. Soort bouwwerkzaamheden

Vernieuwing van de bestaande brugbovenbouw en nieuwbouw van een brug ca. 15 m stroomafwaarts van de bestaande brug.

5. Breedte van het vaarwater

200 m (tussen de bestaande brugpijlers)

6. Breedte van de vaargeul

120 m

A. Algemene beschrijving

7. Aantal pijlers in de rivier

De snelwegbrug Schierstein overspant de zogenoemde Mombacher Stromarm, Insel Rettbergsaue en Biebricher Stromarm. In de Biebricher Stromarm, waardoor de vaargeul loopt, staan twee brugpijlers van de huidige snelwegbrug. De Mombacher Stromarm is zonder pijlers overspannen.
De bestaande pijlers die in de Biebricher Stromarm staan, worden behouden. Alleen de daarop liggende brugbovenbouw wordt vernieuwd. Voor de nieuwe brug stroomafwaarts van de huidige brug, zijn in de bescheiden ter vaststelling van het plan twee nieuwe pijlers in de Biebricher Stromarm voorzien. Deze liggen op één lijn met de bestaande pijlers en hebben dezelfde breedte.

8. Aantal pijlers in het vaarwater

Beide bestaande pijlers in de Biebricher Stromarm bakenen het vaarwater af. De twee nieuwe pijlers beperken het vaarwater in de Biebricher Stromarm niet verder, aangezien zij op één lijn liggen met de bestaande pijlers. De huidige breedte van het vaarwater blijft in de toekomst ook behouden.

De Mombacher Stromarm is in de huidige toestand over de gehele breedte bevaarbaar. WSV zorgt daar noch voor het onderhoud de vaargeul noch voor de verkeersveiligheid. Tot kmr 503,6 dient deze arm als toegangsweg tot de industriehaven Mainz. Stroomopwaarts van de toegang tot de havenkom is geen doorgaand scheepsverkeer. Het onderhoud en veiligstellen van het toegangsverkeer tot de haven is een taak van de gemeentebedrijven van Mainz.
De bescheiden ter vaststelling van het plan voorzien twee nieuwe pijlers in de Mombacher Stromarm op een afstand van ca. 20 m van de linker (zuid)oever. Gepland is de pijlers is in het waarwater te plaatsen, niet alleen om ingrepen in het natuur-, FFH- en vogelbeschermingsgebied op de Rettbergsaue tot een minimum beperken maar ook vanwege de daaruit voortvloeiende architectonische globale configuratie.

9. Breedte van de bovenbouw van de brug

De breedte van de bovenbouw van één brug bedraagt 21,50 m.
In de sector van de vaargeul is er 10 m vrije ruimte tussen beide bruggen.

10. Afstand van de dichtstbijzijnde brug

Stroomopwaarts: kmr 501,0 – spoorbrug Mainz-Noord
Stroomafwaarts: kmr 588,5 – Zuidbrug Koblenz

B. Profiel van vrije ruimte voor de scheepvaart

11. Hoogste punt van de boog

NN + 95,80 m boven = HWS +11,70 m

12. HWS

NN + 84,10 m

13. Minimale doorvaarthoogte ter plaatse van de doorvaartbreedte

NN + 91,67 m = HWS + 7,57 m (direct aan de pijlers)
In het kader van de beoordeling van de bescheiden ter vaststelling van het plan wordt vereist:

- Vóór het begin van de uitvoering moeten de lengteprofielen ter toestemming worden ingediend.

14. Doorvaartbreedte met een hoogte van HWS + 9,10 m

180 m (breedte van de vaargeul 120 m)

C. Inachtneming van de radarscheepvaart

15. Beoordeling door erkend deskundigen

De radartechnische beoordeling van de bescheiden van het plan wordt uitgevoerd door de Afdeling Verkeerstechnieken van de Water- en Scheepvaartdienst.
De aanwijzingen van de CCR ter vermindering van storende radarecho's bij de bouw van nieuwe bruggen zijn in aanmerking genomen.

16. Getroffen maatregelen om schijnecho's te vermijden

De resultaten van de beoordeling worden voor de verdere planningen in aanmerking genomen.
De brugpijlers worden, zoals reeds het geval was, met radarreflectoren uitgerust en krijgen een pijlerverlichting.

17. Geplande constructievorm van de brug

Doosvormprofiel

18. Gepland constructiemateriaal

Staal, composiet (voorlandbruggen)

D. Verkeerstekens

19. Verkeerstekens overeenkomstig Bijlage 7 van het RPR voor de op- en afvaart

Er is geen markering gepland. Ook bij de bestaande brug is geen verkeersregelende markering aanwezig.

Het standpunt van de WSA betreffende de bescheiden ter vaststelling van het plan is dat de verantwoordelijke van het project de eventueel vereiste verkeerstekens volgens de instructies van de WSA op de bouwwerken moet aanbrengen.

E. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden

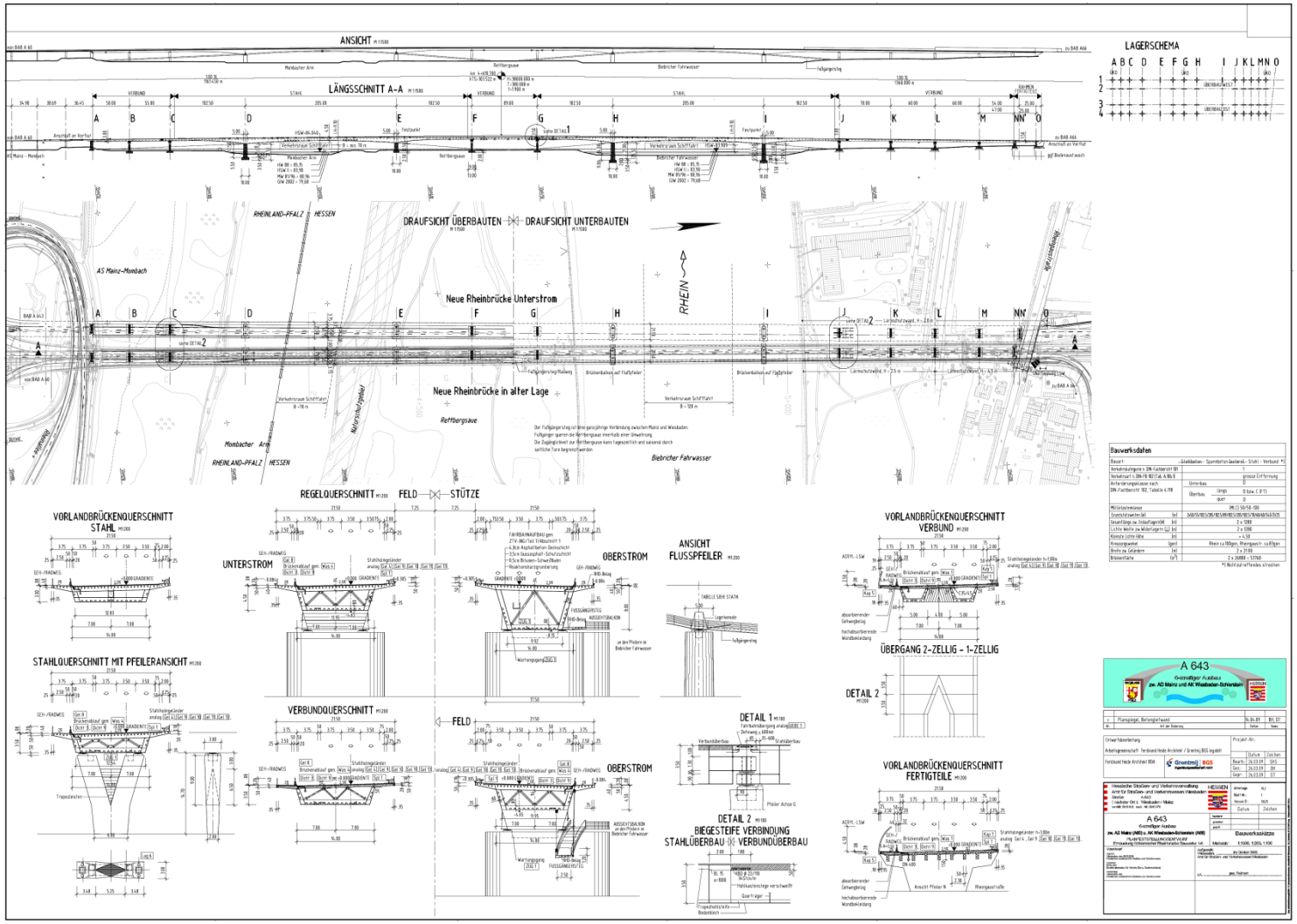
20. Soort brugmontage
De brugsegmenten moeten in de sector van de waterweg worden ingevaren. Nauwkeurige gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden zijn nog niet beschikbaar.

