

**CENTRALE
COMMISSIE
VOOR DE
RIJNVAART**



NAJAARZITTING 2013

AANGENOMEN BESLUITEN

(2013 - II)

Straatsburg, 5 december 2013

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

CC/R (13) 2 def.

NAJAARSZITTING 2013

AANGENOMEN BESLUITEN

(2013-II)

Straatsburg, 5 december 2013

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: Samenwerking van de CCR met de Europese Unie	1
Protocol 3: Samenwerking van de CCR met de internationale organisaties	1
Protocol 4: Realisatie van de doelstellingen van het CCR-Voorzitterschap 2012-2013	1
Protocol 5: Uitvoering van de werkprogramma's	5
Protocol 6: Oriëntaties van het Nederlandse voorzitterschap	5
Protocol 7: Werkprogramma's	8
Protocol 8: Voorzitterschap en plaatsvervangend voorzitterschap van de comités voor de periode 2014-2015	27
Protocol 9 CCR-congres 2013	29
Protocol 10: VISIE 2018	29
Protocol 11: Gebruik van LNG de binnenvaart en rol van de CCR	33

III. Juridische zaken

Protocol 12: Ratificaties van verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR	33
--	----

IV. Economische aspecten

Protocol 13: Economische situatie in de Rijnvaart	40
---	----

V. Schipperspatenten en bemanning

Protocol 14: Uitvoeringsbepalingen voor de erkenning van schoolopleidingen tot matroos in landen die partij zijn bij de multilaterale administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes	56
--	----

VI. Verkeersregels

Protocol 15: Wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement – Artikel 14.03 Mannheim – Ludwigshafen.....	60
Protocol 16: Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement – Verplichte invoering van Inland AIS alsook Inland ECDIS of van een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem (Artt. 1.10, 4.07 en bijlage 11)	63
Protocol 17: Wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement – Artikel 12.02, 12.03 en bijlage 9	74

VII. Informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn

Protocol 18: Informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn.....	76
---	----

VIII. Technische voorschriften voor schepen

Protocol 19: Wijziging van het Reglement van onderzoek met betrekking tot de vereisten voor Inland AIS-apparatuur (artt. 1.01, titel van lid 88a en lid 88a, 7.06, titel en derde lid, 24.02, tweede lid, 24.06, vijfde lid, bijlage N) (Besluit 2007-II-24, 2010-II-26, 2011-I-14, 2013-I-15).....	76
Protocol 20: Wijziging van het Reglement van Onderzoek in het licht van de invoering van een centrale scheepsrompdatabank (Artikel 2.18, zesde lid)	85

IX. Vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren

Protocol 21: Vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren	89
--	----

X. Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg

Protocol 22: Buiten bedrijf zetten van afzonderlijke kolken van de sluizen in de Boven-Rijn voor het uitvoeren onderhoudswerkzaamheden	89
Protocol 23: Rivierbeschermingen van de toekomstige waterwinning voor de Centrale B van de elektrische centrale van Kembs	91

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

Protocol 24: Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van de door comités en werkgroepen genomen beslissingen evenals kennisneming van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften	96
--	----

XII. Begroting en beheer

Protocol 25:	Goedkeuring van de rekening over het jaar 2012 van de Centrale Commissie	175
Protocol 26:	Goedkeuring van de rekening over het jaar 2012 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden	175
Protocol 27:	Herziening van het organigram van het secretariaat	175
Protocol 28:	Wijziging van het personeelsreglement.....	177

XIII. Diversen

Protocol 29:	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	179
Protocol 30:	Onderbreking van het sluisbedrijf in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek gedurende het weekeinde	179
Protocol 31:	Persbericht	179
Protocol 32:	Datum van de volgende vergadering	179



AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE NAJAARSZITTING 2013

PROTOCOL 1

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

Geen besluit.

PROTOCOL 2

Samenwerking van de CCR met de Europese Unie

Geen besluit.

PROTOCOL 3

Samenwerking van de CCR met de internationale organisaties

Geen besluit.

PROTOCOL 4

Realisatie van de doelstellingen van het CCR-Voorzitterschap 2012-2013

Besluit

De Centrale Commissie,

neemt akte van het verslag van haar voorzitter over de oriëntaties die zij voor de periode 2012-2013 had vastgelegd,

dankt mevr. BELLIARD voor haar efficiëntie en haar standvastigheid als voorzitter, alsmede haar team voor de uitgevoerde werkzaamheden.

Bijlage

Realisatie van de doelstellingen van het CCR-Voorzitterschap 2012-2013

De activiteiten van het Franse voorzitterschap waren gericht op drie hoofddassen: moderniseren, vernieuwen en versterken.

Moderniseren

Oriëntaties van het voorzitterschap:

Modernisatie van het stelsel van beroepskwalificaties van scheepvaartpersoneel (a)

Waarborgen van de veiligheid in de binnenvaart en betrouwbaarheid van de waterwegen (c)

Binnenvaart en duurzame ontwikkeling (f)

1. Een hoge prioriteit werd toegekend aan maatregelen ter ondersteuning van het bedrijfsleven om oplossingen te vinden voor het tekort aan gekwalificeerd personeel. De activiteiten vonden plaats in nauw overleg met de Europese Commissie om de maatregelen op dit vlak op elkaar af te kunnen stemmen.

Vertrekpunt voor deze activiteiten is de modernisatie van de kaderregelgeving voor de beroepskwalificaties, met name door rekening te houden met binnenvaartsimulatoren. Wat dit betreft is er veel vooruitgang geboekt. Rekening houdend met zowel praktische als ook reglementaire vereisten, is vastgelegd over welke functionaliteiten de simulatoren moeten beschikken.

2. De modernisatie had ook betrekking op de voorschriften die met recht beschouwd kunnen worden als onontbeerlijk voor een veilige binnenvaart. Hierbij gaat het op de eerste plaats om nieuwe voorschriften met betrekking tot de stabiliteit van schepen. Het is een feit dat nieuwe technologieën in de loop der jaren hebben bijgedragen aan een hogere veiligheid, maar de bemanningsleden zijn niet altijd voldoende gesensibiliseerd en opgeleid om ook in de praktijk de controles en verificaties toe te passen.

Op dit vlak hebben er omvangrijke werkzaamheden plaatsgevonden die binnenkort zullen leiden tot een wijziging van de geldende voorschriften.

Ook de talen die in de binnenvaart gebruikt worden, spelen een belangrijke rol als het om de veiligheid gaat. Er is een eerste, belangrijke stap gezet om de communicatie in de binnenvaart te verbeteren door het opstellen van een meertalig glossarium, dat binnenkort zal verschijnen.

3. Meer in het algemeen stond de problematiek van de duurzame ontwikkeling centraal bij alle activiteiten van de CCR. Onder het Franse voorzitterschap heeft een inventarisatie plaatsgevonden die ertoe bijdraagt diverse doelstellingen te formuleren, zoals :

- maatregelen om te reageren op de gevolgen van de klimaatverandering ;
- bijdragen aan het reduceren van de emissie van broeikasgassen en verontreinigingen van atmosfeer en water ;
- verbetering van de voorwaarden die bijdragen aan de economische welvarendheid van deze vervoerstack.

Deze op elkaar afgestemde benadering zal officieel worden voorgesteld tijdens het vijfde internationale congres van de Centrale Commissie, dat als thema heeft : “*Bundeling van de competenties voor een duurzame binnenvaart*”. Voorzien is dat tijdens het congres twee onderwerpen, de bescherming van het milieu en de beroepskwalificaties van het scheepvaartpersoneel, naast elkaar zullen worden uitgediept.

Vernieuwen

Oriëntaties van het voorzitterschap :

Opzetten van een observatorium voor de binnenvaart (b)

Waarborgen van de veiligheid in de binnenvaart en betrouwbaarheid van de waterweg (c)

Met betrekking tot de invoering van nieuwe instrumenten bij de CCR kunnen diverse initiatieven worden genoemd :

- Bij onderzoekers, in het bedrijfsleven, maar ook bij het grote publiek leeft de wens om over meer gegevens met betrekking tot de binnenvaart te beschikken. Om aan deze wensen te kunnen voldoen, zijn nieuwe communicatiemiddelen nodig. Dit is de achtergrond voor de oprichting van een observatorium voor de binnenvaart, waardoor belangstellenden gemakkelijker toegang krijgen tot zo veel mogelijk, rijk geschakeerde gegevens over de Rijnvaart en Europese binnenvaart. Dit observatorium is in het kader van een pilot inmiddels uitgebreid met diverse modules, waaronder een databank met gegevens over LNG-projecten in de binnenvaart. Het observatorium maakt deel uit van de activiteiten die vallen onder het "Administratieve arrangement" dat met de Europese Commissie werd getroffen.
- Andere initiatieven die samenhangen met voorzieningen voor de binnenvaart, zoals de river information services (RIS) en de databank voor de Europese scheepsnummers (Hull data base), werden voortgezet.

Versterken

Oriëntaties van het voorzitterschap :

Versterken van de efficiency en transparantie van de samenwerking op Europees vlak op het gebied van de binnenvaart (d)

Versterking van de samenwerking met andere actoren, met name met de rivierencommissies (e)

Reageren op de "globalisering" van de binnenvaart (g)

1. Het Franse voorzitterschap heeft veel ondernomen om de rol van de CCR op Europees vlak te versterken. Hiervoor hebben er verschillende gesprekken met de Europese Commissie plaatsgevonden, zoals onder andere in mei 2012 met de vicevoorzitter van de Commissie, dhr. Siim KALLAS, die verantwoordelijk is voor vervoer.

Een belangrijke stap werd gezet door de ondertekening op 22 mei 2013 van een Administratieve overeenkomst tussen DG MOVE en het secretariaat van de Centrale Commissie. Hierin is de instelling van een Europees comité voorzien dat zich zal bezighouden met de opstelling van geharmoniseerde standaarden, die zowel op de Rijn als op de andere Europese waterwegen van toepassing zullen zijn.

Deze samenwerking, die plaatsvindt in het kader van het Verdrag van Lissabon, heeft tot doel op Europees vlak standaarden op te stellen waar de respectieve regelgevingen naar kunnen verwijzen, namelijk het Reglement onderzoek schepen op de Rijn enerzijds, en de Europese richtlijnen anderzijds.

Bij de tenuitvoerlegging van de administratieve overeenkomst zal getracht te werk worden gegaan. Van start zal worden gegaan met de technische voorschriften. Daarna volgt het reglementair kader voor het scheepvaartpersoneel, waarbij de nadruk zal liggen op de modernisatie van de beroepskwalificaties. In de overeenkomst zijn ook activiteiten voorzien met betrekking tot de vergaring en verspreiding van economische gegevens, hetgeen zal geschieden met behulp van het Europees observatorium voor de binnenvaart.

2. Door de deelname van de CCR aan het Wereld Waterforum in Marseille van 12 tot 17 maart 2012 werd rekening gehouden met de dimensie van de globalisering van de binnenvaart. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft het initiatief genomen om alle actoren van de binnenvaart wereldwijd bijeen te brengen. Hieraan hebben de vertegenwoordigers deelgenomen van de belangrijkste stroomgebieden ter wereld : Mississippi, Mekong, Jangtse, Amazone, Ganges, Donau, Paraná-Paraguay en Rijn-Moezel. Besloten werd om in het kader van de CCR een internet-platform in te richten, waardoor de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor verschillende onderwerpen van gemeenschappelijk belang, van gedachte kunnen wisselen.

3. Binnen het kader van meer opening naar buiten toe, past ook de diplomatieke conferentie die plaatsvond op 27 september 2012 voor de goedkeuring van een herziene versie van het Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart. In het CLNI 2012 werden de grenzen voor de aansprakelijkheid, die twintig jaar daarvoor waren vastgesteld, aangepast, terwijl het verdrag bovendien werd opengesteld voor Europese landen die geen lid zijn van de CCR, los van het feit of zij al dan niet over waterwegen beschikken die rechtstreeks met de Rijn en Moezel in verbinding staan.

PROTOCOL 5

Uitvoering van de werkprogramma's

Geen besluit

PROTOCOL 6

Oriëntaties van het Nederlandse voorzitterschap

Besluit

De Centrale Commissie,

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

neemt kennis van het oriënterend document waarin de prioriteiten van het voorzitterschap voor de periode 2014-2015 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 2013-II-7).

Bijlage

Oriëntaties van het Nederlandse voorzitterschap

a) Samenwerking met de Europese Commissie

In 2013 zijn onder het Franse voorzitterschap grote stappen gezet om de banden tussen de CCR en de Europese Commissie verder aan te halen. Dit bereikte een voorlopig hoogtepunt met de ondertekening van een administratief arrangement op 22 mei. De Nederlandse delegatie beschouwt het als haar taak om de in deze overeenkomst gestelde doelen verder uit te werken en in samenwerking met de Europese Commissie en alle andere betrokken actoren verdere stappen te zetten om te komen tot een uitgebalanceerde structuur waarin standaarden voor de binnenvaart in geheel Europa worden uitgewerkt. De CCR zal in dat verband een prominente rol dienen te spelen bij de uitvoering van NAIADES II. Dit houdt onder andere in dat de kwaliteit en de toegankelijkheid van de vaarweginfrastructuur gewaarborgd moet worden en dat een eenduidig juridisch kader voor technische voorschriften voor binnenvaartschepen en het bekwaamhedensysteem voor het varend personeel moet worden gerealiseerd.

b) Modernisering regelgeving bemanning

Modernisering van het kwalificatiesysteem voor varend binnenvaartpersoneel

Evenals dat voor het Franse voorzitterschap het geval was, zal de modernisering van het kwalificatiesysteem voor varend binnenvaartpersoneel een absolute prioriteit zijn. Dit is van groot belang om het werken in de binnenvaart aantrekkelijker te maken en zo het tekort aan gekwalificeerd personeel in de binnenvaart mee te helpen oplossen

Modernisering en flexibilisering van de regelgeving voor de samenstelling van de bemanning, de vaar- en rusttijden en de daarvoor benodigde handhavingsmiddelen

Van belang is te bezien of de huidige, al weer wat oudere, regelgeving voor de samenstelling van de bemanning, de vaar- en rusttijden en de daarvoor benodigde handhavingsmiddelen, de binnenvaart wellicht onnodig in haar concurrentiekracht belemmert. Daarom wil Nederland met prioriteit onderzoeken of deze regelgeving nog wel past bij de hedendaagse eisen aan de bedrijfsvoering, de nieuwe technische mogelijkheden en de gewijzigde arbeidsmarktsituatie in de binnenvaart.

c) Eenduidige standaard technische regelgeving

Gelijktijdig met het werk aan een eenduidig juridisch kader dat de samenwerking tussen de CCR en de EU bezegelt, moet op het gebied van de technische regelgeving een eenduidige technische standaard worden uitgewerkt gebaseerd op het huidige ROSR en bijlage II bij richtlijn 2006/87/EG. Om te beginnen moeten de verschillen tussen deze twee reglementen in kaart worden gebracht, waarna een poging kan worden ondernomen deze verschillen weg te nemen. Vervolgens moet deze standaard de enige basis zijn op grond waarvan een Certificaat van Onderzoek kan worden afgegeven.

d) Vergroening van de binnenvaart

Een van de belangrijkste aandachtspunten is een alomvattend kader te vormen voor het gebruik van LNG als brandstof voor binnenvaartschepen. Elk bevoegd Comité van de CCR zal op haar eigen deelterrein een robuust regelgevend kader moeten uitwerken om het gebruik van LNG als brandstof blijvend mogelijk te maken. Ook het gebruik van andere alternatieve brandstoffen, zoals waterstofgas, verdienen bijzondere aandacht.

e) Beheersing crisis binnenvaart

Investeringsbeslissingen door binnenvaartondernemers zijn allereerst gebaseerd op specifieke gegevens over het bedrijf, het vaarmaterieel en het marktsegment waarin het opereert. Versterking van de marktobservatie voor de binnenvaart door de CCR kan algemene data opleveren over marktontwikkelingen en aldus bijdragen aan de onderbouwing van investeringsbeslissingen door ondernemers. Hiermee zijn qua informatievoorziening optimale betere voorwaarden te scheppen om toekomstige situaties van overcapaciteit te voorkomen.

Als onderdeel van dit aandachtsgebied streeft Nederland naar een permanente oplossing voor problemen die voortvloeien uit de afloop van de overgangstermijnen uit het ROSR. Voor enkele bepalingen laat Nederland onderzoek doen naar mogelijke alternatieven. Met name de eisen met betrekking tot de productie van geluid door binnenvaartschepen zullen de bijzondere aandacht van Nederland hebben. Vanwege de lang voortdurende crisis staan alle investeringen aan boord onder druk en een algemeen kader voor de toepassing van de hardheidsclausule is dan ook bijzonder welkom voor een groot aantal binnenvaartondernemers.

f) Creëren van draagvlak voor regelgeving van de CCR

De Nederlandse delegatie is van mening dat regelgeving valt of staat met draagvlak voor die regelgeving bij de doelgroep. Het is daarbij van belang dat bij het vaststellen van nieuwe regelgeving zo goed mogelijk wordt gemotiveerd en gedocumenteerd waarom ervoor is gekozen deze nieuwe regelgeving in deze vorm vast te stellen. Ook moet ondubbelzinnig duidelijk zijn wat deze nieuwe regelgeving voor de doelgroep oplevert zodat een goede afweging tussen nut en noodzaak gemaakt kan worden. Nederland zal daarom als voorzitter de hand houden aan de daarover in 2011 gemaakte afspraken.

PROTOCOL 7
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 2014-2015.

Bijlage

I – Comité Binnenvaartrecht

HOOFDTAKEN van het COMITÉ DF:

Verduidelijking en harmonisatie van het recht, klachtenprocedure

Code	Taak	Duur	Context	Grondslag	Behandeling	Prioriteit	Referentie „Visie 2018“
I-13-1	Afgifte van de Rijnvaartverklaring Uitwerking van richtsnoeren voor de afgevende autoriteiten om de werkzaamheid van de controles te garanderen die aan de afgifte van de verklaring voorafgaan	2008 - 2014		DF (11) 21	DF Ad hoc vergaderingen van de afgevende autoriteiten	I	→ 7
I-13-2	Betrekkingen met de Europese Unie en verhouding tussen de Rijnregelgeving en het communautair recht Juridische vraagstukken met betrekking tot de uitvoering van de samenwerkingsakkoorden Beschikbare juridische instrumenten voor de versterking van de samenwerking	2014 - 2015			DF op verzoek en in overleg met het Comité PRE	I	
I-13-3	Beroepsprocedures voor het personeel van de CCR Instelling van rechtsmiddelen in overeenstemming met de rechtspraak van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens	2009 - 2014		DF (11) 13	DF Secretaris-generaal	I	
I-13-4	Geconsolideerde versie van de Akte van Mannheim Instrument zonder juridische waarde dat via de website van de CCR ter beschikking van het publiek wordt gesteld	2011 - 2014	DF (09) 7 rev. 2	DF (09)m 5	DF	I	
I-13-5	Wijziging van artikel 32 van de Akte van Mannheim Aanvaarding van een aanvullend protocol om naar de nationale wetgeving te verwijzen voor de definitie, het bedrag en de vorm van de sancties, binnen de door de CCR gestelde grenzen	2008 - 2015		DF (09)m 5	DF	I	

Code	Taak	Duur	Context	Grondslag	Behandeling	Prioriteit	Referentie „Visie 2018“
I-13-6	Attest voor varend personeel Uitwerking van een reglement dat het vrije verkeer garandeert voor ingezetenen van derde staten die de rechtmatigheid van hun dienstverband aantonen	2006 - 2015		2003-I-8	DF	II	→ 7
I-13-7	Juridische monitoring van de internationale verdragen Monitoring van de ratificaties van de internationale verdragen, en met name van het CLNI 2012, en assistentie bij eventuele vragen inzake de toepassing	2002 - 2015		DF (11) 20		II	

II – Economisch Comité (ECO)

HOOFDTAAK VAN HET COMITÉ ECO:

Economische situatie en ontwikkeling van de binnenvaart, bevordering van de binnenvaart

Code	Thema	Termijn	Achtergrond	Op basis van	Behandeling	Prioriteit	Referentie „Visie 2018“
II-14-1	<p>Economische situatie in de binnenvaart - Economische betrouwbaarheid van de scheepvaart op de Rijn</p> <p>1) evaluatie en economische gevolgen van stremmingen in de Rijnvaart;</p> <p>2) ontwikkeling van een strategisch kader voor de berging en het vrijgeven van de vaart;</p> <p>3) communicatiestrategie op internationaal niveau en toepassingsprocedures.</p>		<p>Op de Rijn hebben zich in het recente verleden stremmingen voorgedaan (in 2011 door het ongeval van de Waldhof en in 2012 bij Keulen). Nagegaan moet worden wat de economische gevolgen dergelijke stremmingen zijn. Het comité zou hiervoor bestaande rapporten en onderzoeken kunnen analyseren.</p>	<p>ECO (12) 5 ECO (13) 6</p>	<p>ECO, IEN, RV</p>	I	→ 6
II-14-2	<p>Arbeidsmarktsituatie in de binnenvaartsector</p>	<p>2014 - 2015</p>	<p>De beschikbaarheid van voldoende personeel in de binnenvaartsector blijft een thema dat aandacht vergt. Er wordt gestreefd naar een evaluatie van de vaarbewijzenstatistieken in nauwe samenwerking met het Comité STF.</p>	<p>ECO (12) 6 ECO (12) 7 ECO (12) 16</p>	<p>ECO</p>	I	
II-14-3	<p>Invoering van LNG in de binnenvaart</p> <p>Toevoegen van een implementeringskaart aan de LNG-projectgegevensbank; een monitoringssysteem inrichten voor de vooruitgang die met betrekking tot LNG wordt geboekt</p>	<p>2014 - 2015</p>		<p>ECO (13) 7 def. ECO (13) 28 ECO (13) 34</p>	<p>ECO</p>	I	→ 4

Code	Thema	Termijn	Achtergrond	Op basis van	Behandeling	Prioriteit	Referentie „Visie 2018“
II-14-4	Economische randvoorwaarden van de „greening“ Begeleiding van de politieke debatten op Europees niveau (emissienormen en financieringsinstrumenten)	2014 - 2015	NAIADES II: Herziening van Richtlijnen 97/68/EG en eventueel 2006/87/EG	ECO (13) 7 def. PRE (13) 20 rev.1	ECO	II	→ 4
II-14-5	Internalisering van de externe kosten Begeleiding van de politieke debatten op Europees niveau; ontwikkeling van mogelijke scenario's om tot een gemeenschappelijk standpunt te komen Valideren van gegevens over de milieuvriendelijkheid van de binnenvaart (milieubalans van de binnenvaart met betrekking tot de uitstoot van verontreinigende stoffen en broeikasgasemissies)	2014 - 2015	NAIADES II: Overleg over infrastructuurheffingen Het emissieprofiel van de binnenvaart moet nader worden onderzocht, hetgeen door het Comité ECO met behulp van de CDNI-gegevens zou kunnen worden gedaan.	ECO (13) 7 def. PRE (13) 20 rev.1 ECO (12) 9 ECO (13) 21 rev1 ECO (13) 25 Workshop Greening ECO (13)m 32	ECO, PRE	II	
II-14-6	Integratie van het binnenvaartvervoer in de logistieke ketens Afronden van de analyse van de mogelijkheden en maatregelen, rekening houdend met aspecten zoals vervoerscorridors, overslag in zee- en binnenhavens, elektronische integratie en co-modaliteit; Vaststellen van initiatieven die genomen moeten worden en de uitvoering ervan	2014 - 2015		ECO (13) 7 def. ECO (13) 24 ECO (13) 28 PRE (13) 20 rev. 1	ECO	I	→ 6
II-14-7	Observatorium van de Europese binnenvaart Geleidelijke uitbreiding van de bestaande website en samenstelling van een ad hoc-werkgroep	2014 - 2015			ECO, PRE	I	→ 8
II-14-8	Impact Assessment	2014 - 2015	Het ECO-comité zou een haalbare methode voor de impactanalyse van voorschriften voor de binnenvaart kunnen voorstellen.	RV (12)m 53 def.	ECO, RV	I	→ 8

Code	Thema	Termijn	Achtergrond	Op basis van	Behandeling	Prioriteit	Referentie „Visie 2018“
II-14-9	Verslag over de economische situatie in de Rijnvaart	2014 - 2015	Het verslag zou tweemaal per jaar moeten worden opgesteld en als uitgangspunt moeten blijven dienen voor de marktobservatieverslagen. De benadering kan nog verder worden uitgebreid, met onder meer het verkrijgen van volledige gegevens over de berg- en dalvaart in het Rijnstroomgebied	ECO (12) 11 ECO (12) 14 ECO (12) 15 rev.2 ECO (13) 15	ECO	I	
II-14-10	Monitoring en ondersteuning van maatregelen in NAIADES II Wordt in de meeste gevallen in het kader van de bovengenoemde werkzaamheden uitgevoerd; aanvullende bijdragen indien nodig	2014 - 2015	Uitvoering van het actieprogramma NAIADES II	PRE (13) 20 rev.1	ECO, PRE, IEN, RP, RV, STF	II	

III - Comité Infrastructuur en milieu

HOOFDTAKEN van het COMITE IEN:

Instandhouding en verbetering van de waterweg, overkoepelende onderwerpen met betrekking tot het milieu, essentiële kwesties inzake de duurzame ontwikkeling in de binnenvaart

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toewijzing	Prioriteits categorie	Referentie "Visie 2018"
III-14-1	Maatregelen ter verbetering van de veiligheid en betrouwbaarheid van de binnenvaart	12/2011 - 12/2014	Voltooiing van de maatregelen in het bevoegdheidsgebied van het comité	2011-II-8	IEN/G	I	
III-14-2	Onderzoek van de beschikbaarheid van de sluizen in de Boven-Rijn, vaststellen van een informatie- en besluitvormingsprocedure	12/2013 - 12/2014		2007-II-6, IV	IEN/G	I	→ 1
III-14-3	Onderzoek en begeleiding van de uitbreiding van het stuwbedrijf aan de Boven-Rijn	9/2011 - 6/2015		2011-II-6, III	IEN/G	I	
III-14-4	Vaststelling van de overeengekomen lage rivierstand 2012	2011 - 12/2014		2012-II-18	IEN/G	I	
III-14-5	Voltooiing van het verslag over de ligplaatsen aan de Rijn	2011 - 12/2014		2007-II-6, IV TP (11) 39 = TP/G (11) 39	IEN/G	I	→ 5
III-14-6	Voltooiing van de werkzaamheden m.b.t. de inventarisatie van de ten hoogste toegestane afmetingen van duwstelen	2012 - 2015		2004-I-27	RP, IEN/G	II	→ 5

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toewijzing	Prioriteits categorie	Referentie “Visie 2018”
III-14-7	Redactionele herziening van het “bepalen van voorwaarden en beperkingen voor bouwwerken aan de Rijn in het kader van de CCR”	3/2014 - 6/2015		(TP (95) 18)	IEN/G	II	
III-14-8	Overzicht van alle maatregelen op de Rijn, die ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn gepland zijn of getroffen worden	2014 - 2015		IEN (13) 32	IEN/G	II	→ 6
III-14-9	Meewerken aan het onderzoeksproject PLATINA	11/2013 - 12/2014		IEN (13) 44 = IEN/G (13) 40	IEN/G	II	
III-14-10	Ontwikkeling van standaarden/richtsnoeren (ter ondersteuning van de delegaties in het onderstaande proces) voor het opstellen van het tweede bedrijfsplan voor het Rijnstroomgebied overeenkomstig de Kaderrichtlijn Water (Richtlijn 2000/60/EG).	2014 - 2015		IEN (13) 32	IEN/G	II	→ 5
III-14-11	Onderzoek van eventuele gevolgen van beschermingsmaatregelen tegen hoogwater op de Rijn als waterweg	2014 - 2015	Samenwerking met de ICBR	IEN (13) 32	IEN/G	II	→ 5
III-14-12	Opstellen van een verslag voor het aanduiden van wateroppervlakten van de Rijn als FFH-beschermingsgebieden, met inbegrip van eventuele negatieve gevolgen voor de Rijn als waterweg	2014 - 2015		IEN (13) 32	IEN/G	II	→ 5

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Toewijzing	Prioriteits categorie	Referentie “Visie 2018”
III-14-13	Aanpassingen van de waterweg en de Rijnvaart aan mogelijke gevolgen van de klimaatverandering	2014 - 2015		2006-I-4, IV 2008-I-12 2009-I-5 2011-II-6, III	IEN/G	II	→ 5 → 8
III-14-14	Meewerken aan het opstellen van werkschema’s voor de multimodale corridors in de EU	2014 - 2015		IEN (13) 44 = IEN/G (13) 40	IEN/G	II ¹	→ 6
III-14-15	Verstrekking van informatie over het optimaliseren van het ongevalmanagement	3/2014 - 12/2015	Input voor III-14-1	IEN (13) 32	IEN/G	II	→ 6

¹ Na vaststelling van de concrete werkzaamheden moet eventueel de prioriteit worden aangepast.

IV – Comité Politierglement

HOOFDTAKEN VAN HET COMITE RP:

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

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteits categorie	Referentie “Visie 2018”
Veiligheid van het scheepsbedrijf, bedrijf van de schepen en gedrag in het verkeer							
IV-14-1	Harmonisatie van de voorschriften uitgebreide herstructurering/harmonisatie van de verkeersvoorschriften, met inbegrip van de CEVNI: harmonisatie van de CEVNI en het RPR: wijziging van het RPR zodra editie 5 van de CEVNI is aangenomen	2012 - 2016	RPR	RP (11) 26 = RP/G (11) 56; RP (13) 23 = RP/G (13) 38	RP/G	II	
IV-14-2	Veiligheid bij het vervoer van containers: verduidelijking en vereenvoudiging van de bestaande voorschriften	2012 - 2016	Artikel 1.07, vierde lid, van het RPR	RP (11) 34 = RP/G (11) 50 = RV (11) 58 = RV/G (11) 86	RP/G	II	
IV-14-3	Veiligheid bij het vervoer van containers: implementatie van de resultaten van de rondetafelconferentie	2012 - 2015	--	RP (13) 49 = RP/G (13) 83 = STF (13) 34 = STF/G (13) 48	RP/G	I	
IV-14-4	Vereenvoudiging en verduidelijking van de voorschriften voor de ten hoogste toegestane afmetingen van duwstellen en gekoppelde samenstellen op de Midden-Rijn	2012 - 2015	Artikel 11.02 van het RPR	Bijlage 1 van het document RP (13) 30 = RP/G (13) 62	RP/G	I	
IV-14-5	Vereenvoudiging en verduidelijking van de voorschriften voor de ten hoogste toegestane afmetingen van schepen	2014 - 2015	Artikel 11.01 van het RPR	Bijlage 3 van het document RP (13) 30 = RP/G (13) 62	RP/G	II	

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteits categorie	Referentie "Visie 2018"
IV-14-6	Modernisering van de eisen m.b.t. vrij zicht	2014	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	
IV-14-7	Verbod tot het gebruik van spud- en ankerpalen	2014	Artikel 7.03 van het RPR	Bijlage 4 van het document RP (13) 30 = RP/G (13) 62	RP/G	II	
IV-14-8	Vaststellen minimaal niveau van de taalbeheersing voor het marifoonverkeer: onderzoek van de RIVER SPEAK	2014		RP (13) 21 = RP/G (13) 36	RP/G	I	→ 2.
IV-14-9	Onderzoeken of voor schepen met aandrijfsystemen die op LNG werken bijzondere verkeersvoorschriften noodzakelijk zijn, zonodig aanvullen van de verkeersvoorschriften	2014 - 2015		RP (11) 43 = RP/G (11) 59	RP/G (RV/G)	I	→ 4

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteits categorie	Referentie "Visie 2018"
Informatiediensten voor de binnenvaart (RIS, River Information services)							
IV-14-10	Harmonisatie van het gegevensveld van elektronische berichten	2012 - 2015	Artikel 12.01 van het RPR	RP/G (10) 45 ; RP/G (13) 55	RP/G	II	
IV-14-11	Uitbreiding van de elektronische meldplicht tot andere schepen of samenstellen (M-I-3-3)	2014	Artikel 12.01 van het RPR	RP (13) 32 = RP/G (13) 37 = RIS/G (13) 32 en Protocol 2012-I-10	RP/G	I	
IV-14-12	Onderzoek van de mogelijkheid bij het passeren van een meldpunt het uitzenden van berichten door middel van AIS te vereenvoudigen (M-1.3.4)	2012 - 2015	RPR, artikel 12.01	Protocol 2012-I-10	RP/G	I	
IV-14-13	Signalering van Blauw bord in Inland ECDIS (M-1.2.6)	2015	RPR, artikel 4.07, RPR, bijlage M	Protocol 2012-I-10	RIS/G, RP/G, RV/G	I	
IV-14-14	Gegevensbescherming bij de RIS: inventarisatie van de nationale maatregelen	2014		Protocol 2012-I-10	RP/G	II	
IV-14-15	Actualisering van de RIS-standaard	2014 - 2015	ERI-, VTT-, Inland ECDIS-, NTS-standaarden	Protocol 2012-I-10	RIS/G	II	
IV-14-16	Onderzoek van de toelating van automatische koersbepalingssystemen (M-1-2-9)	2012 - 2016		Protocol 2012-I-10	RIS/G, RP/G, RV/G	I	
IV-14-17	Minimumeisen voor de Inland ECDIS-systemen in de informatiemodus	2013 - 2015		RP (13) 68 = RP/G (13) 94 = RIS/G (13) 54	RIS/G	II	
IV-14-18	Actualisering van het Handboek voor de marifonie in de binnenvaart in overleg met de andere rivierencommissies	2014 - 2015	Handboek voor de marifonie en artikel 4.05 van het RPR	RP (13) 47 = RP/G (13) 81	RP/G	II	

V - Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding

PRIORITEITEN ZOALS BEPAALD TIJDENS DE COMITÉ-VERGADERING VAN STF:
Rijnpatenten, kwalificaties en arbeidsomstandigheden van binnenschippers

Code	Thema	Termijn	Achtergrond	Op basis van	Behandeling	Prioriteit	Referentie „Visie 2018“
V-14-1	Wederzijdse erkenning bepaalde opleidingen en examenprogramma's voor de kwalificatie matroos	2014 - 2015	Volgende fase in het kader van wederzijdse erkenning	STF (13) 40 add. 1 rev. 3	STF, STF/G, MQ/G	I	→ 2
V-14-2	Toetsing van de voorschriften met betrekking tot de vereiste vaartijd voor de verkrijging van de kwalificatie matroos	2014 - 2015		STF (13) 40 add. 1 rev. 3	STF, STF/G, MQ/G	II	→ 2
V-14-3	Toetsing van voorschriften van de vereiste vaartijd voor verkrijging van het Rijnpatent , in het bijzonder m.b.t. de mogelijkheid van het gebruik van een binnenvaartsimulator	2014 - 2015		STF (13) 40 add. 1 rev. 3	STF, STF/G, MQ/G	I	→ 2
V-14-4	Ontwikkeling van cursusmodules voor bemanningsleden van met LNG aangedreven schepen	2013 - 2014		STF (13) 40 add. 1 rev. 3	STF, STF/G	I	→ 2
V-14-5	Actualisering van de examenprogramma's voor schippers Elektronische instrumenten (AIS, ECDIS etc.), milieubewust varen, varen met specifieke scheepstypen (dubbelwandige schepen, containerschepen, grote schepen, passagiersschepen) enz. en de ontwikkeling van modaliteiten waardoor "life long learning" in de binnenvaart kan worden ingevoerd	2014 - 2015		STF (13) 40 add. 1 rev. 3		II	→ 2

Code	Thema	Termijn	Achtergrond	Op basis van	Behandeling	Prioriteit	Referentie „Visie 2018“
V-14-6	Gebruik van nieuwe technologieën ter verbetering van de controles daarvan (digitale tachograaf)	2014 - 2016		STF (13) 40 add. 1 rev. 3		II	→ 2 → 7
V-14-7	Modernisering/flexibilisering van de voorschriften voor de bemanning en de vaar- en rusttijden	2014 of 2015		STF (13) 40 add. 1 rev. 3		I	→ 2
V-14-8	Harmoniseren en optimaliseren van de procedures voor het aantonen van de geschiktheid	2013 - 2016	Europees kader, maar voorbereidend werk binnen het bredere kader van de CCR vereist	STF (13) 40 add. 1 rev. 3	STF, MQ/G	I	
V-14-9	Updaten, vastleggen en uniformeren medische minimumeisen voor het door middel van documenten aantonen van de lichamelijke en geestelijke geschiktheid.	2014	Europees kader, maar voorbereidend werk binnen het bredere kader van de CCR vereist	STF (13) 40 add. 1 rev. 3	STF, MQ/G	I	
V-14-10	Voertaal: Zeker stellen dat schippers op de Rijn voldoende onderling en met de wal kunnen communiceren	2010 - 2015	Europees kader; maar vooralsnog eerder een taak voor het comité RP	STF (13) 40 add. 1 rev. 3	STF, RP	II	→ 2

VI – Comité Reglement van Onderzoek (RV)

HOOFDTAKEN VAN HET COMITE RV:

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

Code	Taak	Duur	Voorschrift	Grondslag	Behandeling ¹	Prioriteit	Verwijzing “Visie 2018”
VI-14-1	Verduidelijking / modernisering van de eisen aan de stabiliteit	2012 - 2015	Bijlage 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 (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51	JWG-RV/G	I	
VI-14-2	Herziening van hoofdstuk 9 “Elektrische installaties”	2014	Bijlage II / ROSR hoofdstuk 9	RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51, RV (13) 57 = RV/G (13) 74 = JWG (13) 56	JWG-RV/G	I	
VI-14-3	Aanvulling van de voorschriften met eisen die worden gesteld aan dieselektrische aandrijvingen	2014	Bijlage II / ROSR	RV (13) 57 = RV/G (13) 74 = JWG (13) 56	JWG-RV/G	I	

¹ Taken die zowel Richtlijn 2006/87/EG als het ROSR betreffen, moeten bij voorkeur in de Gemeenschappelijke Werkgroep worden behandeld, voor zover hiertegen geen bijzondere bezwaren bestaan.

Code	Taak	Duur	Voorschrift	Grondslag	Behandeling ¹	Prioriteit	Verwijzing "Visie 2018"
VI-14-4	Aanvulling met voorschriften betreffende hogedrukwaternevel-blusinstallaties	2014	Bijlage II / ROSR artikel 10.03b	RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51, RV (13) 57 = RV/G (13) 74 = JWG (13) 56	JWG-RV/G	II	
VI-14-5	Uitrusting van sommige passagiersschepen met een Automatische Externe Defibrillator (AED)	2014	Bijlage II / ROSR	RV (13) 49 = RV/G (13) 62 = JWG (13) 47	JWG-RV/G	II	
VI-14-6	Aanpassen van de voorschriften voor radarinstallaties en bochtaanwijzers aan bijlage IX van Richtlijn 2006/87/EG	2014	ROSR Artikel 7.05, bijlage M	RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51, RV (13) 57 = RV/G (13) 74 = JWG (13) 56	RV/G	I	
VI-14-7	Taken die uit het werkprogramma van het Comité Politiereglement kunnen voortvloeien	2014 - 2015	Bijlage II / ROSR	RP (13) 48 rev.1	RV/G		
VI-14-8	Harmonisatie en aanvulling van de voorschriften voor de zones 1, 2 en 4²	2015 - 2017	Bijlage II, hoofdstuk 19b, bijlagen III en IV	RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51, RV (13) 57 = RV/G (13) 74 = JWG (13) 56	JWG	I	

¹ Taken die zowel Richtlijn 2006/87/EG als het ROSR betreffen, moeten bij voorkeur in de Gemeenschappelijke Werkgroep worden behandeld, voor zover hiertegen geen bijzondere bezwaren bestaan.

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

Code	Taak	Duur	Voorschrift	Grondslag	Behandeling ¹	Prioriteit	Verwijzing "Visie 2018"
VI-14-9	Aanvulling van de richtlijn met bijzondere bepalingen voor traditionele vaartuigen¹	2007 - 2014	Bijlage II, hoofdstuk 19	RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51, RV (13) 57 = RV/G (13) 74 = JWG (13) 56	JWG	I	
I-14-10	Herziening van de overgangsbepalingen	2011 - 2015	Bijlage II / ROSR hoofdstuk 24	RV (13) 18 = RV/G (13) 28, JWG (13) 44, RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51	RV/G	I	
VI-14-11	Vereenvoudiging van de procedure voor de uitvaardiging van aanbevelingen ook bij een eventueel vervallen van de hardheidsclausule	2014 - 2015	ROSR Artikelen 2.19, 24.04	RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51	RV/G	I	
VI-14-12	Herziening van het model van het communautaire certificaat / certificaat van onderzoek en aanpassing van de dienst instructie betreffende de afgifte	2015 - 2016	Bijlage V / ROSR, bijlage B, Dienst instructie nr. 11	RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51	JWG-RV/G	II	
VI-14-13	Vorbereiding van de gemeenschappelijke bijeenkomst van de Commissies van Deskundigen (2015)	2014 - 2015		RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51	JWG-RV/G	II	

¹ Taken die zowel Richtlijn 2006/87/EG als het ROSR betreffen, moeten bij voorkeur in de Gemeenschappelijke Werkgroep worden behandeld, voor zover hiertegen geen bijzondere bezwaren bestaan.

Code	Taak	Duur	Voorschrift	Grondslag	Behandeling ¹	Prioriteit	Verwijzing "Visie 2018"
VI-14-14	Werkzaamheden ter vermindering van de uitstoot van de broeikasgassen in de binnenvaart	2014 - 2017		Besluit 2012-II-4	RV/G	I	→ 3
VI-14-15	Aanvulling met voorschriften betreffende de toelating van LNG als brandstof	2013 - 2014	Bijlage II / ROSR hoofdstuk 8a	RV (13) 18 = RV/G (13) 28, JWG (13) 44, RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51	RV/G	I	→ 4
VI-14-16	Verdere ontwikkeling van de emissievoorschriften, in aanmerking nemen van systemen voor nabehandeling van de uitlaatgassen	2015 - 2016	ROSR Hoofdstuk 8a, bijlage J, dienstinstructie nr. 16	RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51, RV (13) 57 = RV/G (13) 74 = JWG (13) 56	RV/G	I	→ 4
		2015 - 2016	Bijlage II, hoofdstuk 8a	RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51, RV (13) 57 = RV/G (13) 74 = JWG (13) 56	JWG	I	→ 4

¹ Taken die zowel Richtlijn 2006/87/EG als het ROSR betreffen, moeten bij voorkeur in de Gemeenschappelijke Werkgroep worden behandeld, voor zover hiertegen geen bijzondere bezwaren bestaan.

Code	Taak	Duur	Voorschrift	Grondslag	Behandeling ¹	Prioriteit	Verwijzing "Visie 2018"
VI-14-17	Beoordeling van de noodzaak van eisen die worden gesteld aan installaties voor brandstof- water emulsies	2014	Bijlage II / ROSR	RV (13) 57 = RV/G (13) 74 = JWG (13) 56	RV/G	II	
VI-14-18	Aanvulling art. 14a.07 door de bepaling van gelijkwaardige typegoedkeuringen	2013 - 2014	Bijlage II, artikel / ROSR, art. 14a.07	RV (13) 57 = RV/G (13) 74 = JWG (13) 56	RV/G	I	
VI-14-19	Workshop over de eisen die worden gesteld aan verblijven en de afronding van het voorstel tot wijziging van hoofdstuk 12	2014	Bijlage II / ROSR hoofdstuk 12	RV (13) 57 = RV/G (13) 74 = JWG (13) 56	RV/G	II	
VI-14-20	Verlaging van de grenswaarden voor geluidsemissies	2011 - 2015	Bijlage II, artikel / ROSR art. 8.10, 11.09	RV (13) 57 = RV/G (13) 74 = JWG (13) 56	RV/G	I	
VI-14-21	Uitwerking van een uniforme standaard voor de technische eisen aan binnenschepen	2014 2015	Bijlage II / ROSR		JWG – RV/G	I	→ 1

¹ Taken die zowel Richtlijn 2006/87/EG als het ROSR betreffen, moeten bij voorkeur in de Gemeenschappelijke Werkgroep worden behandeld, voor zover hiertegen geen bijzondere bezwaren bestaan.

PROTOCOL 8

Voorzitterschap en plaatsvervangend voorzitterschap van de comités voor de periode 2014-2015

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 2014-2015 goed.

Bijlage

Bijlage bij protocol 8

Voorzitterschappen van de comités voor de periode 2014-2015

PERIODE	ORGANEN									CDNI
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF	CPC
Voorzitterschap 2014/2015	NL	NL	NL	BE	DE	CH	FR	CH	NL/DE	CH

Vicevoorzitterschappen van de comités voor de periode 2014-2015

PERIODE	ORGANEN									CDNI
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF	CPC
Plv. voorzitterschap 2014/2015	CH	CH	FR	DE	NL	FR	CH	BE	BE	DE

PROTOCOL 9
CCR-congres 2013

Geen besluit.

PROTOCOL 10
VISIE 2018
Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar besluit 2012-I-5,

overwegende,

- dat de Europese Commissie op 10 september jongstleden haar nieuwe actieprogramma "NAIADES II" heeft voorgesteld, dat tot doel heeft de rol van de binnenvaart te versterken, alsmede de binnenvaart beter binnen het Europese vervoersstelsel en governance-model te integreren;
- dat er in de CCR, met medewerking van al haar comités, werkzaamheden werden verricht om een strategisch kader op middellange termijn tot stand te brengen waardoor een duurzame ontwikkeling van het vervoer over water kan worden bevorderd;
- dat dit strategisch kader beschouwd dient te worden als de bijdrage van de Centrale Commissie aan de doelstellingen en tenuitvoerlegging van het "NAIADES II"-programma van de Europese Commissie;
- dat dit kader bedoeld is om de activiteiten van de Centrale Commissie beter af te stemmen op prioriteiten die over verschillende, tweejarige werkprogramma's uitgestreken of in samenwerking met partners uitgevoerd moeten worden,

stelt vast dat de "VISIE 2018" door de Europese Commissie wordt toegejuicht,

stelt verder vast dat de door de Centrale Commissie erkende organisaties de opstelling van dit strategische document en de inhoud daarvan hebben begroet, waarbij zij hebben toegezegd, bij te willen dragen aan de tenuitvoerbrenging,

stemt in met de bijgevoegde "VISIE 2018",

verzoekt haar comités bij de uitvoering van het lopende werkprogramma rekening te houden met deze visie en deze als vertrekpunt te nemen voor nieuwe projecten op middellange termijn;

verzoekt haar secretariaat :

- middelen te voorzien om de uitvoering van de "VISIE 2018" te monitoren;
- regelmatig te onderzoeken welke andere onderwerpen kunnen bijdragen aan de duurzame ontwikkeling van de binnenvaart;
- op zijn laatst in de loop van 2016 een tussentijds verslag voor te leggen over de uitvoering van de "VISIE 2018" en over eventuele initiatieven die ter aanvulling hierop ontplooid zouden kunnen worden.

Bijlage



“Visie 2018” voor een duurzame binnenvaart

- (a) De binnenvaart is een dynamische, toekomstgerichte vervoerswijze. In het kader van de “Visie 2018” legt de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) voor de komende vijf jaar zichzelf ambitieuze doelen op, die haar duurzame ontwikkeling in ecologisch, sociaal en economisch opzicht ten goede zullen komen. De CCR streeft ernaar op die manier bij te dragen aan het ontstaan van een vervoersdrager die een duurzame ontwikkeling hoog in haar vaandel heeft staan, waarbij de nadruk gelegd wordt op de perspectieven die dit met zich meebrengt voor een milieuvriendelijke, maar toch concurrentiekrachtige binnenvaart.
- (b) Op grond van haar grensoverschrijdende karakter is de binnenvaart op een doeltreffend Europees kader aangewezen. In het actieprogramma “NAIADES” heeft de Europese Commissie al met omvattende maatregelen bijgedragen aan de bevordering van de Europese binnenvaart. In het nieuwe actieprogramma “NAIADES II”, “Naar een hoogwaardige binnenvaart” worden aanvullende initiatieven ontplooid, zodat deze een hoogwaardige vervoerswijze kan worden; goed beheerd, efficiënt, veilig, geïntegreerd in de intermodale keten, met hoogwaardige banen die door geschoolde arbeidskrachten worden ingevuld en met naleving van strenge milieunormen. In het kader van de nauwe samenwerking tussen de CCR en de Europese Commissie wordt beoogd door de “Visie 2018” de omzetting van “NAIADES II” te ondersteunen.
- (c) De “Visie 2018” is een initiatief van de CCR voor de Rijn- en de Europese binnenvaart. De binnenvaartactoren (officiële instanties, internationale en Europese organisaties, vak- en beroepsorganisaties, onderzoeksinstituten, enz.) worden uitgenodigd om bij te dragen tot de omzetting van de “Visie 2018”. Daarbij moeten de coherentie en coördinatie in de binnenvaart versterkt worden en de ecologische, sociale en economische doelen van de binnenvaart beter op elkaar worden afgestemd.
- (d) Gezien de huidige economische context, die de dynamiek en ontwikkeling van de sector negatief zou kunnen beïnvloeden en sommige ondernemingen in een uitermate moeilijke situatie zou kunnen brengen, is het de bedoeling om de positie van de binnenvaart op korte en lange termijn te versterken. De doelstellingen van de “Visie 2018” zijn dan ook gericht op een duurzame ontwikkeling van het binnenvaartvervoer. Zij houden rekening met de financiële armslag van de binnenvaart en dragen bij aan de bedrijvigheid en de welvaart van de sector.
- (e) De “Visie 2018” geeft de richting aan door doelstellingen te formuleren, die na overleg met alle binnenvaartactoren zijn vastgelegd. Sommige doelstellingen zijn dermate omvangrijk of ambitieus, dat zij misschien pas na het jaar 2018 bereikt zullen worden. Er wordt echter verwacht dat de binnenvaartactoren op korte en middellange termijn de initiatieven ontplooiën die nodig zijn om te garanderen dat tegen 2018 zoveel mogelijk doelstellingen gerealiseerd zullen zijn. De CCR zal daarvoor zo nauw mogelijk samenwerken met haar partners, daarbij zo goed mogelijk gebruik makend van de bestaande middelen en organisatiestructuren. Ter beoordeling van de geboekte vooruitgang bij de duurzame ontwikkeling van de binnenvaart in de komende vijf jaar, zal de CCR een tussentijds verslag en een eindverslag opstellen.

1. VEILIGHEID EN BETROUWBAARHEID

In het jaar 2018 zou de positie van de binnenvaart als veilige vervoersdrager geconsolideerd moeten zijn en de betrouwbaarheid van de dienstverlening in lijn met de eisen die op de markt gesteld worden, verhoogd moeten zijn.

- De Rijn- en Europese binnenvaart zal over specifieke, moderne standaarden voor de technische vereisten voor binnenvaartschepen beschikken.
- De verbetering van het veiligheids- en risicobeheer in binnenvaartondernemingen wordt bevorderd om de eigen verantwoordelijkheid van het scheepvaartbedrijfsleven voor de aan veiligheid gerelateerde processen te versterken en op langere termijn de regelgeving te kunnen afslanken.
- Het bedrijfsleven zal gebruikmaken van RIS-diensten die op innovatieve technologieën zijn gebaseerd, zodat de veiligheid hierdoor wordt verhoogd, er beter rekening kan worden gehouden met logistieke aspecten en ecologische overwegingen.

✓ Ondersteunt NAIADES II: prioriteit "Hoogwaardige governance" en interventiegebied "Integratie van de binnenvaart in de multimodale logistieke keten", maatregelen met betrekking tot RIS

2. BEROEPSOPLEIDING EN -KWALIFICATIE

In het jaar 2018 is het de bedoeling dat de binnenvaart over een arbeidsmarkt beschikt die de groeiende vraag aan goed gekwalificeerd personeel en op langere termijn de herbezetting van arbeidsplaatsen in verband met pensionering zal kunnen dekken.

- De opleidingen en beroepskwalificaties van het binnenvaartpersoneel zullen gemoderniseerd worden, dragen bij tot een verhoging van de attractiviteit van binnenvaartberoepen en zorgen hierdoor voor een voldoende ruim aanbod aan arbeidskrachten.
- De eisen aan de talenkennis worden gepreciseerd om een bijdrage te leveren aan een betere communicatie en daardoor verhoging van de veiligheid in de binnenvaart.

✓ Ondersteunt NAIADES II: interventiegebied "Geschoolde arbeidskrachten en hoogwaardige banen", maatregelen met betrekking tot beroepskwalificaties

3. BRANDSTOFGEBRUIK EN UITSTOOT VAN BROEIKASGASSEN

In het jaar 2018 zal de binnenvaart door een geringer brandstofverbruik en afgenomen emissies van broeikasgassen naar verwachting in nog hogere mate bijdragen aan maatregelen tegen de klimaatverandering.

- Doelen op lange termijn voor het verminderen van het brandstofverbruik en de uitstoot van broeikasgassen worden geformuleerd en gekwantificeerd voor de Rijn- en Europese binnenvaart met het oog op gecoördineerde maatregelen van het binnenvaartbedrijfsleven, de lidstaten, internationale organisaties en andere betrokken partijen.
- De Rijn- en Europese binnenvaart worden ondersteund in hun streven het brandstofverbruik en de uitstoot van broeikasgassen in het kader van nauwe samenwerking tussen alle betrokken partijen, mede op basis van de CO₂- en brandstofstrategie van de CCR, te reduceren.

➤ Ondersteunt NAIADES II: interventiegebied "Milieukwaliteit dankzij geringe emissies", maatregelen met betrekking tot emissiegrenswaarden en alternatieve brandstoffen

4. EMISSIE VAN VERONTREINIGENDE STOFFEN IN DE ATMOSFEER EN HET WATER

In het jaar 2018 zal de binnenvaart door verder afgenomen emissies van schadelijke stoffen afkomstig van de voorstuwinginstallatie en door een verbeterde omgang met ladingrestanten in versterkte mate hebben bijgedragen aan een betere kwaliteit van water en lucht.

- Innovaties ten voordele van alternatieve brandstoffen en energieën, meer bepaald van LNG, worden gestimuleerd met aandacht voor de veiligheid.
- De voorwaarden voor een verdere reductie van de emissie van gasvormige verontreinigende stoffen en deeltjes door de Rijn- en Europese binnenvaart worden verbeterd.
- Het netwerk van ontvangstinrichtingen dat voorzien is binnen het kader van het CDNI is zo ver opgebouwd dat de afgifte van afval in de praktijk goed verloopt. Voor de behandeling van gasvormige restanten van vloeibare lading wordt een instrument ontwikkeld en is een reglementair kader voorzien.

✓ Ondersteunt NAIADES II: interventiegebied "Milieukwaliteit dankzij geringe emissies", maatregelen met betrekking tot emissiegrenswaarden en alternatieve brandstoffen

5. VERANDERENDE RANDVOORWAARDEN TEN AANZIEN VAN HET MILIEU

In het jaar 2018 zouden de infrastructurele en operationele randvoorwaarden zodanig verbeterd moeten zijn dat binnenvaart en vaarweg de betrouwbaarheid en het prestatievermogen ook bij in de toekomst noodzakelijke aanpassingen binnen het stelsel van milieueisen kunnen verzekeren.

- De infrastructuur wordt steeds beter en performanter, waardoor de veiligheid nog verder toeneemt en ook de afwikkeling in de Rijnvaart verbeterd.
 - De internationale coördinatie van een geïntegreerde planning en beheer van de Rijn en andere Europese waterwegen wordt in overleg met andere internationale instanties verder verbeterd.
-
- ✓ ondersteunt NAIADES II: interventiegebied "Hoogwaardige infrastructuur", maatregelen met betrekking tot de corridors
-

6. LOGISTIEKE KETENS

In het jaar 2018 is het de bedoeling dat de binnenvaart door het benutten van de transportcorridors waarin vaarwegen zijn opgenomen, een sterkere positie in de logistieke ketens van zowel het achterlandverkeer als van de continentale stromen zal innemen.

- De fysieke, elektronische en organisatorische verstrengeling met andere vervoersdragers in het kader van multimodale Europese vervoerscorridors worden verbeterd en moeten een betere integratie van de binnenvaart in de logistieke ketens mogelijk maken. Dit stelt de binnenvaart in staat om meer te profiteren van de toegenomen goederenoverslag in de zeehavens.
 - De Rijnvaart wordt goed geïntegreerd binnen een grensoverschrijdend corridormanagement.
-
- ✓ Ondersteunt NAIADES II: interventiegebieden "Hoogwaardige infrastructuur" en "Integratie van de binnenvaart in de multimodale logistieke keten", maatregelen met betrekking tot de multimodale corridors, logistieke ketens en RIS/e-Freight
-

7. HANDHAVING VAN SOCIALE RANDVOORWAARDEN

In het jaar 2018 zou een betere handhaving van de sociale randvoorwaarden merkbaar moeten kunnen bijdragen tot de aantrekkelijkheid van de binnenvaartberoepen.

- De Rijnvarenden genieten voldoende, wettelijk verankerde sociale bescherming, die specifiek rekening houdt met het mobiele karakter van hun beroep.
 - De naleving van de toepasselijke sociale arbeidsomstandigheden wordt gewaarborgd door de invoering van adequate middelen die gebruik maken van het potentieel van innovatieve technologie, zoals bijvoorbeeld de elektronische tachograaf en het elektronische dienstboekje.
-
- ✓ Ondersteunt NAIADES II: interventiegebied "Geschoolde arbeidskrachten en hoogwaardige banen", maatregelen met betrekking tot controleapparatuur voor vaartijd/ervaring van bemanning en schepen
-

8. INFORMATIE

In het jaar 2018 wordt verwacht dat de binnenvaart zich voordeel zal kunnen doen met een ruimere beschikbaarheid van doelgerichte en betrouwbare informatie met betrekking tot alles wat samenhangt met het vervoer over water.

- Er wordt een waarnemingscentrum voor de binnenvaart in Europa opgericht. Dit heeft tot doel een uitgebreid inzicht in de binnenvaart te bieden, in te gaan op specifieke informatiebehoeften van private en publiekrechtelijke spelers in de binnenvaart, alsook voor een breder publiek een platform te zijn voor gegevensuitwisseling.
 - Ten behoeve van politieke, economische beleidsmakers en overheden wordt de communicatie verbeterd op het gebied van de vervoersveiligheid, de betrouwbaarheid van de Rijn- en binnenvaart, de evaluatie van technische voorschriften, alsook de gevolgen van de klimaatverandering.
-
- ✓ Ondersteunt NAIADES II: interventiegebied "Kwaliteit dankzij innovatie", maatregelen met betrekking tot marktobservatiediensten
-

PROTOCOL 11

Gebruik van LNG in de binnenvaart en rol van de CCR

Geen besluit.

PROTOCOL 12

Ratificaties van verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR

Geen Besluit.

Bijlage

Herziene Rijnvaartakte

van 17 oktober 1868 in de versie van 20 november 1963

In werking getreden protocollen

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

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

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

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

Aanvullend Protocol nr. 6 : verhoging van de 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

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, sluisen, bruggen en hulpmiddelen bij de navigatie, voorrang boven de andere vorderingen.

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

Voorbehoud:

Het Verdrag is in zijn geheel niet van toepassing op :

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

Verklaring:

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

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

Voorbehoud:

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

Verklaring:

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

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

Dit Verdrag staat van 27 september 2012 tot en met 26 september 2014 open voor ondertekening door Staten op de zetel van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart te Straatsburg.

Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de maand na het verstrijken van een periode van een jaar, te rekenen vanaf de datum waarop vier Staten hun akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben neergelegd.

Deelnemende staten	Ondertekening	Ratificatie, aanvaarding, goedkeuring of toetreding
Duitsland	11 juli 2013	-
Oostenrijk		
België	27 september 2012	-
Bulgarije		-
Frankrijk	27 september 2012	-
Luxemburg	27 september 2012	-
Nederland	29 november 2012	-
Polen		
Servië	18 juni 2013	18 juni 2013
Slowakije		
Zwitserland		

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

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

Ondertekenende Staten	Neerlegging van de ratificatieakte
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 vijftienduizend 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 2010²

1 Verklaring van Zwitserland:

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

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

2 Verklaring van Servië:

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

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

Oekraïne: toetreding op 28 januari 2010

Polen: toetreding op 25 juni 2010

Servië: bekrachtiging 6 januari 2011

Zwitserland: toetreding op 8 februari 2011

Tsjechische Republiek: bekrachtiging op 21 september 2011

PROTOCOL 13

Economische situatie in de Rijnvaart

Besluit

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart,

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

neemt kennis van het verslag over de economische situatie in de Rijnvaart voor het eerste semester van 2013 en de vooruitzichten voor 2014.

Bijlage

Ondernemingen die voedingsgrondstoffen verwerken, beschouwen de binnenvaart kennelijk steeds vaker als een volwaardige logistieke partner die talrijke voordelen biedt (grote laadcapaciteit, veilig, betrouwbaar qua termijnen, milieuvriendelijk en flexibel).¹ Dat zou de stijgende tendens van de afgelopen jaren bij het vervoer van landbouwproducten ten dele kunnen verklaren.

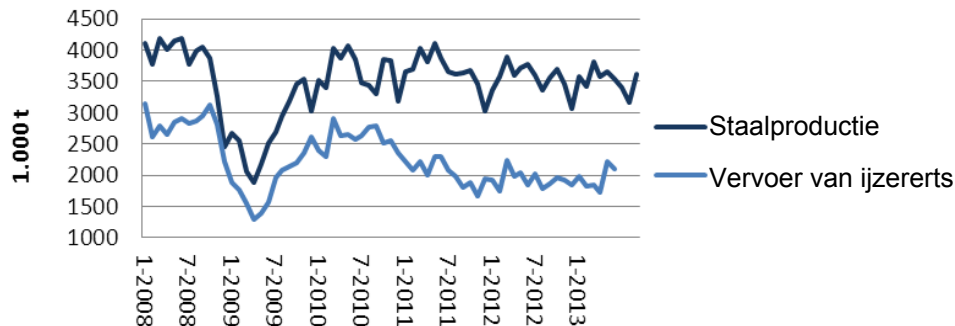
Levensmiddelen en veevoeders

Met een totaal van 3,3 mln. ton scoort het eerste halfjaar van 2013 enigszins beter dan in dezelfde periode in 2012 (+ 1,6%), toen een lichte daling genoteerd werd. Het vervoer stroomafwaarts valt daarbij iets hoger uit (56% tegenover 44%), hetgeen te maken heeft met het noord-zuid-vervoer van levensmiddelen en veevoeders op de Bovenrijn.²

Ertsen, staal en staalproducten

Sinds begin vorig jaar stagneert het vervoer van ertsen over de Rijn en ligt de vervoerde hoeveelheid per maand bij ongeveer 2 mln. ton. In het eerste semester van 2013 werd in totaal 11,7 mln. ton erts vervoerd, wat 1 % minder is dan het jaar daarvoor. Daarnaast werd in diezelfde periode 5,4 mln. ton staal en staalproducten vervoerd.

Afbeelding 2: Maandelijks vervoer van ijzererts over de Rijn en staalproductie in Duitsland



Bron: Berekeningen CCR op basis van gegevens van destatis, Eurofer en de World Steel Association

De terugval in de staalproductie is allesbehalve positief voor het vervoer van ijzererts over de Rijn. Volgens de Duitse Staalfederatie is de sterke productiedaling, vooral in Zuid-Europa, te wijten aan de recessie.

Steenkool

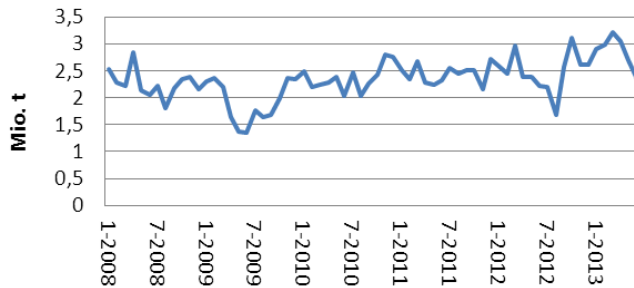
Voor steenkool werd in de eerste zes maanden van 2013 een totaal vervoersvolume bereikt van 17,2 mln. ton, wat een stijging van 14,5 % vormt in vergelijking met het voorgaande jaar. De haven van Rotterdam registreerde een vergelijkbare stijging bij de overslag van steenkool (+ 13%).³ De stijging voor de Rijn is gedeeltelijk het gevolg van de slechtere cijfers voor 2012, toen het vervoersvolume in het eerste semester bijzonder laag uitviel. Van maart tot juni 2013 was er sprake van een dalende tendens, maar de algemene tendens sinds medio 2009 is ontegensprekelijk positief (zie grafiek).