21. Beperking van de vrije doorvaart en duur van de beperking in de bouwfase

Hierover kunnen nog geen verklaringen worden gedaan, aangezien er nog geen precieze beschrijving van het verloop van de werkzaamheden beschikbaar is.
Door de vereisten in de goedkeuringsprocedure wordt gegarandeerd dat bij een vermindering van de doorvaarthoogte de scheepvaart ten minste gedeeltelijk over het minimale doorvaartprofiel van HWS + 9,10 m beschikt.

22. Duur van de geplande stremming van de scheepvaart

Hierover kunnen nog geen verklaringen worden gedaan, aangezien er nog geen precieze beschrijving van het verloop van de werkzaamheden beschikbaar is.
In de goedkeuringsprocedure is echter bepaald dat de nieuwbouw dusdanig gepland moet worden, dat de stremming van de scheepvaart niet meer dan 10 uur zal vereisen. De planning van het verloop van de bouwwerkzaamheden dient met de WSA te worden afgestemd. Voor de ontmanteling van de oude brugdelen wordt beschouwd dat een stremming van de scheepvaart van ca. één dag voldoende zal zijn. In geval van langere stremmingen wordt de CCR geraadpleegd.


ANSICHT
LÄNGSSCHNITT A-A
LAGERSCHEMA
DRAUFSICHT ÜBERBAUTEN
DRAUFSICHT UNTERBAUTEN
Neue Rheinbrücke Unterstrom
Neue Rheinbrücke in alter Lage
RHEIN
Rettbergsaue
Biebricher Fahrwasser
Mombacher Arm
RHEINLAND-PFALZ
HESSEN
REGELQUERSCHNITT
FELD
STÜTZE
VORLANDBRÜCKENQUERSCHNITT STAHL
UNTERSTROM
OBERSTROM
ANSICHT FLUSSPFEILER
VORLANDBRÜCKENQUERSCHNITT VERBUND
ÜBERGANG 2-ZELLIG - 1-ZELLIG
DETAIL 2
STAHLQUERSCHNITT MIT PFEILERANSICHT
VERBUNDQUERSCHNITT
DETAIL 1
DETAIL 2
BIEGESTEIFE VERBINDUNG STAHLÜBERBAU - VERBUNDÜBERBAU
VORLANDBRÜCKENQUERSCHNITT FERTIGTEILE
Bauwerksdaten
A 643
Gestreifter Ausbau
zw. AD Mainz und AK Wiesbaden-Schierstein
Grundmiß BGS
Bauwerksnr. 5506 5205 1100

m/CC/R11_2nl

PROTOCOL 25

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

Besluit

De Centrale Commissie neemt kennis

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

Bijlagen

1. Rijnvaartpolitiereglement: Inwerkingtreding en opnieuw inwerkingtreding

POLITIEREGLEMENT

Inwerkingtreding van voorschriften en van tijdelijke voorschriften
Opnieuw inwerkingtreding van tijdelijke voorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art 2, 7, 8 u. Anlage 2 - Vorschriften über Farbe und Lichtstärke	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2002-II-15	1. §§ 1.10, 3.14, 4.01, 7.07, 7.08, 12.01 und Anlage 3 2. 10.01 Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22	I	1.1.2003 1.1.2003	5.12.2002 5.12.2002	29.1.2003 29.1.2003	26.8.2003	2.12.2002 2.12.2002
2006-I-19	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2007-II-21	Anerkennung nichtrheinischer Zeugnisse auf dem Rhein – Änderung der RheinSchPV (2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11)	I	1.9.2008	[1)]	9.12.2008	20.3.2008	21.12.2007
2008-I-21	Definitive Änderungen der RheinSchPV (§§ 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, Anlage 7)	I	1.4.2009		24.6.2009	7.2.2009	13.6.2008
2008-II-9	Definitive Änderungen der RheinSchPV (§§ 6.08, 11.01, 14.09)	I	1.12.2009		16.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-10	Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten – Änderung der RheinSchPV, Aufhebung der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschifffahrt	I	1.12.2009		22.12.2009	1.12.2009	9.2.2009

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

1 Durch die Einführung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein zum 1.7.2011 wird der Beschluss nicht mehr umgesetzt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2008-II-11	Änderung der RheinSchPV im Hinblick auf die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger in der Rheinschifffahrt sowie deren Einbau zur Anpassung an europäische Richtlinien zur elektromagnetischen Verträglichkeit sowie einschlägige europäische und weltweite Normen und zur Neuordnung der Regelwerke der Zentralkommission	I	1.12.2009		11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2009-II-18	Definitive Änderungen der RheinSchPV (Anlagen 1, 3, 7 und 10)	I	1.12.2011		25.11.2011	1.12.2011	27.1.2010
2010-II-24	Definitive Änderungen der RheinSchPV - Hinweis auf das Verbot, das Fahrzeug zu betreten; Hinweis auf das Verbot, zu rauchen, ungeschütztes Licht oder Feuer zu verwenden (§§ 3.31 und 3.32, Anlage 3	I	1.12.2011		**)		20.1.2011
2010-II-25	Definitive Änderungen der RheinSchPV - Gewässerschutz und Entsorgung von Schiffsabfällen (§ 1.10, Kapitel 15 und Anlage 10)	I	1.12.2011		**)		20.1.2011
2011-I-12	Änderungen der RheinSchPV (§§ 1.08, 7.01) und der RheinSchUO (§§ 11.02, 11.04, 24.02, 24.06, Anlage I) durch Anordnungen vorübergehender Art – Reduzierung von Ertrinkungsunfällen	I	1.12.2011	30.9.2011	**)		15.6.2011

Niet-verlengen van tijdelijke voorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes Ausser-Kraft-Treten	Ursprünglicher, ab dem 1. April 2009 wieder geltender Verordnungstext
2005-II-17	§ 3.13 Nr. 1 Bst. e: Bezeichnung der Kleinfahrzeuge in Fahrt	N	31.3.2009	e) die Seitenlichter nach Buchstabe b; diese Lichter können jedoch unmittelbar nebeneinander oder in einer einzigen Laterne am oder nahe am Bug in der Schiffsachse gesetzt sein;