¹ Zie als concreet voorbeeld „De nieuwe supply chain van Cargill“, in: Magazin Binnenvaart, Nr. 47/2010

² Op de Bovenrijn ligt het aandeel van het vervoer stroomafwaarts (zuid naar noord) met 77% ver boven dat van het vervoer stroomopwaarts.

³ Bron: Port of Rotterdam (2013), persbericht „Overslag in Rotterdamse haven kent lichte daling“, 19.07.2013.

Afbeelding 3: Maandelijks vervoer van steenkool over de Rijn



Bron: Berekeningen CCR op basis van gegevens van destatis

51% van de door Duitsland ingevoerde steenkool werd vervoerd over de Rijn (zie tabel). De afgelopen drie jaar nam de binnenvaart telkens een groter aandeel van de Duitse steenkoolimport voor haar rekening.

Tabel 2: Aandeel van de verschillende vervoersdragers in de Duitse steenkoolimport

Vervoersdrager	2010	2011	2012
Binnenschepen vanuit ARA-havens	34 %	49 %	51 %
Duitse zeehavens	31 %	20 %	29 %
Spoorvervoer	35 %	21 %	20 %

Bron: Berekening CCR op basis van gegevens van de VDKI

Doordat steeds meer Duitse steenkoolmijnen sluiten, kan men voor de volgende jaren uitgaan van een hoge vervoersvraag in dit goederensegment. Op langere termijn zal er zich echter een stagnatie voordoen, en wel om de volgende redenen:

- Het aandeel van steenkool in de elektriciteitsproductie is al meerdere jaren gestaag aan het dalen.¹
- Het is niet onwaarschijnlijk dat de staalindustrie in een jarenlange structurele crisis met overcapaciteit terechtkomt.
- De invoer van steenkool uit het buitenland – die de Rijnvaart de afgelopen jaren telkens een aanzienlijk vervoersvolume opleverde – ter vervanging van Duitse steenkool zal niet blijven aanhouden. De ontginning van Duitse steenkool ligt immers al vrijwel helemaal stil.²

Op langere termijn moet dus eerder op een stagnerend kolenvervoer worden gerekend.

Containers

Het totale aantal vervoerde TEU overschreed in het eerste halfjaar de grens van 1 miljoen, en lag daarmee 1,1% hoger dan het jaar ervoor. Bij het gewicht van de vervoerde goederen was de stijging nog wat groter, namelijk 2,4%. De zeehavens van Antwerpen en Rotterdam zagen de overslag van containers met 1 à 2% licht dalen.³

¹ Volgens gegevens van de onderneming AG Energiebilanzen e.V. is het aandeel van steenkool in de Duitse elektriciteitsproductie gedaald van 24,8 % (in 2000) naar 18,5 % (in 2012). In het licht van het Duitse energieomschakelingsbeleid moet een verdere daling verwacht worden.

² In het eerste semester van 2013 werd in Duitsland slechts 4,1 mln. ton steenkool ontgind, tegenover 6,5 mln. ton in het eerste semester van 2012. Bron: AG Energiebilanzen e.V.

³ Bron: Port of Rotterdam (2013), persbericht van 1 november 2013; Port of Antwerp (2013), persbericht van 17 november 2013.

Tabel 3: Containervervoer over de Rijn in het eerste semester van 2013 en evolutie

Aantal containers	TEU	Gewicht van de goederen in de containers	TEU-KM Neder-Rijn	TEU-KM Midden-Rijn	TEU-KM Bovenrijn
0,66 mln.	1,02 mln.	7,72 mln. t	155,27 mln.	110,97 mln.	42,88 mln.
Procentuele verandering in vergelijking met eerste semester 2012					
+ 0,8 %	+ 1,1 %	+ 2,4 %	g.g.	g.g.	g.g.

Bron: Berekening CCR op basis van gegevens van destatis. g.g. = geen gegevens

Worden de statistische gegevens uitgesplitst per Rijnsegment (Bovenrijn, Midden-Rijn en Neder-Rijn), dan wordt duidelijk dat het containervervoer sterk geconcentreerd is op de Neder-Rijn. Een gedetailleerde analyse laat het volgende beeld zien (zie ook grafiek in de bijlage):¹

- 43 % van het totale containervervoer is beperkt tot de Neder-Rijn.
- 18% bereikt ook de Midden-Rijn.
- Nog eens 37 % bereikt uiteindelijk de Bovenrijn.
- Slechts 2 % van het containervervoer vindt uitsluitend plaats over de Bovenrijn en/of de Midden-Rijn.

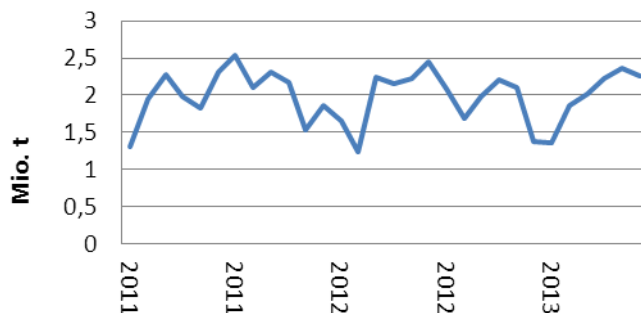
Dat betekent dat zo'n 60% van het containervervoer alleen de Neder- en Midden-Rijn aandoet. Ondanks de uiteenlopende cijfers voor de verschillende Rijnsegmenten, kent het containervervoer ook op de Bovenrijn een positieve evolutie, zoals blijkt uit de ontwikkeling van met name de haven Bazel (+3,4 % in de eerste twee kwartalen).

Zand, grind, stenen, aarde en bouwmaterialen

In dit segment werd in het eerste halfjaar van 2013 een volume van 12,0 mln. ton vervoerd. Dat komt neer op een stijging van bijna 1% tegenover 2012, en van 3,7% in vergelijking met het eerste semester van 2011. Zowel het vervoersvolume als de vervoersprestatie evolueerden tussen januari en juni in positieve zin.

De vraag naar vervoer voor dit goederensegment is sterk seizoensgebonden, zoals ook blijkt uit de onderstaande grafiek. In de winter ligt het vervoersvolume doorgaans lager, omdat de bouwsector bij koude temperaturen een verminderde activiteit kent.

Afbeelding 4: Maandelijks vervoer van zand, grind, stenen, aarde en bouwmaterialen over de Rijn



Bron: Berekening CCR op basis van gegevens van destatis

b) Vrachtprijzen

Ondanks de licht toegenomen vervoersvolumes, is het vervoersaanbod nog steeds groter dan de vraag, waardoor er sprake is van overcapaciteit. Dat zet de vrachtprijzen onder druk: bij vervoerscontracten die werden herzien, is de nieuwe vrachtprijs nagenoeg altijd lager dan de vorige. Ook de waterstanden konden de prijzen niet positief beïnvloeden.

¹ Op basis van de TEU-resultaten voor het eerste semester van 2013. Zie ook de grafiek in de bijlage.

c) Waterstanden (en onderbrekingen van de scheepvaart over de Rijn)

Op de Rijn waren de waterstanden tot het begin van het jaar relatief normaal. Hevige neerslag leidde in april en vooral in mei tot een uitzonderlijke stijging van het waterpeil, waarop eind mei en begin juni een fase van extreem hoogwater volgde. Daardoor werd de scheepvaart op de Bovenrijn en de Midden-Rijn telkens voor enkele dagen beperkt of onderbroken.

Halverwege augustus was het waterpeil van de Rijn dan weer erg laag. Bij Keulen liepen twee tankers en een duwkonvooi aan de grond. Zij moesten vlot getrokken worden, waardoor de Rijnvaart in de zone Keulen bijna twee dagen lang onderbroken was.¹ De stakingsacties van het personeel van de Duitse *Wasser- und Schifffahrtsverwaltung* (Bestuur voor Water en Scheepvaart) hadden in juli ook gevolgen voor de Rijn bij Iffezheim, maar duurden slechts een paar uur. Het Rijnverkeer had wel langere tijd te lijden onder de gevolgen van de acties en blokkades op de zijrivieren (Moezel, Neckar).

III. Situatie in de tankvaart

a) Vervoersvolume

Chemische producten

Dit goederensegment stagneerde, met een totaal vervoersvolume van ongeveer 10 mln. ton.

Aardolieproducten

In het eerste semester evolueerden de factoren die een bepalende rol spelen voor het vervoersvolume in positieve zin. De koude winter en de dalende stookolieprijs² leidden tot een sterke toename van de vraag naar stookolie in Duitsland in het eerste helft van 2013: de vraag steeg met maar liefst 17%, wat een toename van de vervoersvraag voor stookolie – qua vervoershoeveelheid over de Rijn het belangrijkste product in het aardoliesegment – in de hand werkte.

Dit verklaart meteen waarom het maandelijkse vervoersvolume in de Rijnvaart van januari tot april hoger lag dan gewoonlijk, om daarna weer wat lager uit te vallen. In totaal werd voor 15,7 mln. ton aan aardolieproducten vervoerd, hetgeen een stijging van 6% vormt in vergelijking met het eerste semester van 2012.

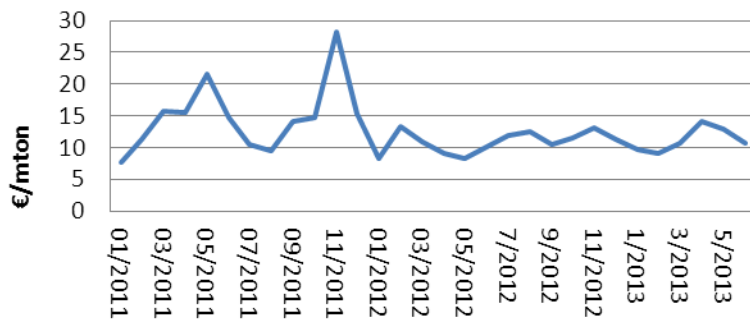
b) Vrachtprijzen

Door de koude winter werd aan het begin van het jaar een groter volume vervoerd, waardoor de vrachtprijzen aantrokken. Dat het evenwel slechts om een bescheiden toename ging, had te maken met de beschikbare overcapaciteit aan laadruimte. In diezelfde maand leidden overstromingen tot onderbrekingen van de scheepvaart. Door de relatief hoge reserves werd na de stremmingen geen stijgende transportbehoefte vastgesteld.

¹ Bron: Wasser- und Schifffahrtsverwaltung – persberichten van 19 en 20 augustus 2013.

² Bron: AG Energiebilanzen e.V. en PJK International

Afbeelding 5: Gemiddelde vrachtprijzen in de tankvaart voor vervoersopdrachten vanaf Rotterdam*



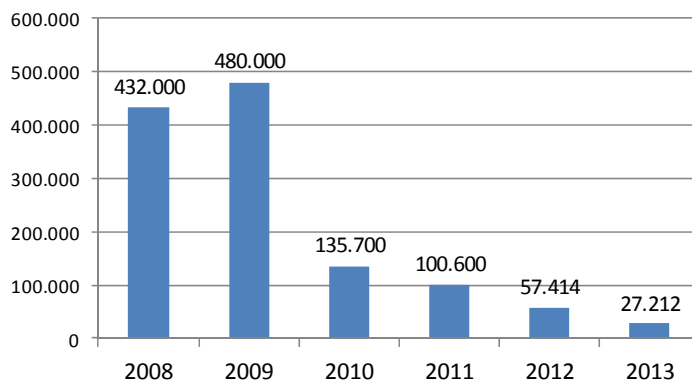
Bron: Berekening CCR-secretariaat op basis van gegevens van PJK International. * Gemiddelde vrachtprijzen voor vervoer van stookolie naar Duisburg, Dortmund, Keulen, Frankfurt a.M., Karlsruhe, Bazel. Mton = metrische ton

IV. Evolutie van het laadruimte-aanbod

Drogeladingvaart

Uit de cijfers tot november blijkt dat het nieuwbouvvolume in 2013 nog verder is teruggelopen. Er werden vier nieuwe motorvrachtschepen, drie nieuwe duwbakken en een ponton in de vaart genomen, samen goed voor een tonnage van 27.200 ton. De gemiddelde tonnage per schip bedraagt dus 3.400 ton. Daarnaast kwamen nog drie nieuwe duwboten op de markt.

Afbeelding 6: Nieuwbouvvolume in de drogeladingvaart zonder duwboten in ton (2008-2013)



Bron: IVR. * Gegevens voor België, Duitsland, Nederland, Frankrijk en Zwitserland. Cijfer voor 2013 op basis van de eerste 11 maanden van het jaar.

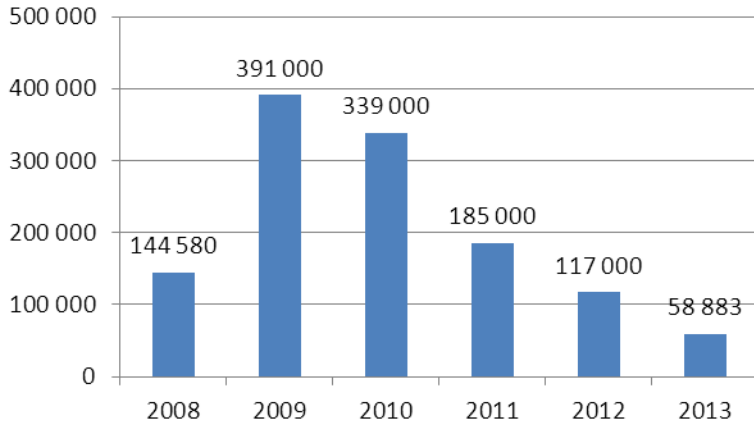
Een Nederlandse werf heeft in 2013 een 135 meter-schip geleverd aan Paraguay, waar het onder de naam „Doña Magda“ op de gelijknamige rivier in bedrijf werd genomen. Het schip werd met sleepboten over de oceaan vervoerd. Het is de eerste keer dat een binnenschip de oversteek naar Zuid-Amerika maakt.¹

¹ Bron: <http://www.vekagroup.com/nl/> (15.11.2013): Binnenvaartschip Veka maakt trans-Atlantische oversteek. En ook: <http://www.nieuwsbladtransport.nl/>, News van 27 augustus 2013.

Tankvaart

De nieuwbouwcijfers voor de eerste elf maanden van 2013 laten een verdere daling van het aantal nieuwe schepen zien. Naast 24 nieuwe tankschepen met een totaal tonnage van bijna 60.000 ton, werden 2 bunkerschepen (voor smeerolie) met een tonnage van respectievelijk 600 ton en 235 ton in de vaart genomen. De gemiddelde tonnage van de nieuwe goederenschepen bedraagt ongeveer 2.400 ton.

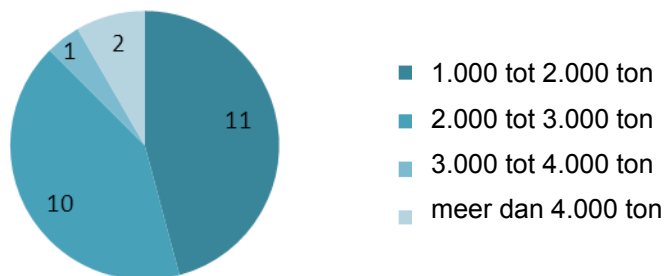
Afbeelding 7: Nieuwbouwwolume in de tankvaart in ton (2008-2013) *



Bron: IVR. * Gegevens voor België, Duitsland, Nederland, Frankrijk en Zwitserland. Waarden voor 2013 op basis van de eerste 11 maanden van het jaar.

Een onderverdeling van de nieuwe schepen volgens tonnage maakt duidelijk dat het merendeel behoort tot de categorie 1.000 tot 3.000 ton.

Afbeelding 8: Onderverdeling van de nieuwe schepen volgens tonnage *



Bron: IVR; de Binnenvaartkrant. * Nieuwbouwcijfers voor de eerste 11 maanden van 2013

Vaak wordt de romp (het casco) van nieuwe schepen in landen buiten West-Europa gemaakt, terwijl de eindassemblage van de schepen meestal door Nederlandse scheepswerven wordt verzorgd. In 2013 kwamen de casco's voor nieuwe tankschepen dus niet alleen uit Nederland (zes casco's) maar ook uit Roemenië (zeven casco's), China (zes casco's), Servië (drie casco's) en Oekraïne (een casco).¹

¹ De Binnenvaartkrant / <http://www.vlootshouw.nl/> (pageview van 15 november 2013)

Passagiersvaart

Momenteel varen er ongeveer 260 riviercruiseschepen op Europese rivieren. Ze hebben een gemiddelde capaciteit van 142 passagiers en zijn gemiddeld 17 jaar oud. De orderportefeuilles getuigen van een grote toename van de vraag naar nieuwe schepen.¹ In de periode 2005-2010 werd elk jaar slechts een tiental nieuwe schepen per jaar gebouwd; terwijl in 2012 zestien, en in 2013 drieëntwintig nieuwe riviercruiseschepen op de Europese markt kwamen. Voor 2014 worden circa dertig nieuwe schepen verwacht.

De *boom* van de riviercruisevaart is te danken aan de Amerikaanse markt, waar riviercruises als culturele rondreizen door Europa bij een hoger opgeleid en kapitaalkrchtig publiek een enorm succes kennen. Het feit dat er op de Amerikaanse televisie veel reclame gemaakt wordt voor riviercruises in Europa speelt hierbij zeker een belangrijke rol. In het licht van het enorme potentieel aan de vraagzijde, is er momenteel geen reden om te vrezen voor overcapaciteit. Daarentegen zijn er ook scenario's waarin sprake is van evenementen als terroristische aanslagen in de Verenigde Staten. Als een dergelijk scenario werkelijkheid wordt, zou dit onmiddellijk een snelle en sterke vermindering van het aantal passagiers veroorzaken, en dientengevolge een overcapaciteit.²

Volgens de gegevens van *IVR* zijn er slechts twee nieuwe dagtochtschepen in bedrijf genomen; één daarvan vaart op de Donau bij Regensburg.

V. Bedrijfsomstandigheden in 2012 en in het eerste semester van 2013

Omdat er geen statistische gegevens beschikbaar zijn over de omzetontwikkeling in de Rijnvaart, wordt dit aan de hand van cijfers voor de Nederlandse binnenvaart geanalyseerd. Deze is nauw verstrengd met de Rijnvaart (Nederlandse binnenschepen hebben een aandeel van 57% in het binnenvaartvervoer in Duitsland en dat aandeel neemt gestaag toe) en vormt daardoor een goede indicator.³

In 2010 en 2011 wist de Nederlandse binnenvaart nog een lichte groei van de omzet te boeken. In 2012 liepen de omzetcijfers volgens het *CBS* echter terug, en hetzelfde beeld viel in het eerste semester van 2013 te zien. Dat blijkt ook uit de onderstaande grafiek voor het tweede kwartaal, waar er sprake is van een daling van meer dan 2% in vergelijking met het jaar daarvoor. Het goederenvervoer over de weg kende in die periode een even sterke terugslag.

¹ Bron van de cijfers over de passagiersvaart: SeaConsult HAM GmbH. Voordracht „Greening measures and ecological aspects of river cruises” van dhr. Helge Grammerstorf op 8 oktober in Straatsburg.

² Een dergelijke scenario wordt een paniekscenario genoemd.

³ Bron: Duitse dienst voor Statistiek destatis – Snelinfo over de vervoersstatistieken van 30 oktober 2013.

Afbeelding 9: Evolutie van de omzet in een aantal takken van de vervoerssector in Nederland in het tweede kwartaal van 2013



Bron: CBS

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek (mededeling van 2 september 2013)

De evolutie van de kosten kende in de eerste twee kwartalen van 2013 net als de afgelopen jaren een licht stijgende tendens, waardoor de ondernemingen een slechter gemiddeld bedrijfsresultaat haalden.

Talrijke ondernemingen, zeker in de drogeladingvaart, bevinden zich in een weinig rooskleurige financiële situatie.¹ De verklaring daarvoor moet op de eerste plaats gezocht worden in het feit dat in de tankvaart veel vaker met vaste vervoerscontracten wordt gewerkt, waardoor de schippers minder risico lopen om van de ene ad-hocopdracht naar de andere te gaan.

Anderzijds is de concurrentiepositie van de tankvaart anders dan die in de drogeladingvaart. De tankvaart beschikt immers over een aantal specifieke kenmerken (hoge veiligheids- en kwaliteitseisen bij het vervoer, certificering, enz.) waardoor er niet echt sprake is van een situatie van volledige mededinging² en de aanbieder sterker staat in de onderhandelingen over de vrachtprijs. Het feit dat tankvaartondernemingen vaak grotere ondernemingen zijn (vaak bevrachtingsbedrijven) draagt daar nog toe bij.³

¹ Toch is het aantal faillissementen tot nu toe beperkt, wat ook te maken heeft met de welwillende houding van veel banken.

² In een situatie van polypolie bieden talrijke aanbieders een homogeen product of een homogene dienst aan. Daardoor heeft de aanbieder nauwelijks of zelfs geen invloed op de prijsstelling.

³ Zie hierover ook het verslag van het ING Economisch Bureau: Herstel binnenvaart uit zicht (mei 2013), p. 15.

VI. Vooruitzichten voor 2014

Voor de jaren 2014 en 2015 verwachten zowel de *Europese Commissie* als het *Internationaal Monetair Fonds* een lichte groei voor de economie in Europa.¹ Uit de verwachte groeicijfers en de ontwikkelingen in sommige industrietakken kunnen bepaalde conclusies getrokken worden voor de vervoersvraag in de Rijnvaart.

Vervoersvraag in de drogeladingvaart

Sommige goederensegmenten, zoals erts en metaalschroot, moeten voor 2014 rekenen op een verdere daling. Andere segmenten, zoals steenkool, kunnen daarentegen weer een stijging verwachten. Ook voor bouwmaterialen kan men – in het licht van het toegenomen aantal opdrachten in de bouwsector in Duitsland² – voorzichtig optimistisch zijn. Bij landbouwproducten, levensmiddelen en veevoeders wordt, zoals vermeld in hoofdstuk IIa), een betere integratie van de binnenvaart in de logistieke keten vastgesteld.

Uitgaande van het aandeel van de verschillende goederensegmenten in het totale vervoersvolume (zie tabel in de bijlage) kan voor de drogeladingvaart als geheel een stijging van 2 tot 3% verwacht worden. Hetzelfde geldt voor het containervervoer.

Vervoersvraag in de tankvaart

Analisten gaan ervan uit dat de licht dalende tendens voor de prijs van ruwe olie en aardolieproducten volgend jaar zal aanhouden. Als de winter 2013/2014 niet uitgesproken mild uitvalt, zou dit kunnen neerkomen op een verdere toename van het vervoer van aardolieproducten. Door de economische crisis die veel Europese lidstaten teistert, heeft de chemische industrie langs de Rijn momenteel te kampen met dalende omzetcijfers in het buitenland.³ Omdat de recessie bij de handelspartners blijft duren, moet voor volgend jaar gerekend worden op een stagnatie van het vervoersvolume.

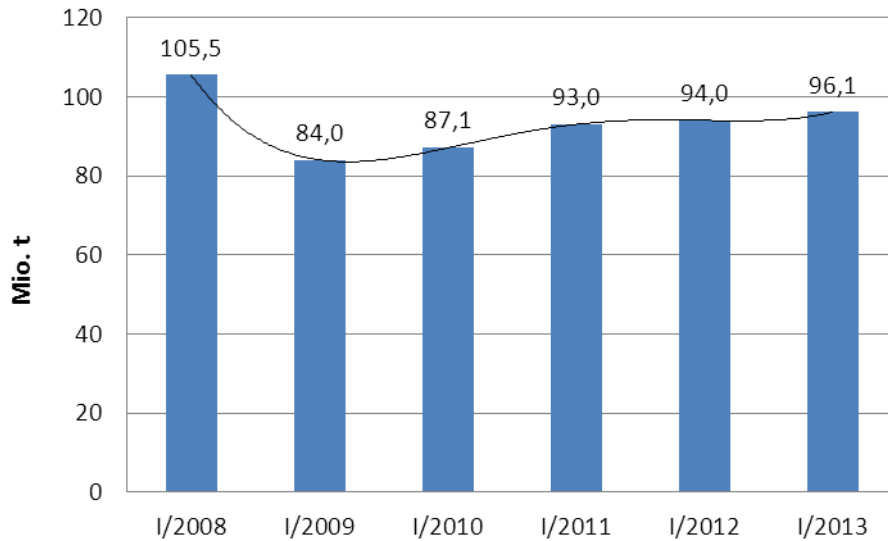
¹ De Europese Commissie gaat uit van een stijging van het reële BBP in de EU met 1,4% in 2014 en met ongeveer 1,9% in 2015. Voor de Eurozone wordt 1,1% (2014) en 1,7% (2015) groei verwacht. Het IMF verwacht voor de Eurozone in 2014 minder dan 1% groei.

² In Duitsland wordt al sinds 2010 een gestage stijging van het aantal opdrachten in de bouwsector waargenomen, die vooral te danken is aan de bouw van woningen. Zie: destatis (2013), Bauhauptgewerbe - Lange Reihen zum Auftragseingang / Indizes.

³ Bron: Verband der Chemischen Industrie VCI, persbericht van 6 november 2013: Chemie startet verhalten ins zweite Halbjahr.

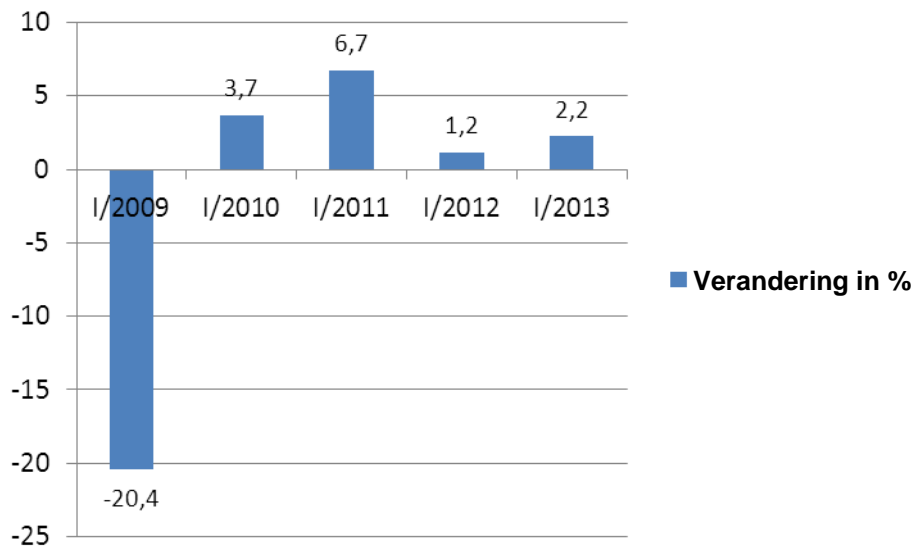
Afbeeldingen en tabellen

Afb. 10: Vervoer over de Rijn in het eerste semester (2008-2013)



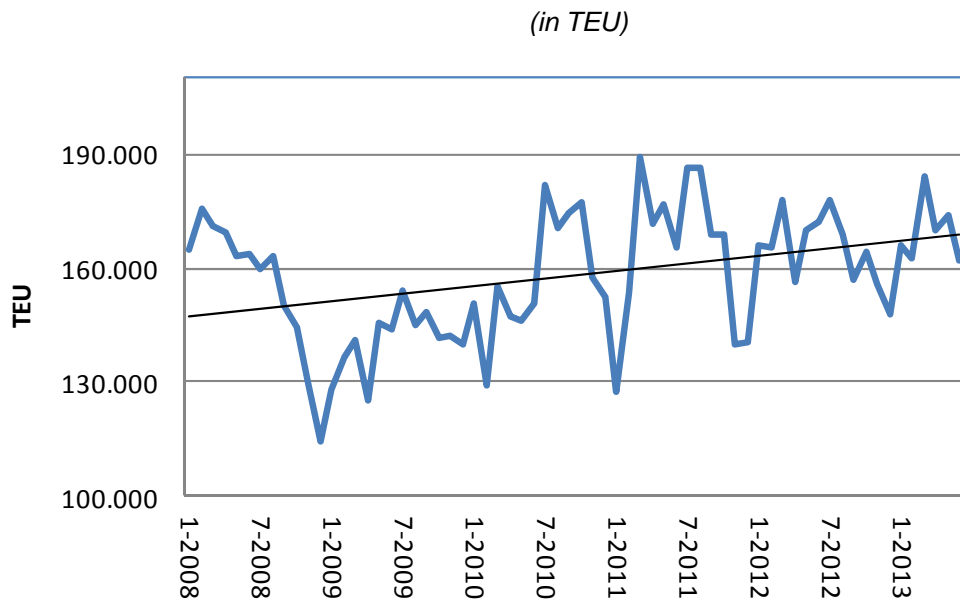
Bron: Berekening CCR-secretariaat op basis van gegevens van destatis

Afb. 11: Wijzigingspercentage van het vervoer over de Rijn in het eerste semester *



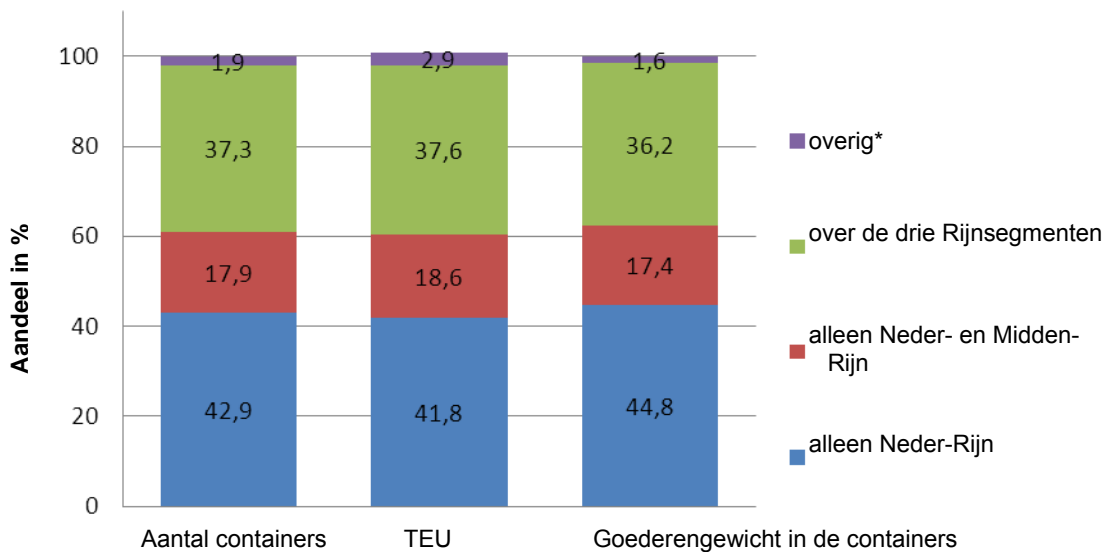
Bron: Berekening CCR-secretariaat op basis van gegevens van destatis ; * Wijzigingspercentage tegenover hetzelfde semester van het jaar ervoor

Afb. 12 : Maandelijks vervoer van containers over de traditionele Rijn sinds begin 2008



Bron: destatis

Afbeelding 13 : Vervoer van containers over de traditionele Rijn opgesplitst volgens Rijnsegment (in %)



Bron: Berekeningen CCR op basis van gegevens van het Duits Bureau voor de Statistiek (destatis). Cijfers hebben betrekking op het eerste semester van 2013. * Onder „Overige“ vallen drie concrete gevallen: vervoer beperkt tot de Bovenrijn, vervoer beperkt tot de Midden-Rijn, en vervoer over de Midden- en Bovenrijn maar niet de Neder-Rijn.

**Tabel 4: Vervoersvolume en vervoersprestatie over de Rijn
in het eerste semester van 2013**

Goederensegment	Vervoersvolume (in mln. ton)	Wijzigingspercentage van het volume	Vervoersprestatie (in mln. tkm)
Land- en bosbouwproducten	6,3	+ 4,5	1.549
Voedingsmiddelen en veevoeders	3,3	+ 1,6	694
Ertsen	11,7	- 1,0	1.151
Metalen	5,4	+ 2,3	1.111
Zand, aarde & bouwmaterialen	12,0	+ 0,9	2.308
Steenkool	17,2	+14,5	3.150
Aardolieproducten	15,7	+ 6,0 %	4.116
Chemische producten	10,4	+/- 0 %	2.512
Overige goederen *	14,1	- 3,8 %	3.934
TOTAAL	96,1	+ 2,2 %	20.525

Bron: Berekeningen CCR op basis van gegevens van destatis. g.g. = geen gegevens. * door veranderingen in de statistische goederencategorieën omvat dit cijfer ook belangrijke producten als metaalschroot. Het is om statistische redenen (nieuwe goederennomenclatuur NST/R) echter niet langer mogelijk om specifiek cijfermateriaal voor die productgroep te presenteren.

Opmerking: Bepaalde goederensegmenten, zoals land- en bosbouwproducten, worden over bijzonder lange afstanden vervoerd. Daarom is de vervoersprestatie voor die goederen relatief hoog, zowel in vergelijking met het gemiddelde als in vergelijking met andere goederensegmenten.

Ertsen worden vooral vervoerd van Rotterdam naar het Roergebied, wat een relatief korte vervoersafstand vormt. Daardoor is de vervoersprestatie in vergelijking met de vervoerde hoeveelheid relatief laag, en staat die in schril contrast met de vervoersprestatie bij land- en bosbouwproducten en zand, aarde en bouwmaterialen. Die producten worden vaak vervoerd van de Bovenrijn naar Nederland, dus over een veel langere afstand dan ertsen.

Vooruitzichten voor 2014

Sector	Productie / Invoer	Aandeel in het totale vervoersvolume	Verwachte invloed op de vervoersvraag (in vergelijking met het voorgaande jaar)
Landbouwproducten en levensmiddelen en veevoeders	Licht positieve tendens van de laatste jaren zou kunnen aanhouden	14 %	+
Steenkool	Op korte tot middellange termijn stijgt de invoer van steenkool als gevolg van het energiebeleid van de regering en een daling van de eigen steenkoolproductie	25 %	++
Staalindustrie: ertsen	Staalproductie zit in een overcapaciteitscrisis veroorzaakt door de recessie in Europa	17 %	-
Staalindustrie: metalen	Staalproductie zit in een overcapaciteitscrisis veroorzaakt door de recessie in Europa	8 %	-
Zand, aarde en bouwmaterialen	Lichte toename van het aantal opdrachten in de bouwsector in Duitsland	17 %	+
Overige goederen (o.m. containers)	Gestage maar lichte stijging bij het containervervoer	20 %	+
Algemene vooruitzichten voor de evolutie in de drogelandingvaart			+
Aardolieproducten	Mogelijk lichte heropleving van de aardoliemarkt door stagnerende olieprijs	60 %	+
Chemie	Chemische industrie +/- 0 %;	40 %	0
Algemene vooruitzichten voor de evolutie in de tankvaart			+

Bronnen:

Eurofer

Euracoal

Vereniging van Duitse steenkoolimporteurs

Federatie van de Duitse chemische industrie

CEFIC

Prognoses CCR op basis van ontwikkelingen in het verleden en berekeningen

Evolutie

0 %	0
1 % tot 5 %	- / +
6 % tot 10 %	-- / ++
11 % tot 15 %	--- / +++
16 % tot 20 %	---- / ++++
Meer dan 20 %	----- / ++++

Tabel 5 : Nieuwe schepen

Scheepstype	2008			2009			2010		
	Aantal	Tonnage	kW	Aantal	Tonnage	kW	Aantal	Tonnage	kW
Motorvrachtschepen	90	319 377	128 168	103	339 580	160 154	30	85 331	39 273
Vrachtduwbakken	58	112 956		65	140 872		35	50 384	
Totaal	148	432 333	128168	168	480 452	160 154	65	135 715	39 273
Motortankschepen	52	144 581	49 678	131	391 058	133 439	105	338 759	124 598
Tankduwbakken	0	0		0	0		0	0	
Totaal	52	144 581	49 678	131	391 058	133 439	105	338 759	124 598
Duwboten	4		1 684	8		12 760	2		2 156
Sleepboten	4		3 890	5		7 780	1		810
Totaal	8		5 574	13		20 540	3		2 966
Hotelschepen	4		5 432	17		17 072	16		5 872
Dagtochtschepen	20		5 252	12		3 686	12		5 177
Totaal	24		10 684	29		20 758	28		11 049

Scheepstype	2011			2012			2013 *		
	Aantal	Tonnage	kW	Aantal	Tonnage	kW	Aantal	Tonnage	kW
Motorvrachtschepen	20	57 600	26 665	9	23 776	12 392	4	14.250	6.332
Vrachtduwbakken	15	43 000		8	18 492	0	3	12.962	0
Totaal	40	100 600	26 665	17	42 268	12 392	7	27.212	6.332
Motortankschepen	84	182 000	90 500	39	117 000	33 333	24	58.900	26.900
Tankduwbakken	2	3 262	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	86	185 262	90 500	39	62 824	33 333	24	58.900	26.900
Duwboten	2		1 268	1	878	4 083	3	g.g.	g.g.
Sleepboten	1		5 280	4	0	21 120	0	0	0
Totaal	3		6 548	5	878	25 203	3	g.g.	g.g.
Hotelschepen	10		12 420	16	0	18 000	23	0	21 000
Dagtochtschepen	9		2 421	4	0	1 131	2	0	722
Totaal	19		14 841	20	0	19 518	25	0	21 722

Bron: IVR. * De beschikbare gegevens gaan slechts tot november. g.g. = nog geen of slechts onvolledige gegevens beschikbaar

PROTOCOL 14

Uitvoeringsbepalingen voor de erkenning van schoolopleidingen tot matroos in landen die partij zijn bij de multilaterale administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes

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 door de lidstaten in de Verklaring van Bazel van 16 mei 2006 tot uitdrukking is gebracht,

wetende dat de erkenning van schoolopleidingen tot matroos van buiten de Rijnstaten een maatregel is die tot doel heeft het vrije verkeer van de bemanningsleden te vereenvoudigen en het personeelstekort in de Rijnvaart efficiënt te bestrijden,

overwegende dat uitvoeringsbepalingen nodig zijn teneinde met name een gemeenschappelijke grondslag voor de erkenning van schoolopleidingen tot matroos tot stand te brengen en voorwaarden voor de erkenning vast te leggen die de instandhouding van de veiligheidsstandaard op de Rijn veilig stellen,

vaststellend dat de erkenning van de bekwaamheden in het licht van de lopende werkzaamheden inzake de harmonisatie van de beroepsprofielen slechts een evolutief proces kan zijn en dat de tekst van dit besluit gepreciseerd moet worden in de administratieve overeenstemming die gesloten moet worden met de staten die reeds de multilaterale administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes hebben ondertekend,

wetende dat het in dit kader om een eerste stap gaat, die uiterlijk twee jaar na de erkenning van de eerste schoolopleiding tot matroos geëvalueerd moet worden,

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

neemt de in de bijlage opgevoerde uitvoeringsbepalingen voor de erkenning van schoolopleidingen tot matroos uit derde landen op de Rijn aan.

Bijlage

**Uitvoeringsbepalingen
voor de erkenning van schoolopleidingen tot matroos in landen die partij zijn bij de
multilaterale administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse
erkenning van dienstboekjes**

Preambule

De Centrale Commissie is bereid de geldigheid op de Rijn te erkennen van schoolopleidingen tot matroos die overeenkomstig de onderstaande procedure als gelijkwaardig erkend zijn teneinde de gelijkwaardigheid van de bekwaamheden in de binnenvaart te bevorderen.

Naast de gelijkwaardigheid, is ook de doelmatigheid van de erkenning een voorwaarde voor het besluit tot erkenning. De eerder bedoelde erkenning is geen recht.

Elke beslissing voor de erkenning is tevens gestoeld op een politieke beoordeling, waarbij met name de volgende aspecten in overweging worden genomen:

- het bestaan van een passende wederkerigheid,
- het bestaan van geëigende voorwaarden voor een samenwerking, die de instandhouding van de gelijkwaardigheid ook bij toekomstige evoluties van de voorschriften garandeert.

De procedure voor de erkenning van een schoolopleiding tot matroos van bepaalde scholen staat open voor de staten die partij zijn bij de multilaterale administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes.

1. Transparante procedure voor de erkenning van schoolopleidingen tot matroos

- a) De administratieve overheid van de staat waarin het opleidingsinstituut is gevestigd, dient bij de CCR een verzoek in om te worden gehoord met betrekking tot de erkenning van een schoolopleiding tot matroos. Het verzoek moet tevens een verklaring bevatten over de bereidheid tot wederkerigheid van de erkenning van Rijnschoolopleidingen tot matroos. Een lidstaat van de CCR vervult de rol van rapporteur en begeleidt de aanvrager bij zijn procedure.
- b) De aanvragende derde staat en de rapporterende lidstaat van de CCR bereiden een hoorzitting in de werkgroep STF/G voor. De aanvragende derde staat presenteert het concrete opleidingscurriculum en de nationale procedure voor de erkenning van deze opleiding. De betrokken staat geeft informatie over de praktijk van de aantekening van opleidingen in het erkende dienstboekje. De rapporterende lidstaat van de CCR presenteert een vergelijking van de desbetreffende opleiding met een Rijnopleiding. Deze vergelijking betreft het beoogde resultaat, dat wil zeggen de competenties waarover een matroos moet beschikken, en mede is gebaseerd op een bij de desbetreffende school uitgevoerde audit die door een in onderling overleg aangewezen deskundige is uitgevoerd en waarvoor bijvoorbeeld bij Platina deliverable 3.13 voor het uitvoerend niveau (operational level) aansluiting gevonden kan worden. Een minimumvoorwaarde is ook dat de opgeleide matroos de in het RSP voorziene minimumleeftijd van 17 jaar heeft bereikt.
- c) Het verzoek wordt na de hoorzitting beoordeeld door de werkgroep STF/G, die een standpunt over de gelijkwaardigheid geeft. De werkgroep STF/G kan aanvullende informatie vragen. De werkgroep kan vertegenwoordigers van het opleidingsinstituut en de betrokken instanties alsmede andere deskundigen horen.

- d) Het comité STF voert overleg over het standpunt van de werkgroep STF/G en legt dit standpunt in voorkomend geval aan de plenaire vergadering van de CCR voor.
- e) De plenaire vergadering van de CCR neemt het besluit over de gelijkwaardigheid en de doelmatigheid van de erkenning.

2. Eisen aan de formele gelijkwaardigheid van schoolopleidingen tot matroos

- a) Bij de aanvraag van de aantekening met betrekking tot de Rijnbekwaamheid moeten zowel het getuigschrift als een beëdigde vertaling hiervan in de officiële taal van de staat waarin de aanvraag wordt ingediend worden voorgelegd.
- b) De echtheid van het diploma moet gecontroleerd kunnen worden. De toepasselijke procedure wordt in het kader van de erkenning vastgelegd.

3. Informatie- en controlemechanismen

- a) De school waarvan de opleiding tot matroos erkend moet worden, verklaart zich bereid de vereiste informatie te verstrekken op verzoek van een bevoegde Rijnvaartautoriteit, waaronder ook de onder 1, onderdeel b, genoemde audit is begrepen.
- b) De lidstaten van de CCR en de staten waarvan de schoolopleidingen tot matroos als gelijkwaardig zijn erkend, informeren elkaar tijdig over voorgenomen wijzigingen en ontwikkelingen die betrekking hebben op de schoolopleidingen tot matroos.
- c) De CCR nodigt de staten waarvan de schoolopleiding tot matroos is erkend indien nodig uit voor een gemeenschappelijke vergadering.
- d) De CCR en de desbetreffende staten moeten een multilaterale administratieve overeenstemming sluiten, waarin met name de wederkerigheid van de erkenning wordt vastgelegd en de modaliteiten voor de erkenning van de schoolopleiding tot matroos nader worden omschreven.

4. Tekst van de erkenning

De tekst van de erkenning wordt in een multilaterale administratieve overeenstemming vastgelegd. Deze moet met name de volgende bepalingen bevatten:

- a) Met de erkenning van de schoolopleiding tot matroos van buiten de Rijnstaten gaat de CCR de verplichting aan om de geldigheid van het matrozendiploma dat wordt afgegeven door de erkende scholen, te erkennen op de Rijn.
- b) De derde staat waarvan de opleiding tot matroos erkend wordt, gaat de verplichting aan om de geldigheid van de door de CCR erkende opleidingen tot matroos van de lidstaten van de CCR en van alle door de CCR erkende opleidingen tot matroos van derde staten, te erkennen op haar nationale waterwegen.
- c) Onverminderd artikel 5, derde lid, eerste alinea, van de multilaterale administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes, mogen aantekeningen met betrekking tot de op grond van erkende opleidingen tot matroos verkregen Rijnbekwaamheid van de houder uitsluitend door de daarvoor bevoegde instanties voor de Rijn in een dienstboekje (Rijndienstboekje of andere) worden ingeschreven. Deze aantekeningen geschieden overeenkomstig de Rijnregelgeving op de pagina van het dienstboekje die voorzien is voor bekwaamheden overeenkomstig de Rijnregelgeving. Deze aantekeningen zijn de enige die op de Rijn als geldig zullen worden erkend.

- d) Onverminderd artikel 5, derde lid, tweede alinea, van de multilaterale administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes, zijn de bevoegde nationale autoriteiten van de derde staat de enige instanties die het recht hebben aantekeningen met betrekking tot de bekwaamheden overeenkomstig de nationale regelgeving in te schrijven op de desbetreffende pagina van het erkende dienstboekje. Deze aantekeningen geschieden op de voor bekwaamheden overeenkomstig de nationale voorschriften voorziene pagina van het nationale dienstboekje. Deze aantekeningen kunnen ook op de overeenkomstig de bepalingen voor bekwaamheden buiten de Rijn voorziene pagina van het Rijndienstboekje worden ingeschreven. Deze aantekeningen worden niet als geldig op de Rijn erkend.
- e) De bepaling van de bevoegde autoriteiten voor aantekeningen met betrekking tot de bekwaamheden van de houder geschiedt in alle andere gevallen overeenkomstig de in de administratieve overeenstemming genoemde modaliteiten.

PROTOCOL 15

Wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement Artikel 14.03 Mannheim – Ludwigshafen

1. In hoofdstuk 14 van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) zijn de algemene en bijzondere bepalingen inzake het ligplaats nemen vastgelegd. Hierin worden uitsluitend de plaatsen vermeld waar het voor schepen is toegestaan ligplaats te nemen. De zones waar aan het ligplaats nemen beperkingen zijn verbonden, zijn niet vermeld.
2. In de rede van Mannheim-Ludwigshafen hebben verschillende wijzigingen plaatsgevonden:
 - In Ludwigshafen, heeft een wijziging van bestemming plaatsgevonden in verband met de verkoop van terreinen aan een investeerder. De overslag van containers is verplaatst naar de haven van Mundenheim. De walmuur is eigendom van de stad Ludwigshafen gebleven maar langs deze muur met een lengte van 670 m wenst de stad het nemen van ligplaats niet meer toe te staan en er is trouwens ter plekke breuksteen gestort (hetgeen de wijzigingen van het eerste en tweede lid, onderdeel b, verklaart).
 - In Mannheim Rheingau is de ligplaats voor schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren 100 m verder verplaatst, want de ligplaats bevond zich binnen de gevarezone van een tankopslagplaats, hetgeen niet is toegestaan. De ligplaats blijft een lengte van 300 m houden. De ligplaats voor schepen die geen gevaarlijke stoffen vervoeren is aangrenzend en beslaat nu 850 m in plaats van de aanvankelijke 950 m. Beide ligplaatsen worden zelden door de scheepvaart gebruikt (hetgeen de reden is van de wijzigingen van het tweede lid, onderdeel a), onder i, en van het derde lid, onderdeel a).
 - Het tweede lid, onderdeel a, alinéa ii, is gewijzigd omdat de haven van Mannheim de ligplaats met 60 m heeft uitgebreid; aanvankelijk ging deze van kmr. 424,760 tot kmr. 425,00. Deze uitbreiding is uitgevoerd om de ligplaats voor passagierschepen aan te passen aan grote moderne passagiersschepen en om het afmeren van twee schepen achter elkaar mogelijk te maken. De afmeerzone is eigendom van de havenmaatschappij Mannheim. Bovendien heeft de haven Mannheim een bepaling voor dit gedeelte tussen kmr. 424,76 en kmr. 425,06 ingevoerd, volgens welk het ligplaats nemen uitsluitend is toegestaan met de goedkeuring van de haveninstantie Mannheim. Voor het gedeelte kmr. 425,06 tot kmr. 425,36 is besloten dat deze alleen gebruikt mag worden voor koersinstelling en kort ligplaats nemen. De haveninstantie Mannheim heeft deze bepaling al sinds 13.9.2012 geïmplementeerd door middel van een rivierpolitievoorschrift op grond van het havenreglement. Beide zones zijn gereguleerd en vallen dus niet meer onder het Rijnvaartpolitiereglement.
 - de nauwkeurigheid van de kilometeraanduidingen gaat tot twee cijfers achter de komma.
3. Ondanks de bestemmingswijziging van het bovengenoemde riviergedeelte, was er voor de scheepvaart geen tekort aan afmeerplaatsen, ook niet tijdens de averij van de Waldhof, toen circa 200 schepen in de havenzone van Mannheim-Ludwigshafen stil kwamen te liggen.
4. Het resultaat van de evaluatie overeenkomstig de richtsnoeren over de reglementaire werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) wordt hieronder gegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

Met de voorgestelde wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement wordt beoogd de lokalisering van de ligplaatsen in de rede van Mannheim-Ludwigshafen te actualiseren.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

Een echt alternatief ontbreekt, aangezien de bestemming van de terreinen reeds gewijzigd is en de voorschriften inzake de opslag van brandbare vloeistoffen een beveiligingszone vereisen waardoor de ligplaatszone verplaatst moest worden.

Consequenties van deze wijzigingen

De gewijzigde voorschriften van het Politiereglement komen overeen met de huidige situatie van de rede van Mannheim-Ludwigshafen.

Consequenties als de wijzigingen worden verworpen

Het politiereglement zou niet coherent zijn met de werkelijke situatie of met een andere regeling.

Besluit

De Centrale Commissie,

wetende dat de bestemmingswijzigingen in de rede van Mannheim-Ludwigshafen een actualisering van de ligplaatszones vereisen,

besluit tot de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement.

De in de bijlage vermelde wijzigingen zullen op 1 december 2014 van kracht worden.

Bijlage

Artikel 14.03 van het RPR wordt als volgt gewijzigd:

“Artikel 14.03
Mannheim-Ludwigshafen

1. De rede strekt zich voor Mannheim uit aan de rechteroever van km 412,35 tot km 417,15 en van km 423,50 tot km 431,80 en voor Ludwigshafen aan de linkeroever van km 419,77 tot 424,83 en van km 425,50 tot km 431,90.
2. Voor schepen, die niet verplicht zijn een teken bedoeld in artikel 3.14 te voeren, zijn gereserveerd:
 - a) ligplaatsen aan de rechteroever:
 - i. voor Mannheim-Rheinau,
van km 413,40 tot km 414,25,
van km 414,56 tot km 414,90,
van km 415,50 tot km 416,75;
 - ii. voor Mannheim,
van km 423,50 tot km 424,00,
van km 425,36 tot km 427,00,
van km 428,72 tot km 429,60,
van km 429,80 tot km 430,30;
 - b) ligplaats aan de linkeroever voor Ludwigshafen van km 425,50 tot km 426,20.
3. Voor schepen, die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, te voeren, zijn gereserveerd:
 - a) ligplaatsen aan de rechteroever:
van km 413,10 tot km 413,40,
van km 430,30 tot km 431,10;
 - b) ligplaats aan de linkeroever van km 421,60 tot km 422,00.
4. Voor schepen die bij BASF A.G. willen laden of lossen, dan wel aldaar hebben geladen of gelost, is gereserveerd:
ligplaats aan de linkeroever van km 426,20 tot km 431,47.”

PROTOCOL 16

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement - Verplichte invoering van Inland AIS alsook Inland ECDIS of van een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem (Artt. 1.10, 4.07 en bijlage 11)

1. Inland AIS is een uit de zeevaart komend systeem, dat de positie en andere veiligheidsrelevante informatie over een schip automatisch aan andere schepen verzendt. Inland ECDIS is een systeem dat, aan de hand van een elektronische binnenvaartkaart, informatie weergeeft, die voor de navigatie van belang is. Met behulp van AIS kan ECDIS ook informatie over andere schepen in de omgeving weergeven. Wanneer alle schepen op een waterweg met Inland AIS en Inland ECDIS zijn uitgerust, krijgt iedere schipper op zijn elektronische binnenvaartkaart een grafische weergave van alle schepen en aanvullend de belangrijkste veiligheidsrelevante informatie. Recente enquêtes wijzen uit dat op de Rijn circa driekwart van de schepen met Inland ECDIS of met een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem en meer dan 90% met Inland AIS zijn uitgerust. Het hoge percentage van uitrusting met Inland AIS is mogelijk terug te voeren op de overeenkomstige steunregelingen van de CCR-lidstaten.
2. De door de Inland AIS overgedragen informatie moet volledig en betrouwbaar zijn, opdat de schipper deze informatie voor het besturen van zijn schip kan gebruiken. Onvolledige of onjuiste informatie kan leiden tot verkeerde interpretaties van de verkeerssituatie en dus tot verkeerde beslissingen van de schippers. Daarom moet worden verzekerd dat met uitzondering van enkele kleine schepen in principe alle schepen en samenstellen met Inland AIS zijn uitgerust, Inland AIS gebruiken en dat de overgedragen informatie juist is.
3. Voor het praktische gebruik van Inland informatie bij het navigeren is een weergave op een elektronische kaart nodig. Officieel uitgegeven elektronische binnenvaartkaarten worden door de autoriteiten van de lidstaten voor de gehele Rijn overeenkomstig de geldende voorschriften ontwikkeld, geactualiseerd en kosteloos ter beschikking gesteld. Aangezien een AIS-apparaat geen kaarten kan weergeven, is een combinatie van Inland AIS en Inland ECDIS in de zogenoemde informatiemodus aangeraden. Het Inland ECDIS-systeem kan tevens door een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem, waarmee informatie van een Inland AIS-apparaat op een elektronische kaart kan worden weergegeven, worden vervangen.
4. Reeds sinds enige tijd zijn voor Inland AIS alle vereisten gedefinieerd en is in een goedkeuringsprocedure voor Inland AIS-apparatuur voorzien. Voor Inland ECDIS in de hoogwaardige navigatiemodus is dit ook het geval. Voor de technisch eenvoudigere informatiemodus en voor een vergelijkbaar visualiseringssysteem zijn de vereisten nog niet vastgelegd.
5. De Rijnsoeverstaten zullen de CCR over de door haar getroffen juridische maatregelen voor de bescherming van de gegevens, die bij het gebruik van Inland AIS worden overgebracht, vóór de implementatie van de wijzigingen van het RPR informeren.
6. De resultaten van de volgens de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) voorziene evaluatie en door de Nederlandse delegatie uitgevoerde effectbeoordelingen zijn navolgend weergegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

Tests en de ervaringen met reeds overeenkomstig uitgeruste schepen hebben aangetoond dat door middel van de combinatie van Inland AIS gekoppeld aan Inland ECDIS of aan een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem een schipper duidelijk en nauwkeurig op een elektronische kaart kan zien, waar zich in zijn omgeving schepen bevinden en in welke richting deze zich voortbewegen. Aan de hand van deze informatie kunnen de schippers, in het bijzonder bij slecht zicht en op bochtige gedeelten van de Rijn, veilig navigeren. Het is weliswaar ook mogelijk met een radar de positie van andere schepen in de omgeving te bepalen, en zelfs nauwkeuriger dan met Inland AIS, maar de reikwijdte van een radar is anders dan die van Inland AIS. Een radarsysteem kan alleen andere schepen detecteren als er geen tussengelegen objecten zijn. Een Inland AIS kan dat wel. Met Inland AIS kan achter een obstakel zoals een berg, een gebouw of dijk worden gekeken, dus op vaarwegknooppunten kan het complete verkeer worden 'gezien' en in bergachtige gebieden kan men om de bocht achter een berg andere schepen detecteren. De technische principes van radar en Inland AIS zijn wezenlijk verschillend. Een radar systeem is een individueel en autonoom systeem aan boord, terwijl een Inland AIS systeem een afhankelijk en samenwerkend systeem is, afhankelijk van Inland AIS-apparaten op andere schepen. Inland AIS vervangt de radar dus niet, maar vult deze zinnig aan. Deze aanvulling toont vooral haar belang bij het ontmoeten van bijzonder grote schepen en samenstellen, aangezien dergelijke ontmoetingen over het algemeen vroeger ingeleid moeten worden dan die van kleine schepen. Inland AIS en Inland ECDIS (of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem) kunnen ertoe bijdragen niet alleen globaal de veiligheid en het vlotte verloop van de binnenvaart te verbeteren, maar ook de extra risico's tegen te gaan, in het bijzonder ten gevolge van de sinds decennia op de Rijn geconstateerde toename van de gemiddelde scheepsafmetingen.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

In principe zou een uitrustings- en gebruiksverplichting van Inland AIS onafhankelijk van een dito verplichting voor Inland ECDIS ingevoerd kunnen worden. Maar de weergegeven aanduidingen van de Inland AIS-apparatuur zijn bijzonder klein en beperken zich tot de weergave van nummers en letters. Dit maakt het de schipper bijna onmogelijk aan de hand van de Inland AIS-signalen in één blik de andere schepen in zijn omgeving te herkennen en lokaliseren. Een verplichting alleen voor Inland AIS zou daarom slechts beperkt bijdragen tot een veilige navigatie op vaarwegen zonder andere voorzieningen. Indien er op de vaarweg vessel traffic services (VTS) wordt toegepast ligt de situatie anders. Dan wordt met alleen AIS al een wezenlijke verbetering van de veilige navigatie bereikt, doordat het VTS de schepen in het beheersgebied eenduidig kan herkennen. De diensten van de VTS verbeteren in die mate, dat de veiligheid voldoende wordt verbeterd. Omdat op de Rijn beide situaties zich voordoen – stukken vaarweg met en zonder VTS – is een gecombineerde verplichting van Inland AIS en Inland ECDIS of gelijkwaardig beter. Het alternatief van de invoering van een actief verkeersmanagement op de gehele Rijn zou voor de bevoegde autoriteiten aanzienlijk duurder zijn, terwijl het bovendien de vrijheid van de scheepvaart beperkt.

De verplichting tot uitrusting met Inland ECDIS of met een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem had geleidelijk ingevoerd kunnen worden: in een eerste fase zouden samenstellen en schepen met een groter veiligheidsrisico, namelijk schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren, passagiersschepen en grote schepen, tot een uitrusting kunnen worden verplicht. In een tweede fase zouden dan de resterende schepen, hoofdzakelijk kleinere drogeladingschepen, uitgerust worden. Deze geleidelijke uitrusting zou ruwweg met de actuele uitrustingsstand met Inland ECDIS of met een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem en met de economische mogelijkheden van de verschillende scheepscategorieën overeenkomen, aangezien ervan uitgegaan moet worden dat in principe kleinere drogeladingschepen een geringere uitrustingsgraad en geringere economische potentiële mogelijkheden hebben. Het hanteren van de geleidelijke procedure zou hebben betekend dat schepen en samenstellen met een groter veiligheidsrisico onmiddellijk het volledige nut van de technologische voordelen inzien. Vanuit het oogpunt van de veiligheid, zou deze geleidelijke procedure echter ertoe geleid hebben dat de uitrusting van de schepen beperkt zou blijven tot een Inland AIS-apparaat zonder een werkelijk weergavesysteem, met de gevolgen die de in de bovenstaande paragraaf zijn vermeld.

Een alternatief zou het invoeren van een uitrustings- en gebruiksverplichting voor Inland AIS en Inland ECDIS zijn geweest, zonder daarmee vergelijkbare visualiseringssystemen toe te staan. Dit zou technologisch gezien de beste, maar nu nog voorbarige, oplossing zijn. Het zou immers kosten met zich meebrengen, die in de huidige economische context moeilijk draagbaar zijn voor het bedrijfsleven, terwijl er geen significante meerwaarde ten opzichte van het gestelde doel, d.w.z. een schip op een afstand van 1 à 10 km kunnen identificeren, zou zijn.

Een alternatief zou eveneens zijn geweest, om de verplichting niet in te voeren. Gezien het feit dat door de door veel landen uitgevoerde subsidieregelingen Inland AIS op de meeste schepen aanwezig is, leidt dit alternatief tot een weliswaar klein, maar significant aantal schepen dat geen AIS aan boord heeft, waardoor deze schepen in het AIS-systeem blindgangers zijn en daarmee laat worden gedetecteerd. Dit veroorzaakt vervolgens onveiligheid.

Consequenties van deze wijzigingen

Op grond van enquêtes kan ervan worden uitgegaan dat reeds meer dan 90% van de betrokken schepen met Inland AIS en circa driekwart met Inland ECDIS of met een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem zijn uitgerust. 75% van de vloot heeft bij een verplichting dus geen investeringskosten. Voor 15% bestaan de kosten uit investeringen in een Inland ECDIS of gelijkwaardig visualiseringssysteem en voor 10% van het scheepvaartbedrijfsleven betekent dit de investeringskosten voor een volledige uitrusting met Inland AIS en Inland ECDIS in de informatiemodus of met een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem.

De kosten die voortvloeien voor iedereen uit de verplichting tot uitrusten bestaan uit de kosten voor het bijhouden van de software en van de elektronische kaarten alsook eventuele kosten voor het repareren of vervangen van de geïnstalleerde apparatuur. Daartegenover staat de vereenvoudigde navigatie alsook een verbetering van de veiligheid en van het vlotte verloop van de Rijnvaart.

De uitrustings- en gebruiksverplichting voor Inland AIS en Inland ECDIS (of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem) heeft als gevolg dat enerzijds alle schepen te allen tijde gelokaliseerd kunnen worden, en anderzijds deze informatie cartografisch weergegeven kan worden. Om veiligheidsredenen en voor een beter gebruik van de ligplaatsen is voorzien dat ook bij stilliggende schepen de Inland AIS-apparatuur ingeschakeld moeten zijn, behalve bij stilliggende schepen op bouwkundig van de vaargeul gescheiden vaarwateren. Daarom zijn begeleidende maatregelen voor gegevensbescherming vereist. Deze maatregelen moeten door de Rijnsoeverstaten worden getroffen.

Consequenties indien de wijzigingen worden verworpen

Aangezien meer dan 90% van alle betrokken schepen van de Rijnvaart reeds met Inland AIS en meer dan 75% van alle betrokken schepen met Inland ECDIS (of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem) zijn uitgerust, zouden schippers zich kunnen verlaten op de informatie van Inland AIS en van het visualiseringssysteem en ten onrechte ervan uitgaan dat zij de AIS-signalen van alle schepen in de omgeving te zien krijgen. Dit zou in enkele gevallen ertoe leiden dat schepen die geen Inland AIS-apparaat aan boord hebben, bijzonder laat herkend worden, hetgeen een potentieel gevaar voor aanvaring inhoudt. Deze gewenning aan Inland AIS zou de principiële verbetering qua veiligheid door het gebruik van Inland AIS deels op spel zetten.

Resultaten van effectbeoordelingen, inzake de verplichting tot uitrusting met en gebruik van een Inland AIS-apparaat en een Inland ECDIS-apparaat of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem

a) Achtergrond bij het voorstel

De verplichting van Inland AIS op de Rijn is het sluitstuk van de invoering van Inland AIS, begonnen in november 2006. In november 2006 is door de Minister van Verkeer en Waterstaat in Nederland een convenant getekend met de binnenvaart, waarin o.a. is afgesproken Inland AIS als middel voor tracking en tracing op vrijwillige basis in te voeren. Deze afspraak is gevolgd door drie proefprojecten in Nederland, waarmee in totaal 1000 schepen op kosten van de overheid met een inland AIS-apparaat zijn uitgerust. Deze pilots zijn gevolgd door subsidieregelingen in Nederland, Duitsland, België en Frankrijk. Eerder hebben ook Oostenrijk en Hongarije subsidieregelingen uitgevoerd. Dankzij deze regelingen zijn nu meer dan 8000 schepen in West Europa uitgerust met Inland AIS. De regelingen zelf zijn gefinancierd door de desbetreffende landen met subsidie vanuit het EU TEN-T programma.