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung, N = Nichterverlängerung

**) Keine Veröffentlichung vor dem Inkraftreten.

2. **Reglement Onderzoek schepen op de Rijn:** Inwerkingtreding en opnieuw inwerkingtreding

REGLEMENT VAN ONDERZOEK

Inwerkingtreding van voorschriften en van tijdelijke voorschriften
Opnieuw inwerkingtreding van tijdelijke voorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1994-I-23	Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) 1995	I	1.1.1995	19.12.1994	**)	5.5.1995	9.1.1995	10.6.1994
1995-I-18	1. § 23.11 RheinSchUO – Mindest-besatzung	I	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1995-I-18	2. § 23.14 RheinSchUO – Mindest-besatzung übrigen Fahrzeuge	I	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1996-II-16	Änderung der Übergangs- und Schlussbestimmungen	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1996-II-17	Änderung der RheinSchUO infolge der Revision der RheinPatVO	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1997-I-19	1. § 10.03 Nr. 5 Buchstabe b - Ansaugung der Verbrennungsluft von Antriebsmaschinen	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-20	2. § 9.17, 24.02 und 24.03 - Kontrolle der Signalleuchten	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-21	3. Kapitel 20 - Sonderbestimmungen für Seeschiffe - Änderung Kap. 24 daraus folgend	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-23	Schifferdienstbuch - Anlage F	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	10.6.1997
1997-II-27	Revision der RheinSchUO	I	1.1.1999	19.8.1998	**)	3.2.1999	15.9.1998	13.2.1998
1998-I-15	1. § 6.30 Nr. 7; § 9.05; § 9.09 Nr. 4 und § 12.01 Nr. 1 - Höchstlänge von Fahrzeugen auf dem Rhein	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-15	2. § 9.07 Nr. 2 und § 11.01 - Höchst-länge von Fahrzeugen auf dem Rhein	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-17	1. § 10.01 Nr. 4 - Ausrüstung mit Heckankern	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-17	2. § 23.05 zweiter Satz - Typgeprüfte Fahrtenschreiber	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-18	Übergangsbestimmung zu § 15.07 Nr. 2 Buchstabe a - Lichte Breite von Türen von Fahrgastkabinen	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-19	Übergangsbestimmungen zu § 16.01 - Zum Schieben geeignete Fahrzeuge	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-20	§ 3.04 - Gemeinsame Wandung zwischen Fahrgasträumen und Brennstofftanks	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-II-18b	§ 8.05 Nr. 6, 9 - 13 - Sicherungen gegen den Austritt von Brennstoff beim Bunkern und § 24.02 Nr. 2	I	1.4.1999	17.2.1999	**)	18.1.1999	14.4.1999	3.12.1998
1998-II-25	§ 24.02 Nr. 2 - zu § 15.08 Nr. 4 - Übergangsbestimmungen für Einzelrettungsmittel an Bord von Fahrgastschiffen	W	1.4.1999	17.2.1999	**)	18.1.1999	14.4.1999	3.12.1998
1998-II-26	§ 11.01 - Sicherheit im Fahrgast-bereich (betrifft nicht die franz. Fassung)	I	1.4.1999	17.2.1999	**)	--	14.4.1999	3.12.1998

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

**) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1999-II-14	§§ 3.02, 3.03 und 24.02 - Vorübergehende Anordnungen der RheinSchUO nach § 1.06	I	1.10.1999	19.10.1999	**)	23.6.1999	16.7.1999	1.6.1999
1999-II-15	§ 23.04 Nr. 2 - Möglichkeit der Anerkennung von Dienstbüchern	I	1.10.1999	19.10.1999	**)	23.6.1999	16.7.1999	1.6.1999
1999-III-16	§§ 15.02, 20.01 und 24.02 – Vorübergehende Änd. der RheinSchUO nach § 1.06	I	1.4.2000	11.2.2000	**)	5.4.2000	17.2.2000	22.11.1999
1999-III-20	Kap. 22a RheinSchUO – Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet	I	1.4.2000	16.2.2000	**)	5.4.2000	17.2.2000	22.11.1999
2000-I-18	1. §§ 2.12, 9.11, 10.03, 14.04, 15.07, Anlage I RheinSchUO	I	1.10.2000	9.11.2000	**)	1.9.2000	16.8.2000	7.6.2000
	2. § 15.09 RheinSchUO, nur niederländische Fassung	I	1.10.2000	--	**)	--		--
2000-I-19	Kap. 8a u. Anlage J RheinSchUO Emission von gasförmigen Schadstoffen u. luftverunreinigenden Partikeln von Dieselmotoren	I	1.1.2002	21.12.2001	**)	31.3.2003	12.4.2001	7.7.2000
2000-I-24	§ 24.05 Nr. 1 – Verwendung des neuen Schifferdienstbuches	I	1.4.2001	20.12.2000	**)	6.2.2001	12.4.2001	7.7.2000
2000-III-20	§ 7.02, 8.06, 10.05, 12.05, 24.01, 24.02, 24.06 u. Anlage B – vorübergehende Änderungen	I	1.4.2001	19.2.2001	**)	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001
2000-III-21	§ 5.02, 5.06 – Schnelle Schiffe – vorübergehenden Anordnungen	I	1.10.2001	19.2.2001	**)	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001
2001-I-17	1. § 3.04 Nr. 2 u. 3 – Gemeinsame Wandungen 2. § 24.02 (zu § 15.07 Nr. 2a, 2. Satz – Lichte breite 3. § 24.02 Nr. 2 (zu § 16.01 Nr. 2) – Spezialwinden	W	1.10.2001	30.1.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-18	1. § 22a.05 - Anordnungen vorübergehender Art – Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 110 m auf der Strecke Mannheim – Basel 2. § 24.06 Nr. 2 zu § 22a.05 Nr. 2	I	1.10.2001	30.8.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-19	§ 21.02 – Anordnungen vorübergehender Art Anwendung des Teils II auf Sportfahrzeuge	I	1.10.2001	30.7.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-20	§ 24.04 Nr. 1 – Freibordberechnung für vor dem 1.4.1976 zugelassene Fahrzeuge	I	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-I-22	Anpassung der Besatzungsvorschriften des Kapitels 23	I	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-II-20	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art	W	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-21	Anordnungen vorübergehender Art – Fahrgastschiffe mit einer Länge von mehr als 110 m auf der Strecke Mannheim - Basel	I	1.1.2002	7.12.2001	**)	12.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-22	Änd. RheinSchUO durch Anordnungen vorübergeh. Art	I	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-24	Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln von Dieselmotoren	I	1.1.2002	7.12.2001	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

**) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2002-I-30	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art - § 3.03	W	1.10.2002	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
2002-I-31	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 3.02; 7.02; 8a.03; 10.02; 10.05; 11.02; 11.13; 23.09; 24.02; 24.04; 24.06; Anlagen D und J §§ 10.05; 23.09, Nr.1; 24.02, Nr. 2 und 24.06, Nr. 5	I I	1.10.2002 1.10.2003	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
2002-I-32	Übergangsbestimmungen zum Kapitel 23 – Besatzungen	I	1.7.2002	15.6.2002	**)	25.7.2002	5.2.2003	4.6.2002
2002-I-33	Definitive Änderung der RheinSchUO	I	1.10.2003	6.5.2003	**)	24.11.2006	20.5.2003	7.6.2002
2002-I-34	Änderung der RheinSchUO infolge der Einführung des Standards Inland ECDIS - § 1.01 und 7.06	I	1.4.2003	6.5.2003	**)	3.4.2003	20.5.2003	7.6.2002
2002-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 15.02 Nr. 3 Leckrechnung (nur NL) 2. § 20.01 Nr. 5 d – Seeschiffe und §§ 22a.01, 22a.02, 22a.03, 22a.04 Nr. 1 bis 4 und Nr. 6, 7 und 9 22a.06 – Fahrzeuge über 110 m	W	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-20	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 1.07, 3.04 Nr. 3, 8.02 Nr. 4, 10.02 Nr. 2, 15.10 Nr. 10, 21.02 Nr. 1 und 2, 22a.04 Nr. 5 und 8, 22a.05 Nr. 2, 23.07 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, 24.06 und Anlage D	I	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-21	Definitive Änderungen der Rhein-SchUO - §§ 1.06, 1.07, 15.02 und 23.07	I	1.1.2004	19.12.2003	**)	24.11.2006	16.7.2003	29.1.2003
2002-II-22	Schnelle Schiffe auf dem Rhein – Ergänzung der UO durch ein Kap. 22b	I	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2003-I-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 15.07 Nr. 6 – Symbol „Zutritt für Unbefugte“ 2. § 15.09 Nr. 7 (nur NL) u. Nr. 9	W	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-I-25	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 3.04, 7.03, 7.04, 8a.02, 9.03, 9.15, 9.20, 10.04, 10.05, 15.08, 23.09, 24.02 und 24.06	I	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-II-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 7.02 Nr. 3 Steuerhaus, freies Blickfeld 2. Anlage B Nr. 36 – Eintragung der Absperrorgane 3. § 24.01 Nr. 3 – Anwendung von Übergangsbestimmungen 4. § 24.02 Nr. 2 – Übergangs-bestimmungen zu § 10.05 Nr. 1 5. § 24.06 – Abweichungen für Fahrzeuge, die nicht unter § 24.01 fallen	I	1.4.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

**) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2003-II-25	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 1.02, 8.03, 11.05, 11.07, 23.03, 24.02, 24.06	I	1.4.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003
	und 24.07	I	1.10.2004					
2003-II-26	Definitive Änderungen der RheinSchUO – Neufassung des Kapitels 24	I	1.10.2004	16.8.2004	**)	28.11.2006	2.9.2004	18.12.2003
2003-II-27	Einführung von Grenzwerten einer Stufe II durch die Änderung des § 8a.02 Nr. 2 sowie der entsprechenden Übergangsbestimmungen des § 24.02 Nr. 2 und des § 24.06 Nr. 5 der RheinSchUO	I	1.7.2007	16.8.2004	**)	2.2.2008	8.11.2005	18.12.2003
2004-I-18	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 1.01 Nr. 83 2. § 5.02 Nr. 1 3. § 5.06 Überschrift 4. § 5.06 Nr. 3 5. § 22a.05 – Zusätzl. Anforder. 6. § 22a.05 Buchst. a Nr. 1 7. § 22a.05 Nr. 2 (nur FR-Text) 8. § 22a.05 Nr. 3	W	1.10.2004	26.8.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-I-19	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 24.02 und 24.03	I	1.10.2004	15.9.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-II-20	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art §§ 10.03, 10.03a und 10.03b	W	1.4.2005	1.3.2005	**)	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
2004-II-21	Anordnungen vorübergehender Art 1. § 22a.05	I	1.4.2005	3.3.2005	**)	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
	2. §§ 22b.03, 24.06 und zu Anl. J Teil IV		1.4.2005	3.3.2005	**)	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
2004-II-22 (I)	Sicherheit der Fahrgastschifffahrt 1. § 1.01 2. § 3.02 3. § 9.02 4. § 9.18 5. § 10.02 Nr. 2 f) 6. §§ 10.03 bis 10.05 7. Kapitel 15 8. § 17.07 Nr. 4.3 9. § 22b.03 10. § 24.02 Nr. 2 - zu Kap.15 11. § 24.03 12. § 24.04 Nr. 3 13. § 24.06 14. Anlage I	I	1.1.2006	19.9.2005	**)	24.11.2006	8.11.2005	14.2.2005
2005-I-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 7.02 Nr. 2 - 2. § 11.02 Nr. 5 3. § 22a.05 Nr. 1a Absatz 1 (nur franz. Text)	W	1.10.2005	24.11.2005	**)	18.4.2007	6.9.2005	6.6.2005
2005-I-17	Anordnungen vorübergehender Art – 1. §§ 10.03a Nr. 1 u. 10, 10.03b Nr. 1, 4, 5 u. 13, § 10.03c	I	1.1.2006	7.11.2005	**)	18.4.2007	6.9.2005	6.6.2005
	2. 24.06 Nr. 5		1.10.2005	24.11.2005	**)	18.4.2007	6.9.2005	6.6.2005

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

**) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2005-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 1. § 21.02 Nr. 2 Buchstabe d 2. § 1.01 Nr. 20a 3. § 8.02 Nr. 4 4. § 10.02 Nr. 2 Buchstabe a 5. § 22a.01 bis 22a.04 (ohne Nr. 5 u. 8) und § 22a.06 6. § 22a.04 Nr. 5 u. 8 7. § 22b.01 bis 22b.12 8. Anlage D Muster 1 und 2	W	1.1.2006 1.4.2006	12.1.2006 12.1.2006	**) **)	13.2.2006 13.2.2006	3.4.2006 3.4.2006	9.12.2005 9.12.2005
2005-II-20	Anordnungen vorübergehender Art §§ 8a.01, 8a.03, 8a.07, 8a.11, Anlage A, Anlage J, Teil I, II u. VIII	I	1.4.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
2005-II-21	Anordnungen vorübergehender Art §§ 10.03a Nr. 8, 10.03b Nr. 9, 15.03 Nr. 1 bis 4, 9 bis 11, 15.06 Nr. 3, 8 und 14, 15.09 Nr. 4, 15.10 Nr. 6, 15.11 Überschrift, Nr. 1, 2, 14 und 15, 15.12 Überschrift, Nr. 6 und 10, 15.15 Nr. 1, 5 und 10, 21.02 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, 24.03 Nr. 1, 24.06 Nr. 5	I	zwischen 1.1.2006 u. 30.9.2007	12.1.2006	**)	18.4.2007	3.4.2006	9.12.2005
2006-I-23	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 §§ 3.04, 7.03, 7.04, 8a.02, 9.03, 9.15, 9.20 und 23.09	W	1.10.2006	15.8.2006	**)	29.9.2006	27.9.2006	16.6.2006
2006-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 -§ 23.03 Nr. 1 und § 23.09 Nr. 1.1 Buchstabe g und h	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-20	Definitive Änderungen der RheinSchUO (§§ 23.03 Nr. 1 und 23.09 Nr. 1.1 Buchstabe g und h)	I	1.1.2009	10.7.2007	**)	31.12.2008	1.7.2009	5.12.2006
2006-II-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 §§ 1.02 Nr. 2, 7.02 Nr. 3, 8.03 Nr. 4 und 5, 11.05 Nr. 5, 11.07 Nr. 5 und Anlage B Nr. 36)	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-25	Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 §§ 1.01, 6.02, 6.03, 6.07, 6.09, 7.04, 7.05, 8.02, 8.05 bis 8.10, 9.15, 10.01, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22a.05, 22b.03, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, Anlage B	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-26	Einführung der einheitlichen europäischen Schiffsnummer – Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 §§ 2.17, 2.18, 24.08, Anlagen A, B, C, D, E, F, H, J, K, L	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

**) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2006-II-27	Definitive Änderungen der - §§ 1.01 Nr. 20a, Nr. 83, 1.02 Nr. 2, 3.04 Nr. 3, 5.02 Nr. 1, 5.06 Überschrift und Nr. 3, 10.02 Nr. 2a, 10.03a Überschrift, Nr. 1 und 10, 10.03b, Überschrift, Nr. 1, 4, 5 und 13, 10.03c, 11.02 Nr. 5, 11.05 Nr. 5, 11.07 Nr. 5, 21.02 Nr. 2d, 22b.01 bis 22b.12, 24.02 Nr. 2, 24.06 Nr. 5, Anlagen A, B, D, J, Teil I)	W	1.10.2007	10.7.2007	**)	29.1.2009	13.9.2007	5.12.2006
2007-I-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 22a.01 bis 22a.06)	I	1.10.2007	18.7.2007	**)	27.8.2007	11.9.2007	5.6.2007
2007-I-17	Änderung der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 10.05, 15.09 und 24.04)	I	1.10.2007	18.7.2007	**)	27.8.2007	11.9.2007	5.6.2007
2007-II-21	Anerkennung nichtrheinischer Zeugnisse auf dem Rhein – Änderung der RheinSchUO (2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11)	I	1.9.2008		**)	9.12.2008	1.7.2009	21.12.2007
2007-II-24	Standardisierung der Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt – Typgenehmigung, Einbau und Betrieb von Inland AIS Geräten auf Binnenschiffen	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	19.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-25	Änderung der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 2.01, 14.13, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, Anlagen G, K, F)	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-26	Änderung der RheinSchUO (§ 8a.02) (2003-II-27, 2006-I-23)	I	1.10.2008	15.2.2008	**)	19.2.2009	20.3.2008	21.12.2007
2007-II-27	Änderung der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 8.05, 24.02, 24.06)	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	13.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-28	Änderung der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§ 10.01, Anlage B)	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2008-I-23	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 7.02, 10.03a, 10.03b, 15.03, 15.06, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 21.02, 24.02, 24.03 und 24.06)	I	1.10.2008	12.9.2008	**)	28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

**) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2008-I-24	Definitive Änderungen der RheinSchUO (Inhaltsverzeichnis, §§ 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, Anlagen B und I)	I	1.4.2009	6.12.2008	**)	9.6.2009	1.7.2009	13.6.2008
2008-II-10	Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten – Änderung der RheinSchUO, Aufhebung der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschifffahrt	I	1.12.2009	6.12.2008	**)	24.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-11	Änderung der RheinSchUO im Hinblick auf die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger in der Rheinschifffahrt sowie deren Einbau zur Anpassung an europäische Richtlinien zur elektromagnetischen Verträglichkeit sowie einschlägige europäische und weltweite Normen und zur Neuordnung der Regelwerke der Zentralkommission	I	1.12.2009	6.12.2008	**)	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-15	Definitive Änderungen der RheinSchUO (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.07, 2.17, 2.18, 2.19, 6.09, 14.13, 15.06, 15.09, 24.02, 24.04, 24.08, Anlagen A, B, C, D, E, H, L, P)	I	1.12.2009	6.12.2008	**)	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-16	Änderungen der RheinSchUO zum Ersatz des Begriffes Richtlinie durch den Begriff Dienstanweisung (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.07, 2.12, Anlage J)	I	1.12.2009	6.12.2008	**)	24.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2009-I-18	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 9.03, 9.15 und 9.20)	I	1.10.2009	6.12.2008	**)	16.7.2009	1.7.2009	5.6.2009

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

**) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2009-I-19	Klarstellungen zu früheren Beschlüssen und definitive Änderungen der RheinSchUO (§§ 1.07, 6.03, 7.05, 10.01, 10.02, 11.12, 16.07, 17.02, 19.02, 24.02 und Anlage D)	I	1.10.2009		**)	25.8.2010	1.12.2009	***)
2009-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 7.02, 8.02, 9.15, 24.02, Anlagen E, F und K)	I	1.4.2010	6.12.2009	**)	15.1.2010	1.7.2009	26.1.2010
2010-I-10	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 RheinSchUO (§§ 22a.01 bis 22a.06)	I	1.10.2010	22.7.2010	**)	24.05.2011	1.7.2009	10.6.2010
2010-II-26	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO(§§ 1.01, 7.06, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, Anlagen F, G, K und N)	I	1.4.2011	1)	**)	20.11.2011		19.1.2011
2010-II-27	Änderungen der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 - Anforderungen an Bordkläranlagen (Kapitel 14a)	I	1.12.2011	14.10.2011	**)	****)		19.1.2011
2010-II-28	Definitive Änderungen der RheinSchUO - Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet (Kapitel 22a)	I	1.12.2011	1.1.2009	**)	****)		20.1.2011
2010-II-29	Definitive Änderungen der RheinSchUO - Prüfungen (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.01, 2.01, 3.02, 6.09, 8.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 11.12, 14.13, 14.14, 14.15, 24.02, 24.06, Anlage B)	I	1.12.2011		**)	****)		20.1.2011
2010-II-30	Definitive Änderungen der RheinSchUO aufgrund praktischer Erfahrungen und zur Klarstellung bestimmter Anforderungen (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.01, 10.02, 10.03, 15.02, 15.03, 15.06, 15.11, 24.02, 24.05, 24.06, Anlage G)	I	1.12.2011		**)	****)		20.1.2011
2011-I-12	Änderungen der Rheinschifffahrts-polizeiverordnung (§§ 1.08, 7.01) und der RheinSchUO (§§ 11.02, 11.04, 24.02, 24.06, Anlage I) durch Anordnungen vorübergehender Art – Reduzierung von Ertrinkungsunfällen	I	1.12.2011	14.10.2011		****)		15.6.2011
2011-I-13	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§ 7.02 Nr. 2)	I	1.10.2011	1.1.2009	**)	****)		15.6.2011

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

**) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

***) Gegenstandslos.

1) Durch die Einführung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein zum 1.7.2011 wird der Beschluss nicht mehr umgesetzt.

****) Keine Veröffentlichung vor dem Inkraftreten.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-14	Änderungen der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 – Anforderungen an Inland AIS Geräte und Vorschriften betreffend den Einbau und die Funktionsprüfung von Inland AIS Geräten (Anlage N, Teil I)	I	1.12.2011	14.10.2011	**)	****)		15.6.2011

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

**) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

3. **Reglement patenten:** Inwerkingtreding

PATENTREGLEMENT RIJN

Inwerkingtreding van voorschriften en van tijdelijke voorschriften
Opnieuw inwerkingtreding van tijdelijke voorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2007-I-10	Änderungen der Rheinpatentverordnung und der Radarpatentverordnung, um die Anerkennung nichtrheinischer Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse gemäß Zusatzprotokoll Nr. 7 auf dem Rhein zu ermöglichen	I	1.4.2008		16.3.2010	28.11.2008	10.3.2008	19.9.2007
2008-I-17	Anerkennung der nationalen Schiffsführerzeugnisse gewisser Mitgliedstaaten	I	1.10.2008		12.10.2010	28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008
2008-I-18	Anerkennung der rumänischen Schiffsführerzeugnisse der Kategorien A und Bund des rumänischen Radarzeugnisses	I	1.10.2008		12.10.2010	28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008
2009-I-13	Anerkennung des tschechischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.10.2009		17.10.2011		1.10.2009	5.6.2009
2009-II-15	Anerkennung des ungarischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.4.2010		17.10.2011	20.10.2010	1.4.2010	26.1.2010