Aan het begin van de invoering is met het bedrijfsleven in Nederland besproken dat vanaf een bepaald percentage van uitrusting (70%) het voor de veiligheid van de scheepvaart noodzakelijk zal worden Inland AIS te verplichten. Inmiddels is het uitrustingspercentage op de Rijn ruim boven de 90%.

Voor Inland ECDIS-apparatuur waren er geen subsidieprogramma's voorzien, die vergelijkbaar waren met de programma's voor Inland AIS-apparatuur; voornamelijk omdat een dergelijke uitrusting in het eigenbelang van de scheepseigenaren is. Het percentage van de uitrusting met Inland ECDIS-apparatuur op de Rijn bedraagt inmiddels circa 75%.

b) Andere relevante regelgeving

Ten aanzien van een Inland AIS verplichting is er geen vergelijkbare regelgeving op de Rijn. De RIS-Richtlijn 2005/44/EG schrijft deze techniek voor indien vaarwegbeheerders overgaan tot automatisch melden en volgen. De Europese Commissie heeft zelf aangegeven geen initiatieven te ontwikkelen ten aanzien van het verplichten van Inland AIS voor de binnenvaart, maar dat zij dit overlaten aan de lokale vaarwegbeheerder, om dit in het kader van het vaarwegbeheer al dan niet te willen voorschrijven. Op 1 juli 2008 is Inland AIS in Oostenrijk verplicht en op 1 januari 2012 in de haven van Antwerpen en in Hongarije.

Krachtens de bovengenoemde EU-richtlijn zijn de lidstaten van de CCR, die tevens EU-lidstaat zijn, verplicht, elektronische binnenvaartkaarten overeenkomstig de Inland ECDIS-Standaard voor veel bevaren waterwegen ter beschikking te stellen.

c) Overzicht stakeholders

Belangrijkste stakeholders bij de verplichte invoering van een Inland AIS en Inland ECDIS (of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem) zijn de binnenvaartondernemers zelf, verenigd in de afzonderlijke brancheverenigingen, bij de CCR vertegenwoordigd door de EBU en ESO.

Deze hebben aangegeven tijdens een bespreking in het kader van hoorzittingen van het Comité Politiereglement over de zogenaamde RIS-strategie een Inland AIS verplichting te ondersteunen

d) Kosten bedrijfsleven

Voor dat deel van het bedrijfsleven dat heeft meegedaan aan de Inland AIS subsidieregelingen zijn de investeringskosten voor Inland AIS-apparatuur ten gevolge van de voorgenomen verplichting nihil. Wel is aannemelijk dat een Inland AIS-apparaat t.z.t. vervangen moet worden. Aannemende dat een Inland AIS een levensduur heeft van 20 jaar, dan zal deze vanaf 2029 moeten worden vervangen. Dan zijn de verwachte kosten op basis van prijspeil 2012 ongeveer € 1 700 tot € 3 000 per schip.

Voor Inland ECDIS-apparatuur of daarmee vergelijkbare visualiseringssystemen bedragen de investeringen in hard- en software per schip ongeveer € 400 à 1 500, waarbij de ondernemer de mogelijkheid heeft een jaarlijkse onderhouds- en update-overeenkomst voor circa € 400 af te sluiten. Daartoe is hij echter niet verplicht.

Voor 15% bestaan de kosten uit investeringen in een Inland ECDIS of gelijkwaardig visualiseringssysteem en voor 10% van het scheepvaartbedrijfsleven betekent dit dus de investeringskosten voor een volledige uitrusting met Inland AIS en Inland ECDIS in de informatiemodus of met een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem

De investeringskosten per schip kunnen

- alleen voor Inland ECDIS (of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem) rond 0,1% à 2% van de jaarlijkse omzet;
- voor Inland ECDIS (of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem) plus Inland AIS circa 0,5% à 4% van de jaarlijkse omzet

bedragen. De hoogste percentages gelden echter voor schepen met een relatief geringe jaarlijkse omzet.

Ook voor pleziervaartuigen met een lengte van 20 m of meer zullen de voorziene wijzigingen van het RPR kosten veroorzaken. De kosten per schip zijn analoog aan de kosten voor de beroepsvaart. Het betrokken aantal schepen is echter slechts een fractie ten opzichte van de beroepsvaart.

e) Baten bedrijfsleven

De baten voor het bedrijfsleven zijn de verlaging van de ongevalsrisico's en de mogelijkheid tot kortere reistijden, omdat moeilijke punten sneller kunnen worden gepasseerd. Delen van het binnenvaartbedrijfsleven willen hun klantwaarde vergroten door dankzij AIS klanten de mogelijkheid te bieden hun lading te volgen.

f) Kosten en baten overheid (en evt. consumenten)

De baten voor de overheid liggen in het efficiënter kunnen uitvoeren van het verkeersmanagement tegen lagere kosten, met een betere dienstverlening.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

met als doel, de veiligheid en de vlotheid van de Rijnvaart verder te verbeteren,

in de overtuiging dat een algemeen gebruik van Inland AIS en Inland ECDIS of van een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem op schepen van de Rijnvaart wezenlijk tot het bereiken van dit doel zal bijdragen,

beseffende dat de Rijnvloot reeds voor het merendeel met Inland AIS en Inland ECDIS of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem is uitgerust,

in de veronderstelling dat op lange termijn uitsluitend Inland ECDIS op de markt zal worden gebruikt,

wetende dat het volle nut van Inland AIS pas kan worden bereikt indien principieel alle betrokken schepen zowel met Inland AIS als met een elektronisch cartografisch systeem zijn uitgerust en dat daarvoor een bindende uitrustings- en gebruiksverplichting van de schepen is vereist,

besluit tot de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement,

geeft opdracht aan haar Comité Politierglement

- de aanbevelingen en technische minimumeisen voor Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus en voor daarmee vergelijkbare visualiseringssystemen inclusief de elektronische binnenvaartkaarten daarvan, vast te leggen,
- geeft opdracht aan haar Comité Politierglement de ontwikkeling van de stand van het uitrustingspercentage te blijven volgen,

keurt de vrij toegankelijke publicatie van Inland AIS-gegevens zonder toestemming van de betrokkenen af en verzoekt haar lidstaten, die ook Rijnsoeverstaat zijn, vóór de inwerkingtreding van de wijzigingen van het RPR, de juridische maatregelen te treffen, die voor de bescherming van de gegevens die bij het gebruik van Inland AIS worden overgedragen, eventueel nog nodig zijn en de Centrale Commissie daarover te informeren.

De in de bijlage vermelde wijzigingen gelden vanaf 1 december 2014.

Bijlage

1. De inhoudsopgave wordt als volgt gewijzigd:

a) De vermelding bij hoofdstuk 4 komt te luiden:

“GELUIDSSEINEN VAN SCHEPEN; MARIFOON; INFORMATIE- EN NAVIGATIEAPPARATUUR”.

b) De vermelding bij hoofdstuk 4, deel III, wordt als volgt ingevoegd:

“Deel III. Informatie- en navigatieapparatuur”.

c) De vermelding bij artikel 4.07 komt te luiden:

“Artikel 4.07 Inland AIS en Inland ECDIS”.

2. Artikel 1.10, onderdeel I, komt als volgt te luiden:

“l) ‘de vergunning of vergunningen voor het gebruik van de frequentieruimte’ of het ‘registratiebewijs voor het gebruik van de frequentieruimte’,”.

3. De titel van hoofdstuk 4 komt als volgt te luiden:

"HOOFDSTUK 4

“GELUIDSSEINEN VAN SCHEPEN; MARIFOON; INFORMATIE- EN NAVIGATIEAPPARATUUR”.

4. De titel van hoofdstuk 4, deel III, komt als volgt te luiden:

“Deel III. Informatie- en navigatieapparatuur”.

5. Artikel 4.07 komt te luiden:

“Artikel 4.07

Inland AIS en Inland ECDIS

1. Een schip moet zijn uitgerust met een Inland AIS-apparaat als bedoeld in artikel 7.06, derde lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn. Het Inland AIS-apparaat moet goed functioneren.

De eerste volzin geldt niet voor de volgende schepen:

a) schepen van duwstellen en gekoppelde samenstellen, met uitzondering van het schip dat hoofdzakelijk voor het voortbewegen zorgt,

- b) kleine schepen, met uitzondering van schepen van de politie die met een radarapparaat zijn uitgerust, en schepen, die van een certificaat overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn of een krachtens dit reglement als gelijkwaardig erkend certificaat zijn voorzien,
 - c) duwbakken zonder eigen mechanische middelen tot voortbeweging.
2. Het Inland AIS-apparaat moet permanent ingeschakeld zijn en de ingevoerde gegevens moeten op ieder moment met de werkelijke gegevens van het schip of samenstel overeenkomen.

De eerste volzin geldt niet,

- a) indien de schepen zich in een overnachtingshaven als bedoeld in artikel 14.11, eerste lid, bevinden,
- b) indien de bevoegde autoriteit een uitzondering voor vaarwateren die bouwkundig van de vaargeul zijn gescheiden, heeft toegestaan,
- c) voor schepen van de politie, ingeval het verzenden van AIS-gegevens het uitvoeren van politieopdrachten in gevaar kan brengen.

Schepen bedoeld in het eerste lid, derde volzin, onderdeel a, moeten aan boord aanwezige Inland AIS-apparatuur uitschakelen, zolang deze schepen deel van het samenstel zijn.

3. Schepen, die met een Inland AIS-apparaat moeten zijn uitgerust, uitgezonderd niet vrij-varende veerponten, dienen aanvullend te zijn uitgerust met een Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem dat met het Inland AIS-apparaat moet zijn verbonden en dit samen met een actuele elektronische binnenvaartkaart gebruiken.
4. Er moeten minstens de volgende gegevens overeenkomstig hoofdstuk 2 van de Standaard Tracking & Tracing van schepen in de binnenvaart worden gezonden:
- a) User Identifier (Maritime Mobile Service Identity, MMSI);
 - b) naam van het schip;
 - c) scheeps- of samensteltype;
 - d) Uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI) of, voor zeeschepen voor zover geen ENI werd toegekend, het IMO-nummer;
 - e) lengte over alles van het schip of het samenstel met de nauwkeurigheid van 0,1 m;
 - f) breedte over alles van het schip of het samenstel met de nauwkeurigheid van 0,1 m;
 - g) positie (WGS 84);
 - h) snelheid over de grond;
 - i) koers over de grond;
 - j) tijd van de elektronische positiebepaling;
 - k) vaarstatus overeenkomstig bijlage 11;
 - l) referentiepunt voor de positie-informatie op het schip met de nauwkeurigheid van 1 m overeenkomstig bijlage 11;

5. De schipper moet de volgende gegevens bij wijzigingen onmiddellijk actualiseren:
 - a) lengte over alles met de nauwkeurigheid van 0,1 m overeenkomstig bijlage 11;
 - b) breedte over alles met de nauwkeurigheid van 0,1 m overeenkomstig bijlage 11;
 - c) samensteltype;
 - d) vaarstatus overeenkomstig bijlage 11;
 - e) referentiepunt voor de positie-informatie op het schip met de nauwkeurigheid van 1 m overeenkomstig bijlage 11.
6. Een klein schip dat AIS gebruikt, mag uitsluitend een Inland AIS-apparaat als bedoeld in artikel 7.06, derde lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, een krachtens de IMO-voorschriften typegoedgekeurd AIS-apparaat van klasse A of een AIS-apparaat van klasse B gebruiken. AIS-apparatuur van klasse B moet aan de dienovereenkomstige eisen van Aanbeveling ITU-R.M 1371, aan Richtlijn 1999/5/EG (R&TTE-richtlijn) en aan de internationale norm IEC 62287-1 of 2 (inclusief DSC kanaalmanagement) voldoen. Het AIS-apparaat moet goed functioneren en de in het AIS-apparaat ingevoerde gegevens moeten op ieder moment met de werkelijke gegevens van het schip of samenstel overeenkomen.
7. Een klein schip waaraan geen uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI) is toegekend, hoeft de gegevens als bedoeld in het vierde lid, onderdeel d, niet over te dragen.
8. Een klein schip dat AIS gebruikt, moet bovendien zijn uitgerust met een marifooninstallatie voor het schip-schip verkeer, die goed functioneert en voor ontvangst is ingeschakeld.”

6. De volgende elfde bijlage wordt toegevoegd:

“Bijlage 11

**GEGEVENS DIE IN HET INLAND AIS-APPARAAT MOETEN WORDEN INGEVOERD:
VERKLARING VAN DE “NAVIGATIESTATUS” EN VAN HET “REFERENTIEPUNT VOOR DE
POSITIE-INFORMATIE OP HET SCHIP”**

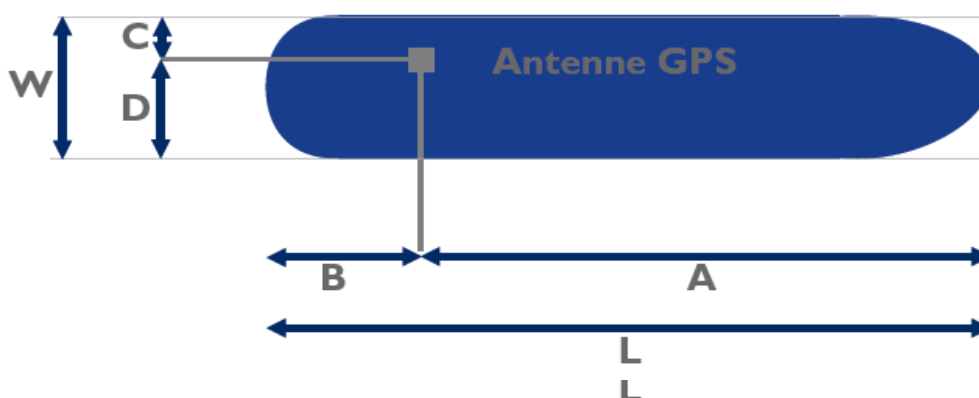
1. Navigatiestatus

0	under way using engine	is onderweg op de motor
1	at anchor	ligt voor anker
2	not under command	is niet manoeuvreerbaar
3	restricted manoeuvrability	is beperkt manoeuvreerbaar
4	constrained by her draught	is beperkt door de diepgang
5	moored	ligt afgemeerd
6	aground	zit aan de grond
7	engaged in fishing	is bezig met vissen
8	under way sailing	vaart onder zeil
9 to 13	reserved for future uses	gereserveerd voor toekomstig gebruik
14	AIS-SART (active)	AIS-SART (actief)
15	Not defined	niet gedefinieerd

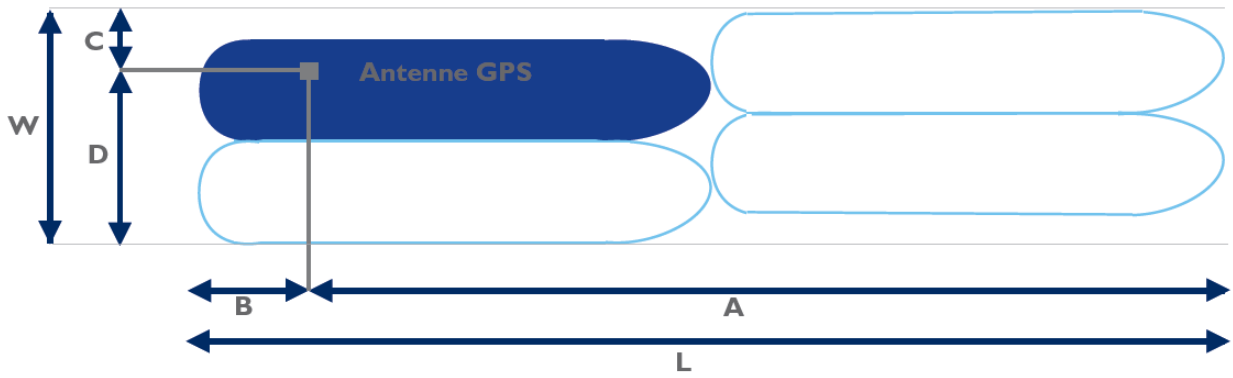
2. Referentiepunt voor de positie-informatie op het schip.

De schipper moet de aan de antenne gerelateerde waarden A, B, C, en D met de nauwkeurigheid van 1 m invoeren.

Waarde A wordt in de richting van de boeg gemeten.



Verklaring van de waarden W, L, A, B, C, D voor een schip



Verklaring van de waarden W , L , A , B , C , D voor een samenstel”.

PROTOCOL 17

Wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement Artikel 12.02, 12.03 en bijlage 9

1. Tijdens de plenaire najaarsvergadering 2012 is een besluit in de vorm van een voorschrift van tijdelijke aard ter wijziging van artikel 12.02, 12.03 en bijlage 9 (Protocol 2012-II-13) voor de periode van 1 december 2013 tot en met 30 november 2016 aangenomen.

In de Duitse versie van het besluit wordt de term "Lichtwahrschau" gebruikt. In het Nederlands werd deze term met "lichtwaarschuwing" of "waarschuwingpost" vertaald. Aangezien "lichtwaarschuwing" niet in het Nederlands bestaat, wordt voorgesteld deze term in artikel 12.02, 12.03 en bijlage 9 door "waarschuwingpost" te vervangen.

2. Het resultaat van de evaluatie overeenkomstig de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) wordt onderstaand gegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

Met de voorgestelde wijzigingen in het Rijnvaartpolitiereglement wordt de verduidelijking van artikel 12.02, 12.03 en bijlage 9 van de Nederlandse versie beoogd. Deze wijziging betreft de andere taalversies niet.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

De huidige tekst is in de Nederlandse taal niet begrijpelijk, er is dus geen alternatief.

Consequenties van deze wijzigingen

Het betreft hier geen inhoudelijke wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement. De tekst in de Nederlandse taal wordt verduidelijkt.

Consequenties als de wijzigingen worden verworpen

De Nederlandse versie van het Rijnvaartpolitiereglement zou niet begrijpelijk zijn.

Besluit

De Centrale Commissie,

na aanneming van een besluit (Protocol 2012-II-13) in de vorm van een voorschrift van tijdelijke aard ter wijziging van artikel 12.02, 12.03 en bijlage 9 voor de periode van 1 december 2013 tot en met 30 november 2016,

wetende dat de Nederlandse versie van het Rijnvaartpolitiereglement niet begrijpelijk is, aangezien de gebruikte termen niet in het Nederlands bestaan,

neemt, in de vorm van een voorschrift van tijdelijke aard, de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijziging van de Nederlandse versie van het Rijnvaartpolitiereglement aan, waarbij de in de tekst vermelde einddatum van dit voorschrift ongewijzigd blijft,

De in de bijlage opgevoerde wijzigingen gelden vanaf 1 juni 2014 tot en met 30 november 2016.

**Wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement
(betreft uitsluitend de Nederlandse versie)**

1. *De inhoudsopgave wordt als volgt gewijzigd:*

a) *De vermelding bij artikel 12.02 komt te luiden:*

"12.02 Waarschuwingenposten".

b) *De vermelding bij bijlage 9 komt te luiden:*

"Bijlage 9: Waarschuwingenpost Oberwesel - St. Goar km 548,50 - 555,43".

2. *Artikel 12.02 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *De titel komt te luiden:*

"Artikel 12.02

Functie van de waarschuwingenposten op het riviergedeelte Oberwesel – St. Goar".

b) *Het vijfde lid, onderdeel a), aa), komt te luiden:*

"5. De waarschuwingenposten kunnen bovendien de volgende tekens geven:

a) op post A

aa) een alleen voor de afvaart zichtbaar wit licht:

aan de afvaart wordt aangeduid dat de waarschuwingenpost in bedrijf is."

3. *Artikel 12.03, zesde lid, inleidende volzin, komt te luiden:*

"6. Is de waarschuwingenpost buiten bedrijf, gelden, behalve voor een klein schip, de volgende voorschriften:".

4. *De titel van bijlage 9 komt te luiden:*

"Waarschuwingenpost Oberwesel - St. Goar km 548,50 - 555,43".

PROTOCOL 18

Informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn

Geen besluit.

PROTOCOL 19

**Wijziging van het Reglement van onderzoek
met betrekking tot de vereisten voor Inland AIS-apparatuur
(artt. 1.01, titel van lid 88a en lid 88a, 7.06, titel en derde lid, 24.02, tweede lid, 24.06, vijfde lid,
bijlage N)
(Besluit 2007-II-24, 2010-II-26, 2011-I-14, 2013-I-15)**

1. De Centrale Commissie is voornemens schepen van de Rijnvaart tot uitrusting met Inland AIS-apparatuur en het gebruik daarvan te verplichten. Deze verplichting moet door een definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitierglement (RPR) worden bewerkstelligd. Tot nu tot werd de uitrusting en het gebruik aan de beoordeling van de scheepseigenaren en de schippers overgelaten. Het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) schrijft voor Inland AIS-apparatuur een procedure voor de typegoedkeuring voor. De voorschriften zijn als voorschriften van tijdelijke aard ingevoerd, aangezien met deze apparatuur en voorschriften ervaringen verworven zouden moeten worden, die ook tot verschillende aanpassingen van de voorschriften hebben geleid. Met de voorziene besluitvorming inzake de uitrustings- en gebruiksverplichting door middel van een definitieve wijziging van het RPR is het zinvol, ook de voorschriften van het ROSR voor Inland AIS-apparatuur definitief vast te leggen. Feitelijk wijzigt het ROSR daardoor niet.
2. Aangezien de definitieve wijzigingen slechts op 1 december 2014 in werking kunnen treden, moeten voorschriften van tijdelijke aard, die voordien verglopenreeds op 31 maart 2014 verlopen, tot 30 november 2014 worden verlengd.
3. Het resultaat van de evaluatie overeenkomstig de richtsnoeren over de reglementaire werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) wordt hieronder gegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

Door de voorziene omzetting in definitieve wijzigingen wordt rechtszekerheid bereikt en toekomstige verlengingen van de voorschriften van tijdelijke aard worden overbodig.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

Van de voorgestelde definitieve wijziging van het ROSR zou afgezien kunnen worden.

Consequenties van deze wijzigingen

De wijzigingen hebben geen materiële gevolgen, aangezien het enkel een formele wijziging van het ROSR betreft.

Consequenties als de wijzigingen worden verworpen

Scheepseigenaren en fabrikanten van apparatuur zouden het voortbestaan van de voorschriften van tijdelijke aard zo kunnen interpreteren, dat de CCR van plan is de voorschriften spoedig opnieuw te wijzigen.

Besluit

De Centrale Commissie

strevend haar technische standaarden voortdurend en naargelang de behoefte verder te ontwikkelen en aldus door technische innovaties de veiligheid van de binnenvaart te bevorderen,

onder verwijzing naar haar besluit, volgens welk schepen van de Rijnvaart tot uitrusting met Inland AIS-apparatuur en het gebruik daarvan zijn verplicht,

gelet op de wens van de industrie en van het scheepvaartbedrijfsleven om over een duidelijke en eenduidige regelgeving te beschikken,

I

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

- a) Artikel 1.01, titel van lid 88a en lid 88a - Navigatieapparatuur
(aangenomen bij Besluit 2007-II-24, laatstelijk verlengd bij besluit 2010-II-26).
- b) Artikel 7.06 titel - Navigatieapparatuur
(aangenomen bij Besluit 2007-II-24, laatstelijk verlengd bij besluit 2010-II-26).
- c) Bijlage N, Deel I, titel, onderdeel B en C – Vereisten voor Inland AIS-apparatuur
(aangenomen bij Besluit 2011-I-14).
- d) Bijlage N, deel II en III, punt 1 en 4 – Vereisten voor Inland AIS-apparatuur
(aangenomen bij Besluit 2007-II-24, laatstelijk verlengd bij besluit 2010-II-26).

De voorschriften gelden van 1 april 2014 tot en met 30 november 2014.

II

besluit tot de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van artikel 1.01, titel van lid 88a en lid 88a, 7.06 titel en derde lid, 24.02 tweede lid, 24.06, vijfde lid en bijlage N van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn,

De in de bijlage vermelde wijzigingen gelden vanaf 1 december 2014. De voorschriften van tijdelijke aard betreffende de in de bijlage vermelde voorschriften die op 1 december 2014 nog gelden, worden vanaf die datum ingetrokken.

Bijlage

Bijlage bij protocol 19

1. *De inhoudsopgave wordt als volgt gewijzigd:*

De vermelding bij artikel 7.06 komt te luiden:

“7.06 Informatie- en navigatieapparatuur”.

2. *Artikel 1.01, titel van lid 88a en lid 88a, komt te luiden:*

“Informatie- en navigatieapparatuur.

88a. “Inland AIS-apparaat” een apparaat dat op een schip is ingebouwd en dat in de zin van de standaard "Volgen en opsporen van schepen in de binnenvaart" (Besluit 2006-I-21) wordt gebruikt,".

3. *Artikel 7.06 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *De titel komt te luiden:*

“Artikel 7.06

Informatie- en navigatieapparatuur”.

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

“3. De Inland AIS-apparatuur moet van een type zijn dat voor de Rijn is goedgekeurd door de bevoegde autoriteit van één van de Oeverstaten of van België op grond van de teststandaard (Besluit 2007-I-15), editie 2.0.

Aan de in bijlage N, deel I, vermelde voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van Inland AIS-apparatuur moet worden voldaan.

De teststandaard en de lijsten van de overeenkomstig bijlage N of op grond van als gelijkwaardig erkende typegoedkeuringen toegelaten AIS-apparatuur worden door de Centrale Commissie gepubliceerd.”

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

De vermelding bij artikel 7.06, derde lid, komt te luiden:

“7.06 lid 3	Inland AIS-apparatuur	Een Inland AIS-apparaat, waarvan de typegoedkeuring op editie 1.0 en 1.01 van de teststandaard is gebaseerd, mag uiterlijk tot en met 30.11.2015 worden ingebouwd en na deze datum nog worden gebruikt.”
-------------	-----------------------	--

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

De vermelding bij artikel 7.06, derde lid, komt te luiden:

“7.06, lid 3	Inland AIS-apparatuur	Een Inland AIS-apparaat, waarvan de typegoedkeuring op editie 1.0 en 1.01 van de teststandaard is gebaseerd, mag uiterlijk tot en met 30.11.2015 worden ingebouwd en na deze datum nog worden gebruikt.	1.12.2013“
--------------	-----------------------	---	------------

6. Bijlage N wordt als volgt gewijzigd:

"Reglement Onderzoek schepen op de Rijn
Bijlage N, deel I

Vereisten voor Inland AIS-apparatuur en voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van Inland AIS-apparatuur aan boord

A. Vereisten voor Inland AIS-apparatuur

De Inland AIS-apparatuur moet voldoen aan de in Besluit 2007-I-15 vermelde eisen van de teststandaard, editie 2.0. De conformiteit wordt aangetoond met een typegoedkeuringsonderzoek van een bevoegde autoriteit.

B. Controle van de inbouw en van het functioneren van Inland AIS-apparatuur aan boord

Bij de inbouw van Inland AIS-apparatuur aan boord moet aan de volgende voorwaarden worden voldaan:

1. De inbouw van Inland AIS-apparatuur mag slechts worden uitgevoerd door een deskundig bedrijf dat door de bevoegde autoriteit is erkend.
2. Het Inland AIS-apparaat moet in het stuurhuis of op een andere goed toegankelijke plaats zijn geïnstalleerd.
3. De functionaliteit van een interne of externe MKD (minimum keyboard and display) moet voor de roerganger bereikbaar zijn. Alarmfuncties en statusinformatie van het Inland AIS-apparaat moeten zich in het directe gezichtsveld van de roerganger bevinden. Het is echter mogelijk dat direct zicht op andere apparaten die bij het varen gebruikt worden, een hogere prioriteit heeft. Alle waarschuwinglampjes moeten na de inbouw zichtbaar blijven.
4. Het moet zichtbaar zijn of het apparaat in bedrijf is. Het apparaat moet permanent van stroom worden voorzien door middel van een elektrische stroomkring die tegen uitvallen beschermd is en voorzien is van een eigen beveiliging door zekeringen, en het moet rechtstreeks aan de stroombron zijn aangesloten.
5. De antennen van de Inland AIS-apparatuur moeten zo zijn geïnstalleerd en aan de apparatuur zijn aangesloten dat deze onder alle normale bedrijfsomstandigheden veilig functioneren. Een ander apparaat mag slechts worden aangesloten indien de interfaces van beide apparaten compatibel zijn.

6. Uitsluitend typegoedgekeurde externe sensoren mogen met het Inland AIS-apparaat worden verbonden. De externe sensoren die met het Inland AIS-apparaat zijn verbonden, moeten een typegoedkeuring hebben conform de volgende overeenkomstige maritieme standaarden.

Sensor	Minimum Performance Standard (IMO)	ISO/IEC Standard
GPS	MSC.112(73)	IEC 61108-1 : 2003
DGPS/DGLONASS	MSC.114(73)	IEC 61108-4 : 2004
Galileo	MSC.233(82)	IEC 61108-3 : 2010
Heading/GPS Compass	MSC.116(73)	ISO 22090-3 : 2004 Part 3 : GNSS principles

7. Vóór de eerste inbedrijfstelling na de inbouw, bij vernieuwing of verlenging van het certificaat van onderzoek (met uitzondering van artikel 2.09, tweede lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn), alsmede na elke verbouwing van het schip die de operationele toestand van deze installaties zou kunnen beïnvloeden, moet door de bevoegde autoriteit of door een erkend bedrijf een controle op de inbouw en het functioneren worden uitgevoerd.
8. Het gespecialiseerde bedrijf dat de inbouw en de goede werking van de installatie heeft gecontroleerd, geeft over de bijzondere kenmerken en de juiste functionering van het Inland AIS-apparaat, een verklaring overeenkomstig bijlage N, deel II af.
9. De verklaring moet blijvend aan boord worden bewaard.
10. Een gebruiksaanwijzing om aan boord te worden bewaard moet zijn afgegeven. Dit moet in de verklaring met betrekking tot de installatie worden vermeld.

C. Informatie van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

De Rijnsoeverstaten en België brengen onverwijld de volgende gegevens ter kennis van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart:

- a) iedere benoeming van een bevoegde autoriteit,
- b) elke afgifte of intrekking van een typegoedkeuring voor Inland AIS-apparatuur,
- c) iedere erkenning van een bedrijf dat zich in de inbouw van Inland AIS-apparatuur heeft gespecialiseerd, of iedere intrekking van een dergelijke erkenning.

Verklaring over de inbouw en het functioneren van Inland AIS-apparatuur

Soort/naam v.h. schip;

Uniek Europees scheepsidentificatienummer of officieel scheepsnummer:

Eigenaar van het schip

Naam:

Adres:

Tel.:

Inland AIS -apparaat

Type	Fabrikant	Goedkeuringsnummer	Serienummer

Hiermee wordt verklaard dat het Inland AIS-apparaat van dit schip aan de voorschriften van de bijlage N, Deel I, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn - Vereisten voor Inland AIS-apparatuur en voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van Inland AIS-apparatuur aan boord – voldoet en dat een gebruiksaanwijzing om aan boord te worden bewaard is afgegeven.

Erkend deskundig bedrijf

Naam:

Adres:

Tel.:

Stempel
Handtekening

Plaats Datum

Bevoegde autoriteit voor de erkenning van het gespecialiseerde bedrijf

Naam:

Adres:

Tel.:

1. Lijst van de het volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn voor het toelaten van Inland AIS-apparatuur bevoegde autoriteiten

Land	Naam	Adres	Telefoon	E-mail
België				
Duitsland				
Frankrijk				
Nederland				
Zwitserland				

Is geen autoriteit vermeld, dan betekent dat de betrokken staat geen bevoegde autoriteit heeft benoemd.

2. Lijst van de volgens het Reglement onderzoek schepen op de Rijn toegelaten Inland AIS-apparatuur

Lijst van de vanaf 1 april 2008 tot en met 18 oktober 2012 op grond van typegoedkeuringen overeenkomstig de teststandaard, editie 1.0 en 1.01, toegelaten Inland AIS-apparatuur

Een Inland AIS-apparaat, waarvan de typegoedkeuring op editie 1.0 en 1.01 van de teststandaard is gebaseerd, mag uiterlijk tot en met 30.11.2015 worden ingebouwd en na deze datum nog worden gebruikt.

Volgnr.	Type	Fabrikant	Houder van de typegoedkeuring	Datum van de goedkeuring	Bevoegde autoriteit	Goedkeuringsnummer

Lijst van de vanaf 19 oktober 2012 op grond van typegoedkeuringen overeenkomstig de teststandaard, editie 2.0, toegelaten Inland AIS-apparatuur

Volgnr.	Type	Fabrikant	Houder van de typegoedkeuring	Datum van de goedkeuring	Bevoegde autoriteit	Goedkeuringsnummer

3. Lijst van de volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn op grond van gelijkwaardige typegoedkeuringen toegelaten Inland AIS-apparatuur

Lijst van de vanaf 1 april 2008 tot en met 18 oktober 2012 op grond van typegoedkeuringen overeenkomstig de teststandaard, editie 1.0 en 1.01, toegelaten Inland AIS-apparatuur

Een Inland AIS-apparaat, waarvan de typegoedkeuring op editie 1.0 en 1.01 van de teststandaard is gebaseerd, mag uiterlijk tot en met 30.11.2015 worden ingebouwd en na deze datum nog worden gebruikt.

Volgnr.	Type	Fabrikant	Houder van de typegoedkeuring	Datum van de goedkeuring	Bevoegde autoriteit	Goedkeuringsnummer

Lijst van de vanaf 19 oktober 2012 op grond van typegoedkeuringen overeenkomstig de teststandaard, editie 2.0, toegelaten Inland AIS-apparatuur

Volgnr.	Type	Fabrikant	Houder van de typegoedkeuring	Datum van de goedkeuring	Bevoegde autoriteit	Goedkeuringsnummer

4. Lijst van de volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn voor de inbouw of het vervangen van Inland AIS-apparatuur erkende bedrijven.

België

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon	E-mail

Is geen bedrijf vermeld, dan betekent dat geen enkel bedrijf in dat land werd erkend.

Duitsland

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon	E-mail

Is geen bedrijf vermeld, dan betekent dat geen enkel bedrijf in dat land werd erkend.

Frankrijk

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon	E-mail

Is geen bedrijf vermeld, dan betekent dat geen enkel bedrijf in dat land werd erkend.

Nederland

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon	E-mail

Is geen bedrijf vermeld, dan betekent dat geen enkel bedrijf in dat land werd erkend.

Zwitserland

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon	E-mail

Is geen bedrijf vermeld, dan betekent dat geen enkel bedrijf in dat land werd erkend."

PROTOCOL 20

Wijziging van het Reglement van Onderzoek in het licht van de invoering van een centrale scheepsrompdatabank (Artikel 2.18, zesde lid)

1. Met de aanvaarding van Richtlijn 2013/43/EU tot wijziging van artikel 2.18 van bijlage II van Richtlijn 2006/87/EG worden de bevoegde autoriteiten van de lidstaten van de Europese Unie verplicht alle toegekende unieke Europese scheepsidentificatienummers (ENI's), alle gegevens voor de identificatie van de schepen en alle wijzigingen onmiddellijk in een centrale elektronische scheepsrompdatabank in te voeren die door de Europese Commissie wordt beheerd. De lidstaten van de CCR steunen in principe de instelling en het beheer van een centrale scheepsdatabank. Om de doelstelling te kunnen verwezenlijken die met de databank wordt beoogd, moeten de ENI's en de gegevens voor de identificatie van de schepen in de databank worden opgenomen voor zowel de schepen waarvoor een certificaat overeenkomstig Richtlijn 2006/87/EG is afgegeven als de schepen die over een certificaat overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) beschikken. Dit vereist een wijziging van artikel 2.18, zesde lid, van het ROSR naar analogie van de wijziging van Richtlijn 2006/87/EG.
2. Het resultaat van de evaluatie overeenkomstig de richtsnoeren over de reglementaire werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) wordt hieronder gegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

- (1) De belangrijkste eisen voor de uitwisseling van bepaalde rompgegevens tussen de autoriteiten die schepen certificeren en de RIS-autoriteiten zijn vastgesteld in Richtlijn 2006/87/EG, het reglement betreffende scheepvaartinspecties op de Rijn en Verordening (EU) nr. 164/2010 van de Commissie van 25 januari 2010 betreffende de technische specificaties voor elektronische scheepsrapportering voor de binnenvaart als bedoeld in artikel 5 van Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap.
- (2) De Centrale Commissie heeft met Besluit 2008-I-16 het ENI ingevoerd door een wijziging van het ROSR. Op het niveau van de EU is dit gebeurd met Richtlijn 2006/87/EG. Sinds de invoering van het ENI is dit – volgens de opgaven van de Europese Commissie – aan meer dan 14000 schepen toegekend. Gelet op het grote aantal ENI's is een efficiënte gegevensuitwisseling moeilijk haalbaar zonder passend instrument. Hierdoor kunnen de veiligheidsrisico's tijdens de scheepvaart toenemen (verkeersbeheer), maar ook administratieve problemen ontstaan (bv. dubbeltellingen in de statistieken). Om de schepen waaraan een ENI is toegekend automatisch te kunnen identificeren, worden de ENI's opgeslagen in de AIS-transponders voor de binnenvaart overeenkomstig het Rijnvaartpolitierglement en Verordening (EG) nr. 415/2007 van de Commissie van 13 maart 2007 inzake de technische specificaties voor tracking- en tracingsystemen voor schepen overeenkomstig artikel 5 van Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap.
- (3) De bevoegde instanties hebben deze gegevens nodig om te vermijden dat aan één schip twee ENI's worden toegekend, terwijl RIS-autoriteiten deze gegevens nodig hebben voor diverse RIS-toepassingen, zoals het bijhouden van sluislogboeken en het opstellen van sluisstatistieken. Omdat het aantal AIS-transponders voor de binnenvaart snel blijft groeien, is een efficiënte uitwisseling van gegevens van vitaal belang voor een goed functionerend verkeersbeheer. Om een efficiënte gegevensuitwisseling te verzekeren, moet derhalve een centraal elektronisch register (scheepsrompdatabank) worden opgezet waarop alle autoriteiten zijn aangesloten en moet het ROSR worden aangepast aan de technische vooruitgang.

- (4) Tegelijk is het aantal bevoegde instanties dat binnenvaartcertificaten voor de Unie kan afgeven aanzienlijk toegenomen. Op dit moment maken 49 instanties uit 9 lidstaten van de EU gebruik van de databank om schepen te identificeren en ENI's toe te kennen. Voor de voorbereiding van technische inspecties en voor de afgifte, vernieuwing of intrekking van certificaten moeten deze instanties over betrouwbare informatie over het schip en zijn certificaat kunnen beschikken. Alle bevoegde instanties moeten in kennis worden gesteld van de afgifte, vernieuwing of intrekking van een certificaat. Een gebrek aan informatie of foute informatie kan leiden tot onvolledige beoordelingen door de bevoegde instantie, die van oordeel kan zijn dat er sprake is van een veiligheidsrisico of dat de eisen van het ROSR of van Richtlijn 2006/87/EG niet correct worden toegepast.
- (5) Het toenemend aantal bevoegde instanties en het feit dat niet alle staten ENI's informatie over toegekende ENI's uitwisselen met de andere staten, heeft in de praktijk een negatieve impact op de onderlinge uitwisseling van informatie en veroorzaakt uiteindelijk problemen voor de afgifte van certificaten overeenkomstig de eisen van het ROSR of van Richtlijn 2006/87/EG, aangezien het mogelijk is dat op basis van hetzelfde ENI twee certificaten worden toegekend. Een efficiënte uitwisseling van gegevens op basis van de scheepsrompdatabank is derhalve een noodzakelijke voorwaarde om te waarborgen dat eenzelfde veiligheidsniveau wordt gewaarborgd door de communautaire certificaten voor binnenschepen en de op grond van artikel 22 van de Herzene Rijnvaartakte verleende certificaten.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

Met betrekking tot de beoogde wijziging bestaat geen alternatief voor zover de doelstelling verwezenlijkt moet worden om een Europese scheepsrompdatabank tot stand te brengen waarin alle schepen worden geregistreerd waaraan een ENI is toegekend.

Consequenties van deze wijzigingen

Het scheepvaartbedrijfsleven zal geen directe consequenties ondergaan. Een indirecte gevolg voor het scheepvaartbedrijfsleven zal zijn dat de gegevens over de schepen niet meer alleen gedecentraliseerd worden opgeslagen bij de bevoegde autoriteiten, en meer in het bijzonder bij de Commissies van Deskundigen die het desbetreffende certificaat hebben afgegeven, maar aanvullend in een Europese scheepsrompdatabank bewaard zullen worden. Ook andere bevoegde autoriteiten hebben krachtens de regelingen van het ROSR, Richtlijn 2006/89/EG en RIS toegang tot deze databank.

Voor de bevoegde autoriteiten kunnen met betrekking tot de invoer van de ENI's en de gegevens voor de identificatie van de schepen in de databank eventueel aanzienlijke consequenties ontstaan. De bedoelde autoriteiten moeten deze gegevens niet alleen in hun eigen databanken opslaan, maar aanvullend ook aan de centrale databank doen toekomen. Tegelijkertijd moeten zij bij het gebruik van de gegevens van de centrale databank de bescherming van deze gegevens waarborgen.

Consequenties als de wijzigingen worden verworpen

De doelstelling om een Europese scheepsrompdatabank in te stellen waarin alle schepen worden geregistreerd waaraan een ENI is toegekend, zou niet verwezenlijkt kunnen worden indien de wijziging verworpen zou worden.

Dit zou bovendien tot rechtsonzekerheid leiden, aangezien de gegevens van schepen met een communautair certificaat in de centrale databank opgenomen zouden worden, in tegenstelling tot schepen met een Rijncertificaat.

Besluit

De Centrale Commissie,

strevende naar de bevordering van de veiligheid en het goede verloop van de Rijnvaart en de Europese binnenvaart en naar de vereenvoudiging van de toepassing van de rechtsvoorschriften voor de binnenvaart door de uitwisseling, tussen de autoriteiten, van gegevens voor een uniforme identificatie van de schepen,

beseffende dat de gegevens alleen dan uitgewisseld mogen worden, wanneer de vertrouwelijkheid van deze gegevens wordt gegarandeerd en bij de ontvangers van de gegevens een niveau van gegevensbescherming wordt gewaarborgd dat gelijkwaardig is aan het geboden niveau in de Rijnsoeverstaten en België,

vanuit de wens om de Europese Commissie te ondersteunen bij het beheer van de databank en in dit kader haar kennis en ervaring in te brengen,

overwegende dat de Europese Unie reeds een overeenkomstige wijziging van Richtlijn 2006/87/EG heeft aangenomen en een besluit van de CCR om deze reden tevens de harmonisatie van de rechtsvoorschriften voor de binnenvaart in Europa bevordert,

besluit tot de wijziging van artikel 2.18 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn die in de bijlage bij dit besluit wordt opgevoerd.

De in de bijlage opgevoerde wijziging geldt vanaf 1 december 2014.

Bijlage

Artikel 2.18, zesde lid, komt te luiden:

"6. Elk toegekend Europees scheepsnummer, de in bijlage P genoemde gegevens voor scheepsidentificatie en elke wijziging daarvan, worden door de in het vijfde lid bedoelde bevoegde autoriteiten onverwijld ingevoerd in het elektronische register (scheepsrompdatabank) overeenkomstig Richtlijn 2006/87/EG, bijlage II, artikel 2.18, zesde lid, eerste alinea. Deze gegevens mogen door de bevoegde autoriteiten van de Rijnsoeverstaten en België alsmede van de andere lidstaten van de Europese Unie uitsluitend worden gebruikt voor de uitvoering van administratieve maatregelen om de veiligheid en de vlotte scheepvaart in stand te houden en voor de tenuitvoerlegging van de artikelen 2.02 tot en met 2.15 en van artikel 2.18, derde lid.

Bij de verwerking van persoonsgegevens in het kader van dit Reglement worden de dienovereenkomstige bepalingen betreffende de bescherming van gegevens van de Rijnsoeverstaten en België in acht genomen.

De Rijnsoeverstaten en België nemen de nodige maatregelen om de vertrouwelijkheid en betrouwbaarheid van de hen toegezonden informatie te waarborgen en gebruiken deze informatie uitsluitend overeenkomstig dit artikel.

De bevoegde autoriteit van een Rijnsoeverstaat of België mag persoonsgegevens overdragen aan een derde land of internationale organisatie, mits een gelijkwaardig niveau van gegevensbescherming wordt gewaarborgd. De bevoegde autoriteit van de Rijnsoeverstaat of België overtuigt zich ervan dat de overdracht noodzakelijk is voor de toepassing van de eerste alinea. De bevoegde autoriteit ziet erop toe dat het derde land of de internationale organisatie de gegevens niet doorgeeft aan een ander derde land of een andere internationale organisatie tenzij zij daar uitdrukkelijk schriftelijke toestemming toe heeft verleend en de door de bevoegde autoriteit van de Rijnsoeverstaat of België bepaalde voorwaarden zijn vervuld."

PROTOCOL 21

Vervoer van gevaarlijke stoffen over binnenwateren

Geen besluit.

PROTOCOL 22

Buiten bedrijf zetten van afzonderlijke kolken van de sluisen in de Boven-Rijn voor het uitvoeren onderhoudswerkzaamheden

Besluit

De Centrale Commissie,

neemt, overeenkomstig de informatie van de voorzitter van haar Comité Infrastructuur en Milieu, kennis van de voorziene onderbrekingen van het sluisbedrijf,

betuigt haar tevredenheid over de uitvoering van de onderhoudswerkzaamheden aan de sluisen,

stelt vast dat de onderbrekingen van het sluisbedrijf voor het uitvoeren van de onderhoudswerkzaamheden noodzakelijk en adequaat zijn,

verzoekt de Duitse en Franse delegatie

- de werkzaamheden zo veel mogelijk te bespoedigen en de scheepvaart zo gering mogelijk te belemmeren,
- de sloopexploitanten vroegtijdig en met gebruik van River Information Services over de onderbrekingen van het sluisbedrijf en in het bijzonder over afwijkingen van de oorspronkelijke plannings te informeren,
- voldoende ligplaatsen voor de schepen die vanwege de onderbrekingen van het sluisbedrijf op hun schutting moeten wachten, gereed te houden;

Bijlage

Bijlage bij protocol 22

**Overzicht van het buiten bedrijf zetten van de sluisen
in de Rijn en het Grand Canal d'Alsace**

Exploitant	Sluis	Begin van de onderbreking van de scheepvaart	Einde van de onderbreking van de scheepvaart	Opmerking
EDF	Kembs westelijke sluiskolk	07.03.2013	07.03.2014	Mogelijke hinder
EDF	Kembs oostelijke sluiskolk	14.04.2014	25.04.2014	Mogelijke hinder
EDF	Ottmarsheim kleine sluiskolk	03.03.2014	21.03.2014	Mogelijke hinder
EDF	Ottmarsheim grote sluiskolk	26.05.2014	13.06.2014	Hinder voor het scheepvaartverkeer
EDF	Fessenheim kleine sluiskolk	24.02.2014	14.03.2014	Mogelijke hinder
EDF	Fessenheim grote sluiskolk	12.05.2014	14.08.2014	Hinder voor het scheepvaartverkeer
EDF	Vogelgrün kleine sluiskolk	03.03.2014	14.03.2014	Mogelijke hinder
EDF	Vogelgrün grote sluiskolk	07.04.2014	31.10.2014	Hinder voor het scheepvaartverkeer
EDF	Marckolsheim kleine sluiskolk	03.03.2014	14.03.2014	Mogelijke hinder
EDF	Marckolsheim grote sluiskolk	12.05.2014	18.07.2014	Hinder voor het scheepvaartverkeer
EDF	Rhinau kleine sluiskolk	24.02.2014	28.02.2014	Mogelijke hinder
EDF	Rhinau grote sluiskolk	28.07.2014	29.08.2014	Hinder voor het scheepvaartverkeer
EDF	Gerstheim kleine sluiskolk	10.02.2014	07.03.2014	Mogelijke hinder
EDF	Gerstheim grote sluiskolk	12.05.2014	01.08.2014	Hinder voor het scheepvaartverkeer
EDF	Straatsburg kleine sluiskolk	14.04.2014	30.05.2014	Mogelijke hinder
EDF	Straatsburg grote sluiskolk	10.06.2014	27.06.2014	Hinder voor het scheepvaartverkeer
VNF	Gambsheim westelijke sluiskolk	06.10.2014	31.10.2014	Mogelijke hinder
VNF	Gambsheim oostelijke sluiskolk	08.09.2014	03.10.2014	Mogelijke hinder
WSV	Iffezheim westelijke sluiskolk	30.06.2014	18.07.2014	Mogelijke hinder

PROTOCOL 23

Rivierbeschermingen van de toekomstige waterwinning voor de Centrale B van de elektrische centrale van Kembs

Besluit

De Centrale Commissie,

na kennisneming van het in de bijlage vermelde verslag van haar Comité Infrastructuur en Milieu,

onder verwijzing naar de minimumeisen en aanbevelingen voor de technische uitvoering van werken aan de Rijn (bijlage bij Besluit 2012-I-13, in de versie van 17 oktober 2012),

keurt, na onderzoek van alle aspecten en overeenkomstig de bestaande overeenkomsten de bouw van de rivierbeschermingen van de waterwinning goed,

verzoekt de Franse delegatie over elke wijziging bij de voorziene werkzaamheden en over de voltooiing van de maatregel verslag uit te brengen.

Bijlage

Rivierbeschermingen van de toekomstige waterwinning voor de Centrale B van de elektrische centrale van Kembs

1. Natuur

Meerstoelen en verkeerstekens/vaargeul van stuwpannd Kembs.

2. Plaatsen

Waterwinning van de nieuwe Centrale B, gelegen op het eiland van de Rijn, tussen het Grand Canal d'Alsace (GCA) en de Oude Rijn, bovenstrooms van de stuw Kembs en de bestaande vispassage.

3. Rijn-km.

Tussen kmr. 174,150 en 174,350

4. Algemeen - context

Ter gelegenheid van de op 15 december 2010 in werking getreden verlenging van de concessie van de werkzaamheden van Kembs, heeft EDF toegezegd de minimale waterafvoer in de Oude Rijn stroomafwaarts van de stuw aanzienlijk te verhogen. De waterafvoer is aldus van 20 tot 30 m³/s gestegen met een waarde van 52 m³/s van november tot maart en een maximale waarde van 150 m³/s in de zomer.

Deze maatregel gaat dus gepaard met de aanleg van een nieuwe centrale voor het restitueren van de minimale afvoer, genoemd "Centrale B", en door middel waarvan het aan de natuurlijke bedding van de rivier gerestitueerde overschot aan water door de centrale geleid gaat worden. De centrale wordt gebouwd op het eiland in de Rijn, tussen het Grand Canal d'Alsace (GCA) en de Oude Rijn, bovenstrooms van de huidige vispassage.

De werkzaamheden zijn tijdens de zomer van 2011 gestart en de inwerkingstelling van de nieuwe centrale is in de loop van 2015 gepland.

In het kader van deze bouwwerkzaamheden is een fase Rivierwerkzaamheden in 2014 voorzien om de waterwinning in het GCA en het toevoerkanaal van de centrale te creëren.

5. Korte beschrijving van de komende werkzaamheden aan de rivier

De werkzaamheden van de centrale B worden overeenkomstig de beschrijving in het op 12 oktober 2010 aan DREAL Alsace gestuurde uitvoeringsdossier IH.KEMBS-REST.DEX.00001.A, uitgevoerd. Deze algemene beschrijving wordt navolgend aangevuld met de details die specifiek de werkzaamheden aan de rivier betreffen:

- werkzaamheden in het water,
- gebruik van duwbakken, drijvende pontons met zich daarop bevindende hydraulische graafmachines en/of kabelkranen,
- punctuele ingrepen onder water.

Het faseplan verloopt als volgt:

- uitvoering van de beschermingsinrichtingen (meerstoelen en tekens),
- uitvoering van een veiligheidsomhulling, met een lengte van 100 m (noord-zuidligging) en een breedte van 28 m, gemeten vanaf de dijkkrui aan de rechteroever van het GCA, door het aanleggen van een damwand voor het steunen van de huidige dijk,
- afbreken en verwijderen van de betonnen platen die voor de waterdichtheid van dijk zorgen,
- grondwerk,
- afbreken van de tijdelijke bovenstroomse wand,
- uitvoering van de betonnen plaat onder water,
- uitvoering van de laterale breuksteenstorting.

De geschatte aanlegbreedte en -lengte van de inrichtingen beslaan niet meer dan respectievelijk 50 m en 200 m tussen kmr 174,150 en 174,350.

De impact op de vaargeul is nihil. De scheepvaart wordt niet gestremd en zal tijdig worden geïnformeerd over de werkzaamheden die in de nabijheid van de vaargeul worden uitgevoerd (berichten aan de scheepvaart).

De duur van de werkzaamheden is geschat op zes maanden.

Tot op heden zijn deze werkzaamheden gepland tussen het voorjaar en het najaar 2014.

6. Doel van de voorgestelde beschermingen

Aangezien de waterwinning van de Centrale B zich in het Grand Canal d'Alsace bevindt, waar een druk scheepvaartverkeer is en dus een groot botsingsgevaar tussen schepen, is het plaatsen van nieuwe inrichtingen noodzakelijk, waarbij wordt beoogd:

- de waterwinning te signaleren aan de schippers,
- de verplichting tot het houden van voldoende afstand van het bouwwerk ter voorkoming van aanvaring, te kennen te geven,
- het bouwwerk voor zover mogelijk door middel van schokwering te beschermen ingeval van eventuele accidentele aanvaringen en aldus het gevaar voor schade aan de waterwinning en de wegbrug te beperken.

De voorgestelde beschermingen zijn dus zowel voor de veiligheid van de inrichtingen in de fase rivierwerkzaamheden en in de definitieve fase van exploitatie van de centrale, als voor de veiligheid van de personen die zich op een schip bevinden.

7. Beschrijving van de voorgestelde beschermingsvoorzieningen

EDF als opdrachtgever voorziet de aanleg van het volgende voor (zie de schema's in de bijlage):

- drie meerstoelen bovenstrooms van de waterwinning, aan de zuidkant, voor de opvaart,
- één meerstoel bovenstrooms van de waterwinning, aan de noordkant, voor de opvaart,
- deze voorzieningen liggen op een afstand van circa 15 m van elkaar om te vermijden dat schepen daar aanmeren of tussen de meerstoelen doorvaren,
- plaatsen van de radarreflectoren beneden- en bovenstrooms,
- plaatsen van tekens voor de binnenvaart met betrekking tot het houden van afstand (overeenkomstig het RPR)

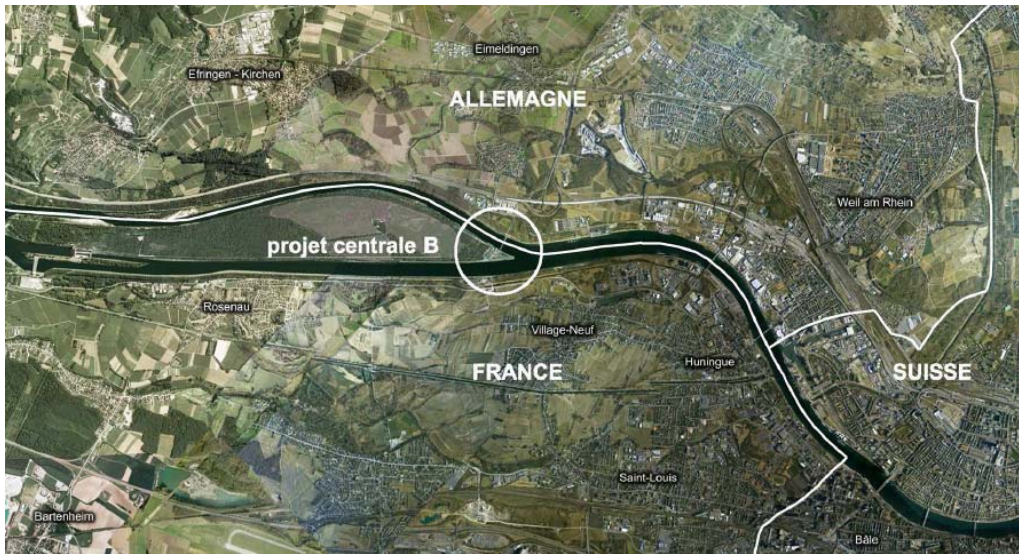
De nauwkeurige afmetingen van de inrichtingen en het principe van de uitvoering worden in de komende maanden tussen architect en aannemer vastgelegd. Maar aan de hand van het bijgevoegde bovenaanzicht kunnen de beginselen worden bepaald (aantal voorzieningen en locatie), en een mening van de bij de scheepvaart betrokken partijen over het voorgestelde project worden ingewonnen.

Ofschoon de impact op de vaargeul nihil is, wordt middels verkeertekens aangegeven dat een afstand van 20 m van de rechteroever gehouden moet worden. Aldus worden de schippers op de aanwezigheid van de waterwinning geattendeerd.

8. Zijstromingen

De definitieve werken van de waterwinning bevinden zich buiten de huidige vaargeul. Aangezien de duikereinden geoptimaliseerd zijn om de trekzone in het GCA en de stroomsnelheid zoveel mogelijk te beperken, ter bescherming van het visbestand (waarde ter hoogte van de roosters bovenstrooms van de aggregaten 0,5 m/s), zal de dwarsstroom ter hoogte van de vaargeul niet noemenswaard zijn en geen gevolgen hebben voor de scheepvaart.

Situatieschets



Schema's van de werkzaamheden

- Bovenaanzicht 1/1000
- Lengteprofiel 1/5000

PROTOCOL 24

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

Bijlage bij protocol 24

1. Rijnvaartpolitiereglement: Inwerkingtreding en opnieuw inwerkingtreding

POLITIAREGLEMENT

Inwerkingtreding van voorschriften en van tijdelijke voorschriften
Opnieuw inwerkingtreding van tijdelijke voorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes 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	5.12.2002	29.1.2003	26.8.2003	2.12.2002
			1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003		2.12.2002
2006-I-19	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2012-II-13	Änderung der RheinSchPV durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 – Änderung der Regelungen für die Wahrschaustrecke Oberwesel - St. Goar (Inhaltsverzeichnis, §§ 9.07, 9.08, 12.02, 12.03 und Anlage 9)	I	1.12.2013	9.8.2013		1.12.2013	14.2.2013
2012-II-14	Definitive Änderungen der RheinSchPV (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.01, 3.34, 9.01, 9.10, 10.01, 11.01, 11.02, 12.01, 13.01, 14.02 und Anlage 3)	I	1.12.2013			1.12.2013	15.2.2013
2013-I-13	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.07, Kapitel 4, 4.07, 10.01, 11.02 bis 11.05, 12.01)	W	1.12.2013	9.8.2013		1.12.2013	7.6.2013

Niet-verlengen van tijdelijke voorschriften

Protokoll	Inhalt	**)	Vorgesehe- nes 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

**) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung, N = Nichtverlängerung

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 – Mindestbesatzung	I	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1995-I-18	2. § 23.14 RheinSchUO – Mindestbesatzung 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 2. § 9.07 Nr. 2 und § 11.01 - Höchstlänge von Fahrzeugen auf dem Rhein	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
		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 2. § 23.05 zweiter Satz - Typgeprüfte Fahrtenschreiber	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
		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 Fahrgastbereich (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	*)	Vorgesehe- nes 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	W	1.10.2001	30.1.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
	2. § 24.02 (zu § 15.07 Nr. 2a, 2. Satz – Lichte breite							
	3. § 24.02 Nr. 2 (zu § 16.01 Nr. 2) – Spezialwinden							
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	*)	Vorgesehe- nes 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	1.10.2002	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
		I	1.10.2003					
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
		I	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 RheinSchUO - §§ 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
		I	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 – Übergangsbestimmungen 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	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	*)	Vorgesehe- nes 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 und 24.07	I I	1.4.2004 1.10.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003
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 entspre- chenden 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 2. §§ 22b.03, 24.06 und zu Anl. J Teil IV	I	1.4.2005	3.3.2005	**)	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
			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 2. 24.06 Nr. 5	I	1.1.2006	7.11.2005	**)	18.4.2007	6.9.2005	6.6.2005
			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	*)	Vorgesehe- nes 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	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
			1.4.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	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	*)	Vorgesehe- nes 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	1.1.2009	**)	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	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Tretten	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 20.12.2012 ¹	**)	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 20.12.2012 ¹	**)	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 20.12.2012 ¹	**)	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 Dienstabweisung (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.

¹ Ergänzungen / Präzisierungen

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes 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	20.12.2012	**)	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	**)	18.11.2011	1.7.2009	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	**)	5.3.2012	1.12.2011	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 20.12.2012 ²	**)	5.12.2011	1.7.2009	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	20.12.2012	**)	25.11.2011	1.7.2009	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	20.12.2012	**)	27.1.2012	1.7.2009	20.1.2011
2011-I-13	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§ 7.02 Nr. 2)	I	1.10.2011	1.1.2009	**)	7.3.2012		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.

² Ergänzungen / Präzisierungen

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
2011-I-14	Änderungen der Untersuchungs- ordnung 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	**)	4.4.2012	1.12.2011	15.6.2011
2012-II-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 9.03, 9.15 Nr. 1, 9.20 Nr. 2 a und f) (§§ 7.02 Nr. 3, 8.02 Nr. 5, 9.15 Nr. 9 und 10, 24.02 Nr. 2)	W	1.10.2012	6.12.2008	**)			14.2.2013
		W	1.4.2013					
2013-I-15	Änderungen der Untersuchungs- ordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 – Änderung der RheinSchUO zur Berücksichtigung des Inkrafttretens der Edition 2.0 des Inland AIS Test Standards (§§ 7.06 Nr. 3, 24.02 Nr. 2, 24.06 Nr. 5, Anlage N, Teil I und Teil III)	I	1.12.2013	13.11.2013	**)		22.11.2013	7.6.2013

3. Reglement patenten: Inwerkingtreding

PATENTREGLEMENT RIJN

Inwerkingtreding van voorschriften en van tijdelijke voorschriften
Opnieuw inwerkingtreding van tijdelijke voorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2009-I-13	Anerkennung des tschechischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.10.2009	1	17.10.2011	1.7.2011	1.10.2009	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.

¹ Durch die Einführung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein zum 1.7.2011 wird der Beschluss nicht mehr umgesetzt.

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
2011-I-8	Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Anerkennung der österreichischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Anerkennung des bulgarischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011
2012-II-11	Definitive Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein - Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.1.2013				24.5.2013	29.11.2012
2012-II-12	Definitive Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (§ 6.02)	I	1.12.2013				24.5.2013	15.2.2013

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

5.1 Comité Reglement van onderzoek (Besluit 2008-II-11)

Reglement onderzoek schepen op de Rijn
Bijlage M, Deel V

2c) Lijst van de volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn toegelaten navigatieradarinstallaties en bochtanwijzers

...

Bochtanwijzers

No N° Nr	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date of approval Date de l'agrément Tag der Zulassung Datum van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
W 5.4	Alphatriopilot MF 90°/min + EBF01A	EBF Elektronik + Mechanik	EBF Elektronik + Mechanik Halsenbach, Deutschland	25.7.2013	D	R-1-088
W 8.4	AlphaTURN&RUDDER MFC	Alphatron Marine B.V. Rotterdam, Niederlande	Alphatron Marine B.V. Rotterdam, Niederlande	12.12.2011	D	R-4-091

**3. Lijst van de volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn
op grond van gelijkwaardige typegoedkeuringen toegelaten bochtaanwijzers**

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date of approval Date de l'agrément Tag der Zulassung Datum van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
IVW 001	Falcon 300/500	Radio Zeeland	Radio Zeeland Products B.V. Industrieweg 17 NL-4538 AG Terneuzen	25.10.2010	IVW / Scheepvaartinspectie	e-04-101
FVT 001	ST4710 + ST4790 ST4720 + ST4790	Schwarz Technik	Schwarz Technik D-Duisburg	30.4.2013	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-090
FVT 002	Sigma 350 90°/min + RZ630 / S-300	Radio Zeeland	Radio Zeeland Products B.V. Industrieweg 17 NL-4538 AG Terneuzen	26.7.2013	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-087

4. Lijst van de volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn voor de inbouw of het vervangen van navigatieradarinstallaties en bochtenwijzers erkende bedrijven

Is geen bedrijf voor een land vermeld, dan betekent dit dat geen enkel bedrijf in dat land werd erkend.