4. **Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel ("RSP"):** Inwerkingtreding en opnieuw inwerkingtreding

REGLEMENT BETREFFENDE HET SCHEEPVAARTPERSONEEL

Inwerkingtreding van het Reglement, van voorschriften en van tijdelijke voorschriften
Opnieuw inwerkingtreding van tijdelijke voorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2010-I-8	Billigung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein und Änderungen der RheinSchPV und der RheinSchUO	I	1.7.2011			1.7.2011	1.7.2011	11.6.2010
2011-I-8	Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011					20.6.2011
2011-I-10	Anerkennung der österreichischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011					15.6.2011

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

5.1 Comité Reglement van onderzoek (Besluit 2008-II-11)

…

4. Lijst van de volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn voor de inbouw of het vervangen van navigatieradarinstallaties en bochtaanwijzers erkende bedrijven

Duitsland

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail
1.	A&O Schiffselektrik und Schiffselektronik Ltd.	Kastanienstraße 10 47447 Moers	09372-939425	arnold.mahnken@t-online.de
2.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Str. 29-37 25421 Pinneberg	04101-3771-101	rasmus@alphatron-deutschland.de
3.	Alt Christl Funkberatung und Verkauf	Vidiner Str. 5 93055 Regensburg	0941-794040	fa.peter.alt@t-online.de
4.	Blauth Ulrike Funk- und Nachrichtentechnik	Hauptstraße 3b 67229 Gerolsheim	06238-989183	rolf.blauth@t-online.de
5.	Braun KG Schiffswerft	Postfach 1809 67328 Speyer	06232-1309-49	werner.schulz@schiffswerft-braun.de
6.	Cretec Schiffstechnik	Am Bahnhof 3 47661 Issum	02835-2670	paul-issum@t-online.de
7.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelnerstraße 4b 12627 Berlin	030-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
8.	EBF Elektronik + Mechanik	Hinter dem Rathaus 4 56283 Halsenbach	06747-1763	ebf-halsenbach@t-online.de
9.	Elektro Erles	Blauenstr. 4 79576 Weil am Rhein	07621-422598-0	info@elektro-erles.de
10.	Elektro Jansen	Langestr. 35 und 44 49733 Haren (Ems)	05932-2446	info@elektro-jansen.de

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail
11.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 25462 Rellingen	04101-301-233	info@elna.de
12.	Elektronik GmbH Sassnitz	Seestraße 40a 18546 Sassnitz	038392-521-0	elektronik_GmbH_Sassnitz@t-online.de
13.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 45711 Datteln	02363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
14.	FS Schiffstechnik GmbH & Co KG	Werftstraße 25 47053 Duisburg	0203 60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de
15.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 27472 Cuxhaven	04721-7452-0	info@funkservice-bloemer.de
16.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 27572 Bremerhaven	0471-974080	info@pundsack.net
17.	Günter Tiedemann	Auf der Haide 17 21039 Börnsen	040-7205526	mr.t78@gmx.de
18.	HBI Harm Boontjes Internautik	Steingasse 29 97904 Dorfprozelten	09392-98937	HBI-Harm.Boontjes@t-online.de
19.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter-Str. 6 25813 Husum	04841-9145	info@Horn-MarineService.de
20.	IEA Industrieelektronik GmbH	Thomas-Münzer-Straße 40a 39307 Roßdorf	03933-802204	info@iea-rossdorf.de
21.	IfE Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstraße 71 01217 Dresden	0351-47004-54	IfE.Hanicke@t-online.de
22.	Imtech marine germany GmbH	Albert-Einstein Ring 6 22761 Hamburg	040-89972-201	j.ostrowitzki@imtechmarinegermany.co
23.	Jentson Nachrichtentechnik	Buschhagenweg 6 26133 Oldenburg	0441-21713775	info@jentson.de
24.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 28779 Bremen	0421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
25.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 47119 Duisburg	0203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail
26.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 47589 Uedem	0203-4565632	a.strake@kse-duisburg.de
27.	Kurt J. Nos Gmbh Schaltanlagenbau	Presentstraße 15 63939 Wörth	09372-73-111	nokuel@freenet.de
28.	Lammers Schiffeslektronik GmbH	Industriestraße 16 26789 Leer	0491-96079-0	INFO@LSELEER.de
29.	Matronik Schiffselektrik u.Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 47509 Rheurdt	02845-29899-0	matronik-Duisburg@t-online.de
30.	Mohrs+Hoppe GmbH	Plauener Str. 163 -165 13053 Berlin	030-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
31.	N.G. Sperry Marine GmbH & Co. KG	Woltmannstraße 19 20097 Hamburg	040-29900-0	uwe.holdorf@sperry.ngc.com
32.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 47119 Duisburg	0203-82650	info@naval-marine.de
33.	Navicom Emden GmbH	Nesserlander Str. 15 26721 Emden	04921-9176-0	navicom@t-online.de
34.	Peter Nachrichtentechnik	Lärchenstraße 10 94469 Deggendorf/Nattbg.	0991-37027-0	peter-com@t-online.de
35.	PUK electronic GmbH	Gewerbering 2 a-c 23968 Gägelow / Wismar	03841-642913	Puskeiler.Robert@t-online.de
36.	Radio Maurer	Zähringer Straße 18 68239 Mannheim	0621-477662	emx-18@t-online.de
37.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 93195 Wolfsegg-Stetten	09409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
38.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 47059 Duisburg	0203-993370	info@schwarz-technik.de
39.	See-Nautic Emden	Nesserlander Str. 96 26723 Emden	04921-27703	info@see-nautic.de
40.	R. Willborn	Berliner Chaussee 180 39114 Magdeburg	0391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail
41.	Wolfgang Hagelstein	Alte Heerstraße 63 56329 St. Goar-Fellen	06741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de

Is geen bedrijf vermeld, dan betekent dat geen enkel bedrijf in dat land werd erkend.

Frankrijk[1]

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +33	E-mail
1.	AEMI	56, avenue Pierre Berthelot 14000 Caen	(0)2 31 35 44 47	aemi.scan@wanadoo.fr
2.	ATEYS	35, rue de Valmy 76600 Le Havre	(0)2 35 13 81 74	ateys@ateys.fr
3.	GH2E	3, rue Sophie Germain 75014 Paris	(0)1 43 27 07 12	info@gh2e.fr
4.	MAP Marine	1, Quai de la Grande Bigue Bat B - Port autonome de Marseille porte C 13002 Marseille	(0)4 91 07 54 44	contact@map-marine.com
5.	PROMAT	68, boulevard Jules Durand 76056 Le Havre	(0)2 35 53 05 65	contact@promat-securite.com
6.	SIECMI	3, quai Est 29900 Concarneau	(0)3 21 30 45 13	boulogne@siecmi.com
7.	Sud Communication	95, rue Rajol Espace Fréjorgues Est 34130 Mauguio	(0)4 67 50 98 52	contact@sudcom.info

[1] De bevoegdheden van elk bedrijf zijn per ministerieel besluit van 2 februari 2011 inzake de goedkeuring van het materiaal en van de bedrijven die navigatielichten, radarapparatuur, bochtaanwijzers en Inland AIS-apparatuur installeren, duidelijk vastgelegd.

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +33	E-mail
8.	THEMYS	Quartier la Chaume CD 45 - Pont de l'Etoile 13360 Roquevaire	(0)4 42 32 99 00	info@themys-sa.com

Is geen bedrijf vermeld, dan betekent dat geen enkel bedrijf in dat land werd erkend.

…

5.2 Comité Reglement van onderzoek (Besluit 2007-II-24)

…

4. Lijst van de volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn voor de inbouw of het vervangen van Inland AIS-apparatuur erkende bedrijven

…

Frankrijk[1]

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +33	E-mail Website
1.	ATEYS	35, rue de Valmy F-76600 Le Havre	(0)2 35 13 81 74	ateys@ateys.fr
2.	AEMI	56, avenue Pierre Berthelot F-14000 Caen	(0)2 31 35 44 47	aemi.scan@wanadoo.fr
3.	Établissement Max Guerdin et fils	13, rue de Clermont F-60200 Compiègne	(0)3 44 83 66 20	max.guerdin@wanadoo.fr
4.	ETNA	31, rue des ponts F-76620 Le Havre	(0)2 35 54 60 60	info@etna.fr
5.	GH2E	3, rue Sophie Germain F-75014 Paris	(0)1 43 27 07 12	info@gh2e.fr
6.	MAP Marine	1, Quai de la Grande Bigue Bat B. - Port autonome de Marseille porte C F-13002 Marseille	(0)4 91 07 54 44	contact@map-marine.com

[1] De bevoegdheden van elk bedrijf zijn per ministerieel besluit van 2 februari 2011 inzake de goedkeuring van het materiaal en van de bedrijven die navigatielichten, radarapparatuur, bochtaanwijzers en Inland AIS-apparatuur installeren, duidelijk vastgelegd.

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +33	E-mail Website
7.	PROMAT	68, boulevard Jules Durand BP 350 F-76056 Le Havre Cedex	(0)2 35 53 05 65	contact@promat-securite.com
8.	SIECMI	3, quai Est F-29900 Concarneau	(0)3 21 30 45 13	boulogne@siecmi.com
9.	Sud Communication	95, rue Rajol Espace Fréjorgues Est F-34130 Mauguio	(0)4 67 50 98 52	contact@sudcom.info
10.	THEMYS	Quartier la Chaume CD 45 - Pont de l'Etoile F-13360 Roquevaire	(0)4 42 32 99 00	info@themys-sa.com

Is geen bedrijf vermeld, dan betekent dat geen enkel bedrijf in dat land werd erkend.

…

5.3 **Comité Reglement van onderzoek** (Besluiten 1994-II-21 (II) en 2008-II-16)

1. De dienstinstructie nr. 7, deel 1, komt te luiden:

"**Deel 1:**

Toegelaten bijzondere ankers

Bijzondere ankers met verminderde massa die worden toegestaan door de bevoegde autoriteiten overeenkomstig artikel 10.01, vijfde lid, zijn in de volgende tabel weergegeven.

Ankernr.	Toegelaten vermindering van de ankermassa (%)	Bevoegde autoriteit
1. HA-DU	30%	Duitsland
2. D'Hone Spezial	30%	Duitsland
3. Pool 1 (hol)	35%	Duitsland
4. Pool 2 (massief)	40%	Duitsland
5. De Biesbosch-Danforth	50%	Duitsland
6. Vicinay-Danforth	50%	Frankrijk
7. Vicinay AC 14	25%	Frankrijk
8. Vicinay type 1	45%	Frankrijk
9. Vicinay type 2	45%	Frankrijk
10. Vicinay type 3	40%	Frankrijk
11. Stockes	35%	Frankrijk
12. D'Hone-Danforth	50%	Duitsland
13. Schmitt HHP-anker	40%	Nederland
14. SHI high holding anchor, type ST (standard)	30 %	Nederland
15. SHI high holding anchor, type FB (fully balanced)	30 %	Nederland
16. Klinsmann anchor	30 %	Nederland
17. HA-DU-POWER anker	50%	Duitsland

"

5.4 Comité Reglement van onderzoek (Besluit 1994-I-23 (II))

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

AANBEVELING Nr. 3/2011
van 28 juni 2011

Bij artikel 10.03b, eerste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties in machinekamers, ketelruimen en pompkamers

Brandblusmiddel Hogedruk Waternevel (HDWN)

ANTOINETTE

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste alinea, van het ROSR wordt aan het passagiersschip “Antoinette” - uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001935 - toegestaan om als blusmiddel Hogedruk-Waternevel in de machinekamers toe te passen, onder de volgende voorwaarden:

1. Artikel 10.03b, tweede tot en met negende lid, is van overeenkomstige toepassing.

2. De brandblusinstallatie (inclusief componenten) moet in het bezit zijn van een typegoedkeuring in overeenstemming met de relevante elementen van IMO Aanbeveling MSC/circ. 1165. De benodigde bescheiden, in het bijzonder met vermelding van de vereiste voorwaarden met betrekking tot de indeling van de sproeiers, de druk en de toevoer, worden door de fabrikant verschaft.

3. Het aantal en de opstelling van de sproeikoppen moeten een voldoende verdeling van het water in de te beschermen ruimten garanderen. De sproeikoppen moeten zijn ingebouwd boven de bilgen, de bovenkant van tanks en andere plaatsen, waarover zich vloeibare brandstof kan verspreiden, en tevens boven andere bijzonder brandgevaarlijke plaatsen in de te beschermen ruimten. De maximumruimte tussen de sproeiers evenals de maximumafstand tussen de sproeiers en de wanden/scheidingsvlakken moeten aan de voorwaarden van de typegoedkeuring voldoen.

4. De brandblusinstallatie moet te allen tijde direct kunnen worden ingezet. De pompen voor de watertoevoer moeten bij een vermindering van de druk in de installatie automatisch worden ingeschakeld. De pompen moeten zijn uitgerust met een aansluiting voor aanzuiging van water van buitenboord of met een aansluiting naar vast geïnstalleerde brandblusinstallaties.

5. De brandblusinstallatie moet de grootste te beschermen ruimte aan boord onder de benodigde hoge druk kunnen bedienen gedurende ten minste 30 minuten en tenminste 0,8 l/m^2 per minuut kunnen sproeien. De ruimte waarin de pompen, hun schakelinrichtingen en de benodigde ventielen zijn aangebracht moet door scheidingsvlakken met een brandklasse overeenkomstig de betrokken tabel van artikel 15.11, tweede lid, zijn gescheiden van de aangrenzende ruimten, waarbij de ruimten die deze pompen en bedieningsinrichtingen bevatten gelijk worden gesteld aan controleposten. Een brand in de te beschermen ruimten mag de brandblusinstallatie niet buiten bedrijf doen raken.

6. De pompen moeten door twee aparte, van elkaar onafhankelijke energiebronnen kunnen worden gevoed. Één van deze energiebronnen moet buiten de te beschermen ruimte zijn opgesteld. Iedere energiebron afzonderlijk moet in staat zijn de brandblusinstallatie aan te drijven.

7. De inrichting moet zijn voorzien van een tweede onafhankelijke pomp. Bij het uitvallen van één hogedruksysteem zou de capaciteit van die tweede pomp te toevoer moeten kunnen compenseren. De brandblusinstallatie en de bedienings- en afstelinrichtingen voor de brandblusinstallatie moeten gemakkelijk bereikbaar en eenvoudig te bedienen zijn; ze moeten op zo weinig mogelijk plaatsen bij elkaar aangebracht zijn en zo zijn opgesteld, dat ze door een brand in de te beschermen ruimte niet kunnen worden afgesneden.