...

België

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +32	E-mail
1.	ANAVTRONIC	Trapstraat 34, 2060 Antwerpen	(0)497 585 375	info@anavtronic.be
2.	De Backer Scheepselectro	Doornstraat 92 9940 Evergem	(0)9 253 84 60	info@debackernv.eu
3.	Periskal Bvba	Bredabaan 451 2990 Wuustwezel	(0)3 669 57 36	info@periskal.com
4.	Tresco Engineering Bvba	Kribbestraat 24 2000 Antwerpen	(0)3 231 07 31	info@tresco.eu
5.	Van Stappen & Cada Scheepselectro N.V.	Vosseschijnstraat, Haven 140 2030 Antwerpen	(0)3 326 70 90	info@vanstappen.eu
6.	ASTRON nv	Haven 42 Mexicostraat 1b 2030 Antwerpen	(0)3 227 74 02	astron@astron.be
7.	Alphatron Marine Belgium BVBA	Kouterstraat 4 9170 Meerdonk	(0)3 685 21 96	servicebe@alphatronmarine.com

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

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail
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
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.	G und M Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 21039 Börnsen	040-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail
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-EinsteinRing 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
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 Schiffselektronik 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

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail
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
41.	Wolfgang Hagelstein	Alte Heerstraße 63 56329 St. Goar-Fellen	06741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de

...

Polen

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +48	E-mail
1.	Zakład Elektryczny JUKO, Maciej Kolodziejczyk	Celna 1 70-644 Szczecin	914623632	biuro@jukomarine.eu

...

Hongarije

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +36	E-mail
1.	Horvath es Csiki Szolgáltato es Kereskedelmi Kft.	Arvar u. 4 1155 Budapest	(0) 1 399 0375	hocsi@t-online.hu

5.2 Comité Reglement van onderzoek (Besluit 2007-II-24)

Reglement onderzoek schepen op de Rijn
Bijlage N, Deel III

2. Lijst van de volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn toegelaten Inland AIS-apparatuur

Lijst van de vanaf 1 april 2008 tot en met 18 oktober 2012 op grond van typegoedkeuringen overeenkomstig de teststandaard, editie 1.0 en 1.01, toegelaten Inland AIS-apparatuur

Een Inland AIS-apparaat, waarvan de typegoedkeuring op editie 1.0 en 1.01 van de teststandaard is gebaseerd, mag uiterlijk tot en met 30.11.2015 worden ingebouwd en na deze datum nog worden gebruikt.

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
1	R4 IAIS Transponder System	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	8.8.2008 D	FVT	R-4-201
2	Pro Tec Inland AIS	L-3 Communications, Aviation Recorders, 6000 Fruitville Road, Sarasota, FL 34232, USA	L-3 Communications, Aviation Recorders, 6000 Fruitville Road, Sarasota, FL 34232, USA	8.8.2008 D	FVT	R-4-202
3	NAUTICAST Inland AIS	ACR Electronics INC, 5757 Ravenswood Road, Fort Lauderdale, FL 33312, USA	1st-Relief GmbH, Handelskai 388/Top 632, 1020 Wien, Österreich	28.11.2008 D	FVT	R-4-203
4	VDL 6000/Inland AIS system	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, 582 24 Linköping, Sweden	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, 582 24 Linköping, Sweden	17.07.2009 D	FVT	R-4-204

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
5	AIS 200 Inland AIS	Kongsberg Seatex AS, Pirsenteret, 7462 Trondheim, Norway	Kongsberg Seatex AS, Pirsenteret, 7462 Trondheim, Norway	9.9.2009 D	FVT	R-4-205
6	FA 150 AIS Transponder	Furuno Electric Co. Ltd., 9-52 Ashihara-cho Nishinomiya City 662-8580, Japan	Furuno Deutschland GmbH Siemensstr. 33 25462 Rellingen, Germany	1.10.2009 D	FVT	R-4-206
7	Voyager X3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	21.5.2010 D	FVT	R-4-207
8	PROTEC W Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	L-3 Communications Corporation 100 Cattlemen Road, Sarasota, FL 34232, USA	21.5.2010 D	FVT	R-4-208
9	OceanSat Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	OceanSat BV, P.O. Box, 4255 ZG Nieuwendijk, The Netherlands	21.5.2010 D	FVT	R-4-209
10	Poseidon Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	21.5.2010 D	FVT	R-4-210
11	AIS M3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	21.5.2010 D	FVT	R-4-211

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
12	ComNav Voyager X3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	23.7.2010 D	FVT	R-4-212
13	Transas AIS M-3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	23.7.2010 D	FVT	R-4-213
14	PROTEC W 405-0017 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	L-3 Communications Corporation. 100 Cattlemen Road, Sarasota, FL 34232, USA	L-3 Communications Corporation. 100 Cattlemen Road, Sarasota, FL 34232, USA	25.10.2010 D	FVT	R-4-214
15	em-trak AIS100A Combined Class A / Inland AIS Transceiver	em-trak Marine Electronics Ltd, Forum 3, Parkway, Whiteley, Fareham, Southampton, Hampshire, PO15 7FH, United Kingdom	em-trak Marine Electronics Ltd, Forum 3, Parkway, Whiteley, Fareham, Southampton, Hampshire, PO15 7FH, United Kingdom	26.1.2011 D	FVT	R-4-215
16	Explorer A4 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Alewijnse Marine BV, Van der Giessenweg 51, Krimpen aan de IJssel, 2921 LP, The Netherlands	Alewijnse Marine BV, Van der Giessenweg 51, Krimpen aan de IJssel, 2921 LP, The Netherlands	26.1.2011 D	FVT	R-4-216
17	AIS A KAT-100 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Koden Electronics Co., Ltd, 5278 Uenohara, Unohara- shi, Yamanashi, 409-0012, Japan	Koden Electronics Co., Ltd, 5278 Uenohara, Unohara- shi, Yamanashi, 409-0012, Japan	26.1.2011 D	FVT	R-4-217
18	CARBON PRO Combined Class A / Inland AIS Transceiver	True Heading, Vendevägen 90, 182 32 Danderyd, Sweden	True Heading, Vendevägen 90, 182 32 Danderyd, Sweden	4.3.2011 D	FVT	R-4-218

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
19	VDL 6000 AIS Class A / Inland AIS Transponder	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, S-582 24 Linköping, Sweden	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, S-582 24 Linköping, Sweden	17.8.2012 D	FVT	R-4-219
20	R5 Solid AIS Transponder System Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	21.8.2012 D	FVT	R-4-220
21	AIS 950 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	Raymarine Belgium BVBA, Luxemburgstraat 2, 2321 Meer, Belgium	1.10.2012 D	FVT	R-4-221
22	Nauticast A2 Inland AIS	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	1st-Relief GmbH, Handelskai 388/Top 632, 1020 Wien, Österreich	26.7.2013 D	FVT	R-4-222

Lijst van de vanaf 19 oktober 2012 op grond van typegoedkeuringen overeenkomstig de teststandaard, editie 2.0, toegelaten Inland AIS-apparatuur

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
23	CAMINO-701 Class A / Inland AIS	Alltek Marine Electronics Corp. (AMEC) 7F, No. 605, Ruei-Guang Road, Neihu District Taipei 11492, Taiwan	Alltek Marine Electronics Corp. (AMEC) 7F, No. 605, Ruei-Guang Road, Neihu District Taipei 11492, Taiwan	23.8.2013 D	FVT	R-4-300

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
24	Orolia Type Z601; McMurdo Smartfind M5 Class A/Inland AIS	Alltek Marine Electronice Corp. (AMEC) 7F, No. 605, Ruei-Guang Road, Neihu District Taipei 11492, Taiwan	Orolia Ltd, Silver Point, Airport Service Road, Portsmouth PO3 5PB, United Kingdom	4.10.2013 D	FVT	R-4-301

**4. Lijst van de volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn
voor de inbouw of het vervangen van Inland AIS-apparatuur erkende bedrijven**

Is geen bedrijf voor een land vermeld, dan betekent dit dat geen enkel bedrijf in dat land werd erkend.

Oostenrijk

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +43	E-mail Website
1.	1st-Relief GmbH	Handelskai 388 / Top 632 AT-1020 Vienna	(0)1 5 237 237 240	Technical.support@1st-relief.com www.1st-relief.com
2.	ACR Electronics Europe GmbH <i>(Niet meer in bedrijf sinds 17.7.2012)</i>	Handelskai 388/Top 632 AT-1020 Vienna	(0)1 5 273 237 200	Andreas.lesch@acr-europe.com
3.	Point Electronics GmbH	Stumpergasse 41- 43 AT-1060 Wien	(0)1 597 088-0	mail@point.at
4.	Via Donau-Österreichische Wasser- straßengesellschaft	Donau-City-Straße 1 AT-1220 Wien	(0)50 4321-1704	marketa.zednicek@via-donau.org

België

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +32	E-mail Website
1.	ANAVTRONIC	Trapstraat 34, 2060 Antwerpen	(0)497 585 375	info@anavtronic.be
2.	ASTRON nv	Bredastraat 136-138 B-2060 Antwerpen	(0)50 55 15 50 (0)3 227 74 02 (0)3 544 72 21	astron@astron.be
3.	De Backer Scheepselectro	Doornstraat 92 B-9940 Evergem	(0)9 253 84 60	debacker.nv@telenet.be
4.	Mackay Marine Antwerp	Noorderlaan 109/3 2030 Antwerpen	(0)3 808 39 63	Antwerp@mackaymarine.com
5.	M/S Abyss (Lefèvre - Van Gils)	Rue de Crevecoeur 42 B-7640 Antoing	+33 (0)6 69 96 76 40	abyss.lefevre@yahoo.fr
6.	Neptunia S.A. Centrale d'Achats	Rue Gransart 8 B-7640 Antoing	(0)69 44 68 68	caltruy@neptunia.com

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +32	E-mail Website
7.	Periskal Bvba	Bredabaan 451, B-2990 Wuustwezel	(0)3 669 57 36	info@periskal.com
8.	Service Electro	Boterhamvaartweg 2 Haven 138 B-2030 Antwerpen	(0)3 546 40 83	electro@serviceelectro.be
9.	Tresco Engineering Bvba Herr Yves Hacha	Kribbestraat 24 B-2000 Antwerpen	(0)3 231 07 31	info@tresco.eu
10.	Van Stappen & Cada Scheepselectro nv	Vosseschijnstraat, Haven 140 B-2030 Antwerpen	(0)3 326 70 90	info@vanstappen.eu
11.	Alphatron Marine Belgium BVBA	Kouterstraat 4 9170 Meerdonk	(0)3 685 21 96	servicebe@alphatronmarine.com

Duitsland

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail Website
1.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Straße 29-37 25421 Pinneberg	(0)4101-3771-101	rasmus@alphatron-deutschland.de
2.	Argenaut GmbH	Lagerhausstr. 20 67061 Ludwigshafen	(0)621-68583328	u.schroeder@argenaut-service.de
3.	CRETEC Schiffstechnik	Am Bahnhof 3 47661 Issum	(0)2835-2670	paul-issum@t-online.de
4.	Christl Alt Funkberatung und Verkauf	Vidiner Straße 5 93055 Regensburg	(0)941-794040	fa.peter.alt@t-online.de
5.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelnerstraße 4b 12627 Berlin	(0)30-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
6.	Elektro Erles	Blauenstrasse 4 79576 Weil am Rhein	(0)7621422598-0	info@elektro-erles.de
7.	Elektro Jansen	Langestr. 35 und 44 49733 Haren (Ems)	(0)5932-2446	info@elektro-jansen.de

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail Website
8.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 25462 Rellingen	(0)4101-301-220	info@elna.de
9.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 45711 Datteln	(0)2363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
10.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 27572 Bremerhaven	(0)471-974080	info@pundsack.net
11.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 27472 Cuxhaven	(0)4721-7452-0	info@funkservice-bloemer.de
12.	Furuno Deutschland GmbH	Siemensstr. 33 25462 Rellingen	(0)4101-838201	r.elmer@furuno.de
13.	FS- Schiffstechnik GmbH	Werftstraße 25 47053 Duisburg	(0)203-60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de
14.	G und M Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 21039 Börnsen	(0)40-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
15.	HBI Harm Boontjes Internautik	Steingasse 29 97904 Dorfprozelten	(0)9392-98937	HBI-Harm.Boontjes@t-online.de
16.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter Str. 6 25813 Husum	(0)4841-9145	info@Horn-MarineService.de
17.	IfE Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstr. 71 01217 Dresden	(0)351-47004-54	IfE.Hanicke@t-online.de
18.	in-innovative navigation GmbH	Leibnizstraße 11 70806 Kornwestheim	(0)7154 807 150	info@innovative-navigation.de
19.	Jentson Nachrichtentechnik	Buschhagenweg 6 26133 Oldenburg	(0)441-21713775	info@jentson.de
20.	Imtech Marine Germany GmbH	Albert- Einstein Ring 6 22761 Hamburg	(0)40-89972-201	j.ostrowitzki@imtechmarinegermany.com
21.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 28779 Bremen	(0)421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
22.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 47119 Duisburg	(0)203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail Website
23.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 47589 Uedem	(0)203-4565632	a.strake@kse-duisburg.de
24.	Lammers Schiffselektronik GmbH	Industriestraße 16 26789 Leer	(0)491-96079-0	info@lseleer.de
25.	Matronik Schiffselektrik und Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 47509 Rheurdt	(0)2845-29899-0	Matronik-duisburg.de
26.	Mohrs+Hoppe GmbH	Plauener Str. 163 -165 13053 Berlin	(0)30-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
27.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 47119 Duisburg	(0)203-82650	info@naval-marine.de
28.	Pro Nautas B.V. GmbH	Kutterweg 1 26789 Leer	(0)491 98790 192	abeiden@pro-nautas.de
29.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 93195 Wolfsegg- Stetten	(0)9409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
30.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 47059 Duisburg	(0)203-993370	info@schwarz-technik.de
31.	See-Nautic Emden	Nesserlander Straße 96 26723 Emden	(0)4921-27703	info@see-nautic.de
32.	Transas Europe GmbH	Luruper Chaussee 125 22761 Hamburg	(0)40-890666-0	info@transas.de
33.	Trede Schiffs- und Industrieelektronik	Wobbenhüller Chaussee 11 25856 Hattstedt	(0)4846-693-633	info@trede-schiffselektronik.de
34.	R. Willborn Schiffstechnik	Berliner Chaussee 180 39114 Magdeburg	(0)391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de
35.	Wolfgang Hagelstein	Alte Heerstraße 63 56329 St. Goar-Fellen	(0)6741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de
36.	Gallandt Yachttechnik -Yachtelektronik	Gertrudenweg 36 33335 Gütersloh	(0)5241-3118	wassersport@gallandt.de

...

Polen

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +48	E-mail Website
1.	Zaklad Elektroniczny JUKO	ul. Celna 1 70-644 Szczecin	(0)914623632	juko.zakel@gmail.com http://jukomarine.eu

...

Slovakije

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +421	E-mail Website
1.	BONPET SK a.s.	Gogolova 18, 85101 Bratislava	911 554 820	vhodal@centrum.sk

5.3 Comité Reglement van onderzoek: (Besluiten 1994-II-21 (II) en 2008-II-16)

De volgende dienstinstructie nummer 27 wordt toegevoegd:

DIENSTINSTRUCTIE nr. 27 voor de COMMISSIES van DESKUNDIGEN ingevolge artikel 1.07 van het ROSR

Adequate hulpmiddelen voor het inzicht in dode hoeken

(Artikel 7.02)

1. Inleiding

Het vrije zicht rondom vanuit het stuurhuis wordt om meerdere redenen, zij het door de scheepsconstructie of door de lading, onvermijdelijk in grote of kleine mate verminderd. De verminderingen betreffen zones op het horizontale vlak (azimut tussen 0 en 360°, ten opzichte van de vooruitas van het schip) en op het verticale vlak (elevatiehoek tussen - 90 en + 90°, ten opzichte van het horizontale vlak op ooghoogte van de roerganger).

Afhankelijk van de situatie, bij aan of van boord gaan van personen, bij het meren of afvaren van het schip, bij het uitvoeren van een manoeuvre of bij het varen, moet de roerganger inzicht in verschillende zones van zijn gezichtsveld hebben. Zo is het bijvoorbeeld voor het afvaren belangrijk te kunnen zien of zich iemand op het gangboord bevindt en of het gebied direct achter de achtersteven vrij is. Tijdens de vaart heeft het inzicht in het gebied vóór het schip een hogere prioriteit vanwege de snel veranderende positie van het schip zelf bij het vooruitvaren.

Met technische hulpmiddelen kan men indirect inzicht in zones zonder direct zicht krijgen. Alhoewel de hulpmiddelen meer mogelijkheden bieden dan het menselijk oog, kan het directe zicht niet voor 100% door deze middelen worden vervangen. Soms worden deze echter ook ter aanvulling in sectoren met direct zicht gebruikt.

Betreffende dode hoeken, dient een onderscheid te worden gemaakt tussen benodigde informatiegegevens: is uitsluitend de aanwezigheid, een visueel kenmerk (contour, kleur) of de identiteit van een object van belang, of, vanuit de optiek van de navigatie, het bepalen van de afstand, koers en snelheid van een object? Deze vragen zijn doorslaggevend voor de keuze van het technische hulpmiddel.

Gezien de in vergelijking met een periscoop geringe aanschaffings- en installatiekosten evenals de grotere effectiviteit, veelzijdigheid en het individuele aanpassingsvermogen van een camera-installatie, komt een periscoop als technisch hulpmiddel niet in aanmerking.

2. Overzicht van adequate hulpmiddelen

De onderstaande hulpmiddelen zijn in principe adequate hulpmiddelen voor een inzicht in dode hoeken:

- spiegels,
- camera-installaties en
- radarinstallaties.

Hulpmiddelen die voldoen aan deel 4 van deze dienstinstructie zijn adequate hulpmiddelen voor het inzicht in dode hoeken, op voorwaarde dat de specifieke gebruiksvoorwaarden in acht worden genomen. Andere hulpmiddelen worden slechts toegestaan indien zij naar het oordeel van de Commissie van Deskundigen een gelijkwaardig niveau van veiligheid garanderen.

3. Eigenschappen van technische hulpmiddelen

3.1 Eigenschappen van spiegels

Een spiegel is in principe een sensor en een signalering tegelijkertijd. Een spiegel weerkaatst het licht volgens het principe: "reflexiehoek = invalshoek" en hierdoor kan door het breken van de gezichtszone van de roerganger een indirect inzicht in een gewenste zone worden verkregen. Een spiegel wordt over het algemeen voor het inzicht in de gangboordzones gebruikt.

Bij platte spiegels blijft de middelpuntshoek van de gezichtszone hetzelfde, terwijl een bolronde spiegel die hoek vergroot. In het duister zijn spiegels ineffectief, bij directe lichtinval kunnen zij verblinden.

Over het algemeen worden in de scheepvaart serieproducten gebruikt die voor bussen en vrachtwagens werden ontworpen en de eigenschappen van deze producten komen overeen met de in de scheepvaart geldende eisen.

Onder ideale omstandigheden (hoge kwaliteit, geen verontreiniging) is de nauwkeurigheidsgraad van het weergegeven beeld op een spiegel afhankelijk van de nauwkeurigheidsgraad van het oog van degene die in de spiegel kijkt.

3.2 Eigenschappen van camera-installaties

Camera-installaties leveren periodiek en snel herhaald een actueel beeld van de omgeving, zoals een waarnemer met een camera het op die plaats zou zien. Een camera-installatie heeft als sensor voor het nemen van het beeld een camera en voor de weergave van het opgenomen beeld een rasterbeeldscherm (monitor).

Voor de signaaltransmissie tussen camera en monitor volstaat een eenvoudige elektrische verbinding. De stroomvoorziening kan ook via de signaalkabel plaatsvinden.

Een camera kan met een vaste (fix focus) of variabele brandpuntsafstand (zoom) zijn uitgevoerd en vast gemonteerd of op een statief met een draaikop bevestigd worden.

De verkregen beelden van een (eenogige) camera worden in de centraalperspectivische weergave, zoals een menselijk oog deze ziet, vastgelegd en op een scherm afgebeeld. Een grote zwakte van een centraalperspectief is, dat daarmee de afstand van een weergegeven object niet vastgesteld kan worden. Dit effect is heel duidelijk te zien met een beeld dat met een teleobjectief (grote brandpuntsafstand) wordt opgenomen.

Dit maakt een goede aanpassing van de waarnemingsrichting en van de waarnemingszone aan de eisen van het gebruik nodig.

Voor een goede werking van een camera-installatie moet de omgeving minstens zwak verlicht zijn. Een sterke weerkaatsing op het wateroppervlak of direct tegenlicht kan het beeld onbruikbaar maken.

De technische eigenschappen van de monitor (beeldgrootte, resolutie, lichtsterkte) zijn afhankelijk van de vereiste toepassing.

De nauwkeurigheidsgraad van de beeldweergave wordt bepaald door het aantal pixels van de beeldsensor in de camera en van het aantal pixels (en bandbreedte van het beeldsignaal) van de monitor. De maximale nauwkeurigheidsgraad van het menselijk oog wordt ook met goede in de handel verkrijgbare camera-installaties niet volkomen bereikt.

3.3 Eigenschappen van radarinstallaties

Een radarinstallatie beschikt over een sensor (draai-antenne met zender en ontvanger) en een beeldscherm. De sensor "verlicht" met een in het horizontale vlak draaiende antenne in radiaal verlopende smalle zones de omgeving met microgolfimpulsen, ontvangt de echo's van reflecterende voorwerpen en tekent deze afstands- en hoekgetrouw af op een beeldscherm. Aldus wordt, op schaal, een beeld van de omgeving weergegeven, dat is gerelateerd aan de koersrichting van het schip. In dit beeld kan een voorwerp vanaf 15 m met een nauwkeurigheid van circa 5 m qua afstand en circa 0,5 ° qua richting worden vastgesteld.

Aangezien een radarinstallatie met eigen zendimpulsen werkt, is deze in tegenstelling tot de andere bovengenoemde technische hulpmiddelen niet afhankelijk van de helderheid van de omgeving.

Daarentegen is de detectie en positiebepaling van een voorwerp uitsluitend mogelijk bij reflecterende voorwerpen, en het aldus verkregen afstands- en hoekgetrouw beeld van de omgeving is vergelijkbaar met een landkaart. Radarinstallaties zijn bovendien niet in staat details van voorwerpen te bepalen en weer te geven, aan de hand waarvan het voorwerp geïdentificeerd zou kunnen worden.

4. Adequate hulpmiddelen voor het inzicht in dode hoeken

4.1 Spiegels

1. Vorm
De vorm van de spiegel is afhankelijk van de vorm van de gewenste inzichtzone. Voor het inzicht in de gangboordzone zijn rechthoekige spiegels geschikt.
2. Grootte
De spiegeloppervlakte kan worden vastgesteld aan de hand van de breedte van de gewenste inzichtzone en de afstand tussen de roerganger en spiegel.
3. Kwaliteit
De gebruikte producten moeten beproefde serieproducten zijn, in de trant van de producten die bijvoorbeeld in het wegverkeer (vrachtwagens, bussen) worden gebruikt.
4. Welving
De gebruikte spiegels moeten platte, geen bolle, spiegels zijn. Waar dit zinvol is, kan ook een licht gebolde spiegel gebruikt worden.
5. Houder
De houder moet een permanente en vaste (trillingsvrije) positie van de spiegel garanderen.
6. Bescherming tegen regen
Een spiegel moet dusdanig worden aangebracht dat hij niet beregend wordt.
7. Bescherming tegen bevrozing
Bevrozing van de spiegel moet worden vermeden.
8. Montageplaats
Het gebruik van de spiegel moet mogelijk zijn zonder dat de roerganger zijn/haar werkplek verlaat, waarbij hij/zij niet meer hoeft te doen dan zijn/haar blik of hoofd in de richting van de spiegel te verplaatsen. Daarom zijn de bovenkanten van de zijdelingse buitenwanden (ook van de buitendeuren) van het stuurhuis goed geschikte bevestigingsplaatsen. Het moet zeker zijn dat de roerganger onbelemmerd een blik op de spiegel kan werpen.
9. Afstelling
De richting van de weergegeven scheepszones (kanten, wegen) moet zoveel mogelijk overeenkomen met de werkelijkheid.

4.2 Camera-installaties

4.2.1 Camera's

1. Cameratype
Rasterscan kleurencamera met automatische zwart/wit-omschakeling, beeldformaat bijv. 4:3 ("landscape"), passend bij de gebruikte monitor.
2. Resolutie
De resolutie is in horizontale en verticale richting even goed, bij voorkeur ten minste 576 pixels aan de smalle zijde van het beeld, vierkante pixels.
3. Lichtgevoeligheid
0,6 lux bij kleurengebruik, 0,1 lux in zwart/wit-gebruik (conform EN 61146-1 met bijbehorend objectief zonder beeldintegratie).
4. Beeldherhalingsfrequentie
Beeldherhalingsfrequentie met 25 beelden/s of meer.
5. Gezichtshoek
Men verkrijgt de gewenste gezichtshoek met de camera door de geschikte brandpuntsafstand van de lenzen te kiezen. Ter vermijding van bijkomende verwarring door een onnatuurlijk perspectief voor degene die in de spiegel kijkt, wordt aanbevolen, de gezichtshoek aan het menselijke gezichtsveld (ca. 30° tot 45°) aan te passen. De horizontale gezichtshoek mag niet minder zijn dan 30°.
6. Zoomobjectieven en draaisystemen
Bij gebruik van een draai- en zoomcamera ter ondersteuning van het zicht naar voren moet een basisinstelling met een optimale brandpuntsafstand en oriëntatie in koersrichting worden voorzien, die automatisch met een druk op de knop kan worden geactiveerd.
7. Camerapositie
De camerapositie wordt bepaald door de gewenste inzichtzone.
8. Camerahouder
De houder moet een permanente en vaste (trillingsvrije) positie van de camera garanderen. De houder kan als een omhulling met verwarming zijn uitgevoerd.

4.2.2 Monitors

1. Monitortype
Raster-beeldscherm (bijvoorbeeld TFT-flatscreen), minstens 30 cm diagonaal.
2. Monitorpositie
 - a) Alle monitors, waarop beelden van hoofdzakelijk naar voren gerichte camera's worden weergegeven, moeten zich in het gezichtsveld van de roerganger bevinden, zodat hij/zij het scherm kan zien zonder zijn/haar hoofd te hoeven bewegen. Indien een monitor zijdelings is aangebracht moet dit met de camerapositie overeenkomen (BB, midden, SB).
 - b) Monitors van camera's die naar achteren zijn gericht kunnen eventueel in een tweede rij, midden en zijdelings onder – of boven - de bovengenoemde monitors worden aangebracht. De beeldweergave komt dan overeen met die van de spiegels. Indien deze beelden uitsluitend tijdens het meten of afvaren nodig zijn, is het zinvol, deze monitors aan de achterkant van het stuurhuis aan te brengen, aangezien de roerganger tijdens deze manoeuvres toch al naar achteren kijkt, of zich omdraait. De beelden komen dan niet meer overeen met het spiegelbeeld.
3. Gebruik van meerdere monitors
Voor het zicht naar voren is het gebruik van één monitor voor de weergave van meerdere camerabeelden (gelijktijdig door opsplitsing van het beeldscherm in twee of meerdere zones of sequentieel omschakelen op de volgende camera) niet adequaat.
4. Beeldresolutie
Minstens 800 x 600 pixels.
5. Lichtsterkte
Minimumlichtsterkte: $VG \leq 15 \text{ cd/m}^2$; $HG \leq 5 \text{ cd/m}^2$. Maximumlichtsterkte: $VG \geq 5000 \text{ cd/m}^2$ (VG = voorgrond; HG = achtergrond).

4.3 Radarinstallaties

1. Radarinstallaties
De radarinstallatie moet, onverminderd de minimumeisen en de keuringsvoorwaarden voor navigatieradarinstallaties in de Rijnvaart (bijlage M, Deel I, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn), aan de volgende eisen voldoen.
2. Lengte van de antenne
Minstens 1,80 m.
3. Nabije resolutie
 ≤ 15 m.
4. Radiale resolutie
Resolutie van de kant ≤ 5 m; resolutie van de leemte ≤ 15 m.
5. Azimutale resolutie
 $\leq 1,2^\circ$.
6. Hoogte van de antenne
De hoogte van de antenne is afhankelijk van het type en de lading van het schip. Ter vermijding van ongevallen door de draaiende antenne moet deze ten minste 3 m boven het dek uitsteken.
7. Monitortype
Het gebruikte beeldscherm moet een TFT-flatscreen van portretformaat zijn.
8. Beeldafmetingen
De lengte van de kortste kant van het beeldscherm moet ten minste 270 mm bedragen.
9. Resolutie
De monitor moet in beide richtingen een nauwkeurigheidsgraad en vierkante pixels van gelijke kwaliteit hebben. Het aantal pixels moet 1024 pixels aan de smalle zijde zijn (gebruikelijk is 1024 x 1280 pixels).
10. Lichtsterkte
Minimumlichtsterkte: VG ≤ 15 cd/m²; HG ≤ 5 cd/m².
11. Monitorpositie/bediening
Het radarbeeldscherm en de bedieningseenheid daarvan moeten overeenkomstig de voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van radarinstallaties en bochtaanwijzers in de Rijnvaart (bijlage M, Deel III, artikel 6, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn) zijn ingebouwd.

5.4 Comité Reglement van onderzoek (Besluit 2013-I-16)

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

AANBEVELING Nr. 3/2013 van 11 juni 2013

DAMEN RIVER TANKER 1145 ECO LINER

Voor het tankschip "Damen River Tanker 1145 Eco Liner" (werf nr. 949, ID nummer 55519 en BV register nummer xxx), type C-tanker als bedoeld in het ADN, wordt bij dezen de vergunning afgegeven voor het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG, Liquefied Natural Gas) als brandstof voor de voortstuwingsinstallatie.

Op grond van artikel 2.19, derde lid, mag bij genoemd schip worden afgeweken van de artikelen 8.01, derde lid, 8.05, eerste lid, zesde lid, negende lid, elfde lid en twaalfde lid, tot en met 30.6.2017. Het gebruik van LNG wordt geacht voldoende veilig te zijn indien te allen tijde aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. Het schip wordt gebouwd en geclassificeerd onder toezicht en overeenkomstig de van toepassing zijnde voorschriften van een erkend classificatiebureau dat specifieke voorschriften voor LNG-installaties hanteert. De klasse blijft gehandhaafd.
2. Het LNG-voortstuwingsstelsel wordt jaarlijks gekeurd door het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd.
3. Een volledige HAZID-keuring door het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd (zie **bijlage 1**) is uitgevoerd.
4. Het LNG-voortstuwingsstelsel voldoet aan de IGF-Code (IMO-Resolutie MSC.285(86) van 1 juni 2009), behoudens de in **bijlage 2** vermelde onderdelen.
5. Het LNG-voortstuwingsstelsel is zodanig uitgevoerd dat uitstoot van methaan maximaal wordt beperkt.
6. De twee LNG-opslag tanks voldoen aan de voorschriften van EN 13530. De tanks worden dusdanig op het schip aangebracht dat verzekerd is dat deze onder alle omstandigheden aan het schip bevestigd blijven. Op de tanks zijn tekens aangebracht die duidelijk weergeven dat het LNG-opslag tanks betreft.
7. Bunkeren van LNG wordt uitgevoerd conform de in **bijlage 3** vermelde procedures.
8. Het onderhoud van het LNG-voortstuwingsstelsel wordt uitgevoerd overeenkomstig de instructies van de fabrikant. De instructies worden aan boord bewaard. Voordat het voortstuwingsstelsel na een aanzienlijke wijziging of reparatie opnieuw in bedrijf wordt gesteld, moet het door het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd onderzocht worden.
9. Alle bemanningsleden zijn opgeleid in de bestrijding van gevaren alsmede in het gebruik, het onderhoud en de inspectie van het LNG-voortstuwingsstelsel overeenkomstig de in **bijlage 4** vermelde procedures.
10. Een veiligheidsrol is beschikbaar aan boord van het schip. De veiligheidsrol beschrijft de taken van de bemanning en bevat tevens een veiligheidsplan.