8. Er moet voor worden gezorgd dat de sproeikoppen niet door verontreinigingen in het water of door corrosie van de pijpleidingen, van de koppen, van de ventielen en van de pompen verstopt raken.

9. De brandblusinstallatie moet zijn uitgerust met de volgende alarmeringen:
   - laag niveau watertank;
   - spanningsuitval;
   - drukverlies leidingsysteem;
   - laag hogedrukalarm.

   Het optisch en akoestisch alarm dient te worden gemeld op een permanent door boordpersoneel of leden van de bemanning bezette plaats.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV/G (11) 44 worden gevonden.)

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

AANBEVELING Nr. 4/2011
van 28 juni 2011

Bij artikel 10.03b, eerste lid — Vast ingebouwde brandblusinstallaties in machinekamers, ketelruimen en pompkamers

Droog aerosolvormend SBC-blusmiddel

CORYLOPHIDA

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste volzin, van het ROSR wordt op het motortankschip “Corylophida” - uniek Europees scheepsidentificatienummer 06105239 – toegestaan om het droge aerosolvormende SBC-blusmiddel in de machinekamers toe te passen, onder de volgende voorwaarden:

1. Artikel 10.03b, tweede, derde, vijfde, zesde en negende lid moeten in acht worden genomen.

2. Iedere te beschermen ruimte moet met een eigen blusinstallatie worden uitgerust

3. Het droge aerosolvormende SBC-blusmiddel wordt in speciaal daarvoor bestemde drukloze units in de te beschermen ruimte opgeslagen. Deze units moeten zodanig zijn aangebracht dat het blusmiddel gelijkmatig wordt verdeeld. In het bijzonder moet het blusmiddel ook onder de vloerplaat werkzaam zijn.

4. Het in werking stellen van de blusinstallatie moet via een elektrische besturing als bedoeld in artikel 10.03b, vijfde lid, onderdeel c, geschieden. Iedere unit wordt afzonderlijk met de inrichting voor het in werking stellen verbonden.

5. De hoeveelheid droog aerosolvormend SBC-blusmiddel voor de te beschermen ruimte moet ten minste 113 g/m³ van het brutovolume van die ruimte bedragen.

6. De units met blusmiddel moeten na 15 jaren worden vervangen. De noodstroombatterijen moeten uiterlijk na zes jaren worden vervangen.

7. Deze aanbeveling geldt uitsluitend voor de brandklassen A en B.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV/G (11) 37 worden gevonden).

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

AANBEVELING Nr. 5/2011
van 15 november 2011

Bij artikel 10.03a – Vast ingebouwde brandblusinstallaties in verblijven, stuurhuizen en passagiersruimten

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

VIKING NJORD

Voor de toepassing en afwijkend van artikel 10.03a van het ROSR wordt aan het passagiersschip "Viking Njord", uniek Europees scheepsidentificatienummer[1]…… - toegestaan om in de woonruimten, het stuurhuis en de passagiersruimten de EconAqua fijnsproeisprinklerinstallatie (EAFS) van de fabrikant firma Minimax te gebruiken, onder de volgende voorwaarden:

De brandblusinstallatie werkt met een verminderde hoeveelheid water van 1,88 l/(min · m²), waarbij hetzelfde, overeenkomstig de beoogde bescherming, effect wordt bereikt. Met de fijnsproeitechniek kan een hoge efficiëntie worden bereikt door het koel- en stikeffect van de waternevel door verdamping en zuurstofverdringing. Door de vermindering van de hoeveelheid water kunnen de afmetingen van onderdelen van de installatie kleiner zijn, waardoor er plaats gespaard wordt.

1. De brandblusinstallatie komt overeen met de richtlijn voor sprinklerinstallaties VdS CEA 4001, getest door een conform EN ISO 17025 gemachtigde testinstelling, voor de toepassing in de bouwtechnologie (hoogbouw) en wordt bovendien volgens de bouwvoorschriften van een erkend classificatiebureau goedgekeurd. De sproeikoppen van de sprinklers beschikken over een typegoedkeuring van een erkend classificatiebureau.

2. In afwijking van artikel 10.03a, vierde lid, sproeit de brandblusinstallatie een hoeveelheid water van 1,88 l/(min · m²).

3. Het sproeisysteem is in secties onderverdeeld, die tot 102 sproeikoppen omvatten. Het leidingsysteem is daarbij als ringsysteem gelegd.

4. In ruimten waarin gebruikelijk hogere omgevingstemperaturen heersen, in dit geval keukens, worden sprinklerkoppen gebruikt die zich in werking zetten bij een temperatuur van 141 °C.

5. In de vrieskamers worden droogsprinklers geïnstalleerd.

6. De ruimte waarin de pompen, hun schakelinrichtingen en de benodigde ventielen voor het inwerkingstellen zijn aangebracht moet door scheidingsvlakken met een brandklasse overeenkomstig de tabel van artikel 15.11, tweede lid, zijn gescheiden van de aangrenzende ruimten, waarbij de ruimten, waarin deze pompen en bedieningsinrichtingen zich bevinden, gelijk zijn gesteld aan controleposten. Een brand in de te beschermen ruimten mag de brandblusinstallatie niet buiten bedrijf doen raken.

[1] Scheepsnummer is nog niet beschikbaar en zal na kennisgeving later ingevoegd worden.

7. De brandblusinstallatie en de bedienings- en afstelinrichtingen voor de brandblusinstallatie moeten gemakkelijk bereikbaar en eenvoudig te bedienen zijn; ze moeten op zo weinig mogelijk plaatsen bij elkaar aangebracht zijn en zo zijn opgesteld, dat ze door een brand in de te beschermen ruimte niet kunnen worden afgesneden.

8. De brandblusinstallatie moet zijn uitgerust met de volgende alarmeringen:
   - laag niveau in de watertank;
   - spanningsuitval;
   - drukverlies leidingsysteem.

   Het optisch en akoestisch alarm dient te worden gemeld op een permanent door boordpersoneel of leden van de bemanning bezette plaats.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV/G (11) 53 rev. 2 worden gevonden).

PROTOCOL 26

Begroting en Beheer

Geen besluit.

PROTOCOL 27

Onderbreking van het sluisbedrijf op het Grote Kanaal van de Elzas en op de gekanaliseerde Rijn en in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek tijdens de Kerst- en Nieuwjaarsnacht

Besluit

De Centrale Commissie stelt vast dat er geen bezwaar is tegen de onderbreking van het sluisbedrijf

- op het Grote Kanaal van de Elzas en op de gekanaliseerde Rijn boven Straatsburg in de nacht van 24 op 25 december 2011 en van 31 december 2011 op 1 januari 2012 tussen 20 uur en 6 uur, en
- op de Neder-Rijn en de Lek in de nacht van 24 op 25 december en van 25 op 26 december 2011 en van 31 december 2011 op 1 januari 2012 tussen 18 uur en 8 uur.

PROTOCOL 28

Onderbreking van het sluisbedrijf in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek gedurende het weekeinde

Besluit

De Centrale Commissie stelt vast dat er geen bezwaar is tegen de onderbreking van het sluisbedrijf in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek gedurende het weekeinde, en wel van zaterdag 20 uur tot zondag 8 uur en van zondag 20 uur tot maandag 6 uur, in de periode van 1 januari 2012 tot 31 december 2012.

PROTOCOL 29

Persbericht

Besluit

Het persbericht is goedgekeurd.

PROTOCOL 30

Datum van de volgende vergadering

Besluit

De volgende vergadering vindt plaats op 30 mei 2012 te Straatsburg.