11. Alle gegevens betreffende het gebruik van het LNG-voortstuwingsysteem worden verzameld door de vervoerder en moeten minstens vijf jaar worden bewaard. Deze gegevens worden op verzoek naar de bevoegde autoriteit verzonden.
12. Er wordt jaarlijks een evaluatierapport, waarin alle verzamelde gegevens zijn opgenomen, opgesteld en naar het secretariaat van de CCR gezonden, ter uitdeling onder de lidstaten. Dit evaluatierapport bevat ten minste de volgende informatie:
 - a) systeemuitval;
 - b) lekkage;
 - c) bunkergegevens (vloeibaar aardgas);
 - d) drukgegevens;
 - e) afwijkingen, reparaties en wijzigingen van het LNG-systeem inclusief de tank;
 - f) functioneringsgegevens;
 - g) uitstootgegevens, methaan hieronder begrepen;
 - h) verslag van het onderzoek opgesteld door het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (12) 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. 4/2013 van 11 juni 2013

DAMEN RIVER TANKER 1145 ECO LINER

Voor het tankschip "Damen River Tanker 1145 Eco Liner" (werf nr. 951, ID nummer 55520 en BV register nummer xxx), type C-tanker als bedoeld in het ADN, wordt bij dezen de vergunning afgegeven voor het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG, Liquefied Natural Gas) als brandstof voor de voortstuwingsinstallatie.

Op grond van artikel 2.19, derde lid, mag bij genoemd schip worden afgeweken van de artikelen 8.01, derde lid, 8.05, eerste lid, zesde lid, negende lid, elfde lid en twaalfde lid, tot en met 30.6.2017. Het gebruik van LNG wordt geacht voldoende veilig te zijn indien te allen tijde aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. Het schip wordt gebouwd en geclassificeerd onder toezicht en overeenkomstig de van toepassing zijnde voorschriften van een erkend classificatiebureau dat specifieke voorschriften voor LNG-installaties hanteert. De klasse blijft gehandhaafd.
2. Het LNG-voortstuwingssysteem wordt jaarlijks gekeurd door het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd.
3. Een volledige HAZID-keuring door het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd (zie **bijlage 1**) is uitgevoerd.
4. Het LNG-voortstuwingssysteem voldoet aan de IGF-Code (IMO-Resolutie MSC.285(86) van 1 juni 2009), behoudens de in **bijlage 2** vermelde onderdelen.
5. Het LNG-voortstuwingssysteem is zodanig uitgevoerd dat uitstoot van methaan maximaal wordt beperkt.
6. De twee LNG-opslag tanks voldoen aan de voorschriften van EN 13530. De tanks worden dusdanig op het schip aangebracht dat verzekerd is dat deze onder alle omstandigheden aan het schip bevestigd blijven. Op de tanks zijn tekens aangebracht die duidelijk weergeven dat het LNG-opslag tanks betreft.
7. Bunkeren van LNG wordt uitgevoerd conform de in **bijlage 3** vermelde procedures.
8. Het onderhoud van het LNG-voortstuwingssysteem wordt uitgevoerd overeenkomstig de instructies van de fabrikant. De instructies worden aan boord bewaard. Voordat het voortstuwingssysteem na een aanzienlijke wijziging of reparatie opnieuw in bedrijf wordt gesteld, moet het door het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd onderzocht worden.
9. Alle bemanningsleden zijn opgeleid in de bestrijding van gevaren alsmede in het gebruik, het onderhoud en de inspectie van het LNG-voortstuwingssysteem overeenkomstig de in **bijlage 4** vermelde procedures.
10. Een veiligheidsrol is beschikbaar aan boord van het schip. De veiligheidsrol beschrijft de taken van de bemanning en bevat tevens een veiligheidsplan.

11. Alle gegevens betreffende het gebruik van het LNG-voortstuwingsysteem worden verzameld door de vervoerder en moeten minstens vijf jaar worden bewaard. Deze gegevens worden op verzoek naar de bevoegde autoriteit verzonden.
12. Er wordt jaarlijks een evaluatierapport, waarin alle verzamelde gegevens zijn opgenomen, opgesteld en naar het secretariaat van de CCR gezonden, ter uitdeling onder de lidstaten. Dit evaluatierapport bevat ten minste de volgende informatie:
 - a) systeemuitval;
 - b) lekkage;
 - c) bunkergegevens (vloeibaar aardgas);
 - d) drukgegevens;
 - e) afwijkingen, reparaties en wijzigingen van het LNG-systeem inclusief de tank;
 - f) functioneringsgegevens;
 - g) uitstootgegevens, methaan hieronder begrepen;
 - h) verslag van het onderzoek opgesteld door het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (12) 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. 5/2013
van 11 juni 2013**

overeenkomstig artikel 2.19, eerste lid

In afwijking van artikel 15.10, zesde lid, tweede alinea, van het ROSR

Kabelvoering van kabels die elektrische installaties in noodgevallen voeden

VIKING SKADI

Onder verwijzing naar artikel 2.19, eerste lid, wordt afwijkend van artikel 15.10, zesde lid, tweede alinea, van het ROSR wordt aan het passagiersschip "Viking Skadi", uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001960, toegestaan om de kabels die de noodenergiebron (noodstroomgenerator) met het noodschakelbord verbinden door de keuken te leiden, onder de volgende voorwaarden:

1. Voor deze elektrische installatie moeten brandbestendige kabels worden gebruikt, die aan de testcriteria van de norm IEC 60 331-21 : 1999 voldoen.
2. De kabels moeten boven het zwevende gesloten plafond van de ruimte worden geleid, die een scheidingsvlak van categorie B0 (of hoger) moet vormen.
3. De keuken moet worden beschermd door een sprinklerinstallatie overeenkomstig artikel 10.03a van het ROSR of gelijkwaardig (Aanbeveling Nr. 7/2013).
4. De kabels mogen niet boven de opstelvlakken van ovens, kachels en friteuses in de keuken worden geleid.
5. De kabels moeten in de keuken doorlopend uitgevoerd zijn en mogen niet worden onderbroken in aftak- of onderverdeekasten.

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. 6/2013
van 11 juni 2013**

overeenkomstig artikel 2.19, eerste lid

In afwijking van artikel 15.10, zesde lid, tweede alinea, van het ROSR

Kabelvoering van kabels die elektrische installaties in noodgevallen voeden

VIKING BRAGI

Onder verwijzing naar artikel 2.19, eerste lid, wordt afwijkend van artikel 15.10, zesde lid, tweede alinea, van het ROSR wordt aan het passagiersschip "Viking Bragi", uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001961, toegestaan om de kabels die de noodenergiebron (noodstroomgenerator) met het noodschakelbord verbinden door de keuken te leiden, onder de volgende voorwaarden:

1. Voor deze elektrische installatie moeten brandbestendige kabels worden gebruikt, die aan de testcriteria van de norm IEC 60 331-21 : 1999 voldoen.
2. De kabels moeten boven het zwevende gesloten plafond van de ruimte worden geleid, die een scheidingsvlak van categorie B0 (of hoger) moet vormen.
3. De keuken moet worden beschermd door een sprinklerinstallatie overeenkomstig artikel 10.03a van het ROSR of gelijkwaardig (Aanbeveling Nr. 8/2013).
4. De kabels mogen niet boven de opstelvlakken van ovens, kachels en friteuses in de keuken worden geleid.
5. De kabels moeten in de keuken doorlopend uitgevoerd zijn en mogen niet worden onderbroken in aftak- of onderverdeekasten.

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. 7/2013 van 11 juni 2013

Bij artikel 10.03a – Vast ingebouwde brandblusinstallaties voor de bescherming van verblijven, stuurhuizen en passagiersruimten

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

VIKING SKADI

Voor de toepassing en afwijkend van artikel 10.03a van het ROSR wordt aan het passagiersschip "Viking Skadi", uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001960, 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 $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$, 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 met betrekking tot het blusvermogen en de indeling overeen met de richtlijn voor sprinklerinstallaties VdS CEA 4001 voor de toepassing in de bouwtechnologie (hoogbouw). De conformiteit wordt aangetoond door het certificaat met erkenningsnummer S4060013 van 10.2.2012 van VdS Schadenservice GmbH, een conform EN ISO 17025 gemachtigde testinstelling. De overeenstemming wordt aangetoond door een vergelijkende test van 5.5.2004 tussen de sprinklerinstallatie Minimax EconAqua en een conventionele sprinklerinstallatie, die door het certificaat wordt gevalideerd.
2. De brandblusinstallatie wordt bovendien volgens de bouwvoorschriften van een erkend classificatiebureau goedgekeurd. De sproeikoppen van de sprinklers beschikken over een typegoedkeuring van een erkend classificatiebureau.
3. In afwijking van artikel 10.03a, vierde lid, sproeit de brandblusinstallatie een hoeveelheid water van $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ bij een bedrijfsdruk van $5 \text{ bar} < p_{\text{water}} < 18 \text{ bar}$.
4. Het sproeisysteem moet in secties zijn onderverdeeld, die tot 104 sproeikoppen mogen omvatten. Het leidingsysteem moet daarbij als ringsysteem zijn gelegd.
5. In ruimten waarin gebruikelijk hogere omgevingstemperaturen heersen, kunnen sproeikoppen worden gebruikt die zich in werking zetten bij een temperatuur van $141 \text{ }^\circ\text{C}$. In keukens mogen sproeikoppen worden gebruikt die zich in werking zetten bij een temperatuur van $93 \text{ }^\circ\text{C}$, waarbij moet worden veiliggesteld dat geen bluswater in het hete vet of de hete olie kan sproeien.
6. In de vrieskamers mogen droogsprinklers worden geïnstalleerd.

7. 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.
8. 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.
9. 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.

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. 8/2013 van 11 juni 2013

Bij artikel 10.03a – Vast ingebouwde brandblusinstallaties voor de bescherming van verblijven, stuurhuizen en passagiersruimten

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

VIKING BRAGI

Voor de toepassing en afwijkend van artikel 10.03a van het ROSR wordt aan het passagiersschip "Viking Bragi", uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001961, 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 $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$, 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 met betrekking tot het blusvermogen en de indeling overeen met de richtlijn voor sprinklerinstallaties VdS CEA 4001 voor de toepassing in de bouwtechnologie (hoogbouw). De conformiteit wordt aangetoond door het certificaat met erkenningsnummer S4060013 van 10.02.2012 van VdS Schadenservice GmbH, een conform EN ISO 17025 gemachtigde testinstelling. De overeenstemming wordt aangetoond door een vergelijkende test van 05.05.2004 tussen de sprinklerinstallatie Minimax EconAqua en een conventionele sprinklerinstallatie, die door het certificaat wordt gevalideerd.
2. De brandblusinstallatie wordt bovendien volgens de bouwvoorschriften van een erkend classificatiebureau goedgekeurd. De sproeikoppen van de sprinklers beschikken over een typegoedkeuring van een erkend classificatiebureau.
3. In afwijking van artikel 10.03a, vierde lid, sproeit de brandblusinstallatie een hoeveelheid water van $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ bij een bedrijfsdruk van $5 \text{ bar} < p_{\text{water}} < 18 \text{ bar}$.
4. Het sproeisysteem moet in secties zijn onderverdeeld, die tot 104 sproeikoppen mogen omvatten. Het leidingsysteem moet daarbij als ringsysteem zijn gelegd.
5. In ruimten waarin gebruikelijk hogere omgevingstemperaturen heersen, kunnen sproeikoppen worden gebruikt die zich in werking zetten bij een temperatuur van $141 \text{ }^\circ\text{C}$. In keukens mogen sproeikoppen worden gebruikt die zich in werking zetten bij een temperatuur van $93 \text{ }^\circ\text{C}$, waarbij moet worden veiliggesteld dat geen bluswater in het hete vet of de hete olie kan sproeien.
6. In de vrieskamers mogen droogsprinklers worden geïnstalleerd.

7. 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.
8. 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.
9. 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.

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. 9/2013
van 11 juni 2013**

Bij artikel 10.03a – Vast ingebouwde brandblusinstallaties voor de bescherming van verblijven, stuurhuizen en passagiersruimten

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

VIKING TOR

Voor de toepassing en afwijkend van artikel 10.03a van het ROSR wordt aan het passagiersschip "Viking Tor", uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001962, 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 $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$, 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 met betrekking tot het blusvermogen en de indeling overeen met de richtlijn voor sprinklerinstallaties VdS CEA 4001 voor de toepassing in de bouwtechnologie (hoogbouw). De conformiteit wordt aangetoond door het certificaat met erkenningsnummer S4060013 van 10.2.2012 van VdS Schadenservice GmbH, een conform EN ISO 17025 gemachtigde testinstelling. De overeenstemming wordt aangetoond door een vergelijkende test van 5.5.2004 tussen de sprinklerinstallatie Minimax EconAqua en een conventionele sprinklerinstallatie, die door het certificaat wordt gevalideerd.
2. De brandblusinstallatie wordt bovendien volgens de bouwvoorschriften van een erkend classificatiebureau goedgekeurd. De sproeikoppen van de sprinklers beschikken over een typegoedkeuring van een erkend classificatiebureau.
3. In afwijking van artikel 10.03a, vierde lid, sproeit de brandblusinstallatie een hoeveelheid water van $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ bij een bedrijfsdruk van $5 \text{ bar} < p_{\text{water}} < 18 \text{ bar}$.
4. Het sproeisysteem moet in secties zijn onderverdeeld, die tot 104 sproeikoppen mogen omvatten. Het leidingsysteem moet daarbij als ringsysteem zijn gelegd.
5. In ruimten waarin gebruikelijk hogere omgevingstemperaturen heersen, kunnen sproeikoppen worden gebruikt die zich in werking zetten bij een temperatuur van $141 \text{ }^\circ\text{C}$. In keukens mogen sproeikoppen worden gebruikt die zich in werking zetten bij een temperatuur van $93 \text{ }^\circ\text{C}$, waarbij moet worden veiliggesteld dat geen bluswater in het hete vet of de hete olie kan sproeien.
6. In de vrieskamers mogen droogsprinklers worden geïnstalleerd.

7. 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.
8. 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.
9. 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.

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. 10/2013
van 11 juni 2013**

Bij artikel 10.03a – Vast ingebouwde brandblusinstallaties voor de bescherming van verblijven, stuurhuizen en passagiersruimten

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

VIKING VAR

Voor de toepassing en afwijkend van artikel 10.03a van het ROSR wordt aan het passagiersschip "Viking Var", uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001963, 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 met betrekking tot het blusvermogen en de indeling overeen met de richtlijn voor sprinklerinstallaties VdS CEA 4001 voor de toepassing in de bouwtechnologie (hoogbouw). De conformiteit wordt aangetoond door het certificaat met erkenningsnummer S4060013 van 10.2.2012 van VdS Schadenservice GmbH, een conform EN ISO 17025 gemachtigde testinstelling. De overeenstemming wordt aangetoond door een vergelijkende test van 5.5.2004 tussen de sprinklerinstallatie Minimax EconAqua en een conventionele sprinklerinstallatie, die door het certificaat wordt gevalideerd.
2. De brandblusinstallatie wordt bovendien volgens de bouwvoorschriften van een erkend classificatiebureau goedgekeurd. De sproeikoppen van de sprinklers beschikken over een typegoedkeuring van een erkend classificatiebureau.
3. In afwijking van artikel 10.03a, vierde lid, sproeit de brandblusinstallatie een hoeveelheid water van 1,88 l/(min · m²) bij een bedrijfsdruk van 5 bar < p_{water} < 18 bar.
4. Het sproeisysteem moet in secties zijn onderverdeeld, die tot 104 sproeikoppen mogen omvatten. Het leidingsysteem moet daarbij als ringsysteem zijn gelegd.
5. In ruimten waarin gebruikelijk hogere omgevingstemperaturen heersen, kunnen sproeikoppen worden gebruikt die zich in werking zetten bij een temperatuur van 141 °C. In keukens mogen sproeikoppen worden gebruikt die zich in werking zetten bij een temperatuur van 93 °C, waarbij moet worden veiliggesteld dat geen bluswater in het hete vet of de hete olie kan sproeien.
6. In de vrieskamers mogen droogsprinklers worden geïnstalleerd.

7. 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.
8. 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.
9. 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.

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

**AANBEVELING Nr. 11/2013
van 11 juni 2013**

Ad artikel 10.03b, eerste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties in machinekamers, ketelruimen en pompkamers

Brandblusmiddel Hogedruk Waternevel (HDWN)

CYRANO DE BERGERAC

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste alinea, van het ROSR, wordt aan het passagiersschip "Cyrano de Bergerac", uniek Europees scheepsidentificatienummer 01831891, toegestaan om als blusmiddel Hogedruk Waternevel in de machinekamer(s) 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 door een classificatiebureau zijn goedgekeurd 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 op plaatsen waarover zich vloeibare brandstof kan verspreiden, in het bijzonder de bovenkant van brandstoftanks, en tevens boven andere bijzonder brandgevaarlijke plaatsen in de te beschermen ruimten. De sproeikoppen hoeven niet onder de machinekamervloeren te zijn ingebouwd, voor zover deze voldoende opengewerkt zijn zodat de waternevel zich kan verspreiden. De maximumruimte tussen de sproeiers evenals de maximumafstand tussen de sproeiers en de muren moeten aan de onder punt 2 vermelde voorwaarden van de officiële goedkeuring voldoen.
4. De brandblusinstallatie moet te allen tijde direct kunnen worden ingezet. De brandblusinstallatie moet constant aan de werkdruk voldoen; de pompen voor de watertoevoer moeten bij een vermindering van de druk in de installatie automatisch ingeschakeld worden. Het systeem moet zijn uitgerust met een aansluiting voor de aanzuiging van water van buitenboord of met een in artikel 15.12, tweede tot en met achtste lid, bedoelde aansluiting aan de blusinstallatie. Er moet voor worden gezorgd dat de sproeikoppen niet door verontreinigingen in het water of door corrosie van de pijpleidingen, de koppen, de ventielen en de pompen verstopt raken.
5. De installatie moet zodanig zijn ontworpen en een zodanige capaciteit hebben dat de volledige bescherming van de ruimte die de grootste hoeveelheid water vereist is gewaarborgd. De brandblusinstallatie moet het systeem van deze te beschermen ruimte onder een druk en met een debiet kunnen bedienen, die ten minste gelijk zijn aan hetgeen vereist is voor de goedkeuringsvoorwaarden van het systeem (50 bar) gedurende ten minste 30 minuten.

6. De pompen, hun schakelinrichtingen en de benodigde ventielen voor het inwerkingstellen moeten buiten de te beschermen ruimten zijn aangebracht. De ruimte waarin deze 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.
7. De inrichting moet zijn voorzien van een tweede onafhankelijke pomp. Bij het uitvallen van één hogedruksysteem zou de capaciteit van die tweede pomp de toevoer moeten kunnen compenseren. De elektrische 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. De inrichting moet zijn voorzien van een automatische schakeling.
8. 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.
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.
10. De door de fabrikant verschaftte bescheiden voor het gebruik en het onderhoud van de installatie moeten in een door de bemanning begrijpelijke taal zijn geschreven, en moeten aan boord worden bewaard, alsook de door de fabrikant aanbevolen reserveonderdelen.
11. De onderhouds- en controlewerkzaamheden, in het bijzonder van de staat van de sproeikoppen, moeten regelmatig, overeenkomstig de instructies van de fabrikant, worden uitgevoerd.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV/G (13) 41 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. 12/2013
van 11 juni 2013

bij artikel 8a.12, tweede lid – technische diensten

AVL MTC Motortestcenter AB

Ingevolge artikel 8a.12, tweede lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn wordt het

AVL MTC Motortestcenter AB
P.O. Box 223
SE 136 23 Haninge, Zweden

overeenkomstig artikel 8a.12, tweede lid, als **technische dienst** erkend op basis van het accrediteringscertificaat van 7 januari 2013 - registratienummer 556548-1867 – juncto het accrediteringsbesluit van 7 januari 2013 – nr. 12-193-51.1232 van het

Swedish Board for Accreditation and Conformity Assessment (SWEDAC).

Deze erkenning geldt tot en met 30 juni 2018, echter niet langer dan de geldigheid van het genoemde accrediteringscertificaat, en is verlengbaar.

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. 13/2013
van 26 november 2013**

Bij artikel 10.03a – Vast ingebouwde brandblusinstallaties voor de bescherming van verblijven, stuurhuizen en passagiersruimten

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

VIKING FORSETI

Op grond van artikel 2.19, eerste lid van het ROSR, wordt voor de toepassing en afwijkend van artikel 10.03a van het ROSR wordt aan het passagiersschip "Viking Forseti", uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001965, 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 $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$, 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 met betrekking tot het blusvermogen en de indeling overeen met de richtlijn voor sprinklerinstallaties VdS CEA 4001 voor de toepassing in de bouwtechnologie (hoogbouw). De conformiteit wordt aangetoond door het certificaat met erkenningsnummer S4060013 van 10.2.2012 van VdS Schadenservice GmbH, een conform EN ISO 17025 gemachtigde testinstelling. De overeenstemming wordt aangetoond door een vergelijkende test van 5.5.2004 tussen de sprinklerinstallatie Minimax EconAqua en een conventionele sprinklerinstallatie, die door het certificaat wordt gevalideerd.
2. De brandblusinstallatie wordt bovendien volgens de bouwvoorschriften van een erkend classificatiebureau goedgekeurd. De sproeikoppen van de sprinklers beschikken over een typegoedkeuring van een erkend classificatiebureau.
3. In afwijking van artikel 10.03a, vierde lid, sproeit de brandblusinstallatie een hoeveelheid water van $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ bij een bedrijfsdruk van $5 \text{ bar} < p_{\text{water}} < 18 \text{ bar}$.
4. Het sproeisysteem moet in secties zijn onderverdeeld, die tot 104 sproeikoppen mogen omvatten. Het leidingsysteem moet daarbij als ringsysteem zijn gelegd.
5. In ruimten waarin gebruikelijk hogere omgevingstemperaturen heersen, kunnen sproeikoppen worden gebruikt die zich in werking zetten bij een temperatuur van $141 \text{ }^\circ\text{C}$. In keukens worden sproeikoppen gebruikt die zich in werking zetten bij een temperatuur van $93 \text{ }^\circ\text{C}$, waarbij moet worden veiliggesteld dat geen bluswater in het hete vet of de hete olie kan sproeien.
6. In de vrieskamers mogen droogsprinklers worden geïnstalleerd.

7. 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.
8. 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.
9. 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.

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. 14/2013 van 26 november 2013

Bij artikel 10.03a – Vast ingebouwde brandblusinstallaties voor de bescherming van verblijven, stuurhuizen en passagiersruimten

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

VIKING RINDA

Op grond van artikel 2.19, eerste lid van het ROSR, wordt voor de toepassing en afwijkend van artikel 10.03a van het ROSR wordt aan het passagiersschip “Viking Rinda”, uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001966, 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 $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$, 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 met betrekking tot het blusvermogen en de indeling overeen met de richtlijn voor sprinklerinstallaties VdS CEA 4001 voor de toepassing in de bouwtechnologie (hoogbouw). De conformiteit wordt aangetoond door het certificaat met erkenningsnummer S4060013 van 10.2.2012 van VdS Schadenservice GmbH, een conform EN ISO 17025 gemachtigde testinstelling. De overeenstemming wordt aangetoond door een vergelijkende test van 5.5.2004 tussen de sprinklerinstallatie Minimax EconAqua en een conventionele sprinklerinstallatie, die door het certificaat wordt gevalideerd.
2. De brandblusinstallatie wordt bovendien volgens de bouwvoorschriften van een erkend classificatiebureau goedgekeurd. De sproeikoppen van de sprinklers beschikken over een typegoedkeuring van een erkend classificatiebureau.
3. In afwijking van artikel 10.03a, vierde lid, sproeit de brandblusinstallatie een hoeveelheid water van $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ bij een bedrijfsdruk van $5 \text{ bar} < p_{\text{water}} < 18 \text{ bar}$.
4. Het sproeisysteem moet in secties zijn onderverdeeld, die tot 104 sproeikoppen mogen omvatten. Het leidingsysteem moet daarbij als ringsysteem zijn gelegd.
5. In ruimten waarin gebruikelijk hogere omgevingstemperaturen heersen, kunnen sproeikoppen worden gebruikt die zich in werking zetten bij een temperatuur van $141 \text{ }^\circ\text{C}$. In keukens worden sproeikoppen gebruikt die zich in werking zetten bij een temperatuur van $93 \text{ }^\circ\text{C}$, waarbij moet worden veiliggesteld dat geen bluswater in het hete vet of de hete olie kan sproeien.
6. In de vrieskamers mogen droogsprinklers worden geïnstalleerd.

7. 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.
8. 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.
9. 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.

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. 15/2013 van 26 november 2013

Bij artikel 10.03a – Vast ingebouwde brandblusinstallaties voor de bescherming van verblijven, stuurhuizen en passagiersruimten

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

VIKING JARL

Op grond van artikel 2.19, eerste lid van het ROSR, wordt voor de toepassing en afwijkend van artikel 10.03a van het ROSR wordt aan het passagiersschip “Viking Jarl”, uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001970, 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 $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$, 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 met betrekking tot het blusvermogen en de indeling overeen met de richtlijn voor sprinklerinstallaties VdS CEA 4001 voor de toepassing in de bouwtechnologie (hoogbouw). De conformiteit wordt aangetoond door het certificaat met erkenningsnummer S4060013 van 10.2.2012 van VdS Schadenservice GmbH, een conform EN ISO 17025 gemachtigde testinstelling. De overeenstemming wordt aangetoond door een vergelijkende test van 5.5.2004 tussen de sprinklerinstallatie Minimax EconAqua en een conventionele sprinklerinstallatie, die door het certificaat wordt gevalideerd.
2. De brandblusinstallatie wordt bovendien volgens de bouwvoorschriften van een erkend classificatiebureau goedgekeurd. De sproeikoppen van de sprinklers beschikken over een typegoedkeuring van een erkend classificatiebureau.
3. In afwijking van artikel 10.03a, vierde lid, sproeit de brandblusinstallatie een hoeveelheid water van $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ bij een bedrijfsdruk van $5 \text{ bar} < p_{\text{water}} < 18 \text{ bar}$.
4. Het sproeisysteem moet in secties zijn onderverdeeld, die tot 104 sproeikoppen mogen omvatten. Het leidingsysteem moet daarbij als ringsysteem zijn gelegd.
5. In ruimten waarin gebruikelijk hogere omgevingstemperaturen heersen, kunnen sproeikoppen worden gebruikt die zich in werking zetten bij een temperatuur van $141 \text{ }^\circ\text{C}$. In keukens worden sproeikoppen gebruikt die zich in werking zetten bij een temperatuur van $93 \text{ }^\circ\text{C}$, waarbij moet worden veiliggesteld dat geen bluswater in het hete vet of de hete olie kan sproeien.
6. In de vrieskamers mogen droogsprinklers worden geïnstalleerd.

7. 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.
8. 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.
9. 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.

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. 16/2013 van 26 november 2013

Bij artikel 10.03a – Vast ingebouwde brandblusinstallaties voor de bescherming van verblijven, stuurhuizen en passagiersruimten

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

VIKING ATLA

Op grond van artikel 2.19, eerste lid van het ROSR, wordt voor de toepassing en afwijkend van artikel 10.03a van het ROSR wordt aan het passagiersschip “Viking Atla”, uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001968, 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 met betrekking tot het blusvermogen en de indeling overeen met de richtlijn voor sprinklerinstallaties VdS CEA 4001 voor de toepassing in de bouwtechnologie (hoogbouw). De conformiteit wordt aangetoond door het certificaat met erkenningsnummer S4060013 van 10.2.2012 van VdS Schadenservice GmbH, een conform EN ISO 17025 gemachtigde testinstelling. De overeenstemming wordt aangetoond door een vergelijkende test van 5.5.2004 tussen de sprinklerinstallatie Minimax EconAqua en een conventionele sprinklerinstallatie, die door het certificaat wordt gevalideerd.
2. De brandblusinstallatie wordt bovendien volgens de bouwvoorschriften van een erkend classificatiebureau goedgekeurd. De sproeikoppen van de sprinklers beschikken over een typegoedkeuring van een erkend classificatiebureau.
3. In afwijking van artikel 10.03a, vierde lid, sproeit de brandblusinstallatie een hoeveelheid water van 1,88 l/(min · m²) bij een bedrijfsdruk van 5 bar < p_{water} < 18 bar.
4. Het sproeisysteem moet in secties zijn onderverdeeld, die tot 104 sproeikoppen mogen omvatten. Het leidingsysteem moet daarbij als ringsysteem zijn gelegd.
5. In ruimten waarin gebruikelijk hogere omgevingstemperaturen heersen, kunnen sproeikoppen worden gebruikt die zich in werking zetten bij een temperatuur van 141 °C. In keukens worden sproeikoppen gebruikt die zich in werking zetten bij een temperatuur van 93 °C, waarbij moet worden veiliggesteld dat geen bluswater in het hete vet of de hete olie kan sproeien.
6. In de vrieskamers mogen droogsprinklers worden geïnstalleerd.

7. 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.
8. 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.
9. 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.

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. 17/2013 van 26 november 2013

Bij artikel 10.03a – Vast ingebouwde brandblusinstallaties voor de bescherming van verblijven, stuurhuizen en passagiersruimten

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

VIKING BALDUR

Op grond van artikel 2.19, eerste lid van het ROSR, wordt voor de toepassing en afwijkend van artikel 10.03a van het ROSR wordt aan het passagiersschip “Viking Baldur”, uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001969, 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 met betrekking tot het blusvermogen en de indeling overeen met de richtlijn voor sprinklerinstallaties VdS CEA 4001 voor de toepassing in de bouwtechnologie (hoogbouw). De conformiteit wordt aangetoond door het certificaat met erkenningsnummer S4060013 van 10.2.2012 van VdS Schadenservice GmbH, een conform EN ISO 17025 gemachtigde testinstelling. De overeenstemming wordt aangetoond door een vergelijkende test van 5.5.2004 tussen de sprinklerinstallatie Minimax EconAqua en een conventionele sprinklerinstallatie, die door het certificaat wordt gevalideerd.
2. De brandblusinstallatie wordt bovendien volgens de bouwvoorschriften van een erkend classificatiebureau goedgekeurd. De sproeikoppen van de sprinklers beschikken over een typegoedkeuring van een erkend classificatiebureau.
3. In afwijking van artikel 10.03a, vierde lid, sproeit de brandblusinstallatie een hoeveelheid water van 1,88 l/(min · m²) bij een bedrijfsdruk van 5 bar < p_{water} < 18 bar.
4. Het sproeisysteem moet in secties zijn onderverdeeld, die tot 104 sproeikoppen mogen omvatten. Het leidingsysteem moet daarbij als ringsysteem zijn gelegd.
5. In ruimten waarin gebruikelijk hogere omgevingstemperaturen heersen, kunnen sproeikoppen worden gebruikt die zich in werking zetten bij een temperatuur van 141 °C. In keukens worden sproeikoppen gebruikt die zich in werking zetten bij een temperatuur van 93 °C, waarbij moet worden veiliggesteld dat geen bluswater in het hete vet of de hete olie kan sproeien.
6. In de vrieskamers mogen droogsprinklers worden geïnstalleerd.

7. 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.
8. 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.
9. 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.

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. 18/2013 van 26 november 2013

Bij artikel 10.03a – Vast ingebouwde brandblusinstallaties voor de bescherming van verblijven, stuurhuizen en passagiersruimten

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

VIKING MAGNI

Op grond van artikel 2.19, eerste lid van het ROSR, wordt voor de toepassing en afwijkend van artikel 10.03a van het ROSR wordt aan het passagiersschip “Viking Magni”, uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001972, 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 met betrekking tot het blusvermogen en de indeling overeen met de richtlijn voor sprinklerinstallaties VdS CEA 4001 voor de toepassing in de bouwtechnologie (hoogbouw). De conformiteit wordt aangetoond door het certificaat met erkenningsnummer S4060013 van 10.2.2012 van VdS Schadenservice GmbH, een conform EN ISO 17025 gemachtigde testinstelling. De overeenstemming wordt aangetoond door een vergelijkende test van 5.5.2004 tussen de sprinklerinstallatie Minimax EconAqua en een conventionele sprinklerinstallatie, die door het certificaat wordt gevalideerd.
2. De brandblusinstallatie wordt bovendien volgens de bouwvoorschriften van een erkend classificatiebureau goedgekeurd. De sproeikoppen van de sprinklers beschikken over een typegoedkeuring van een erkend classificatiebureau.
3. In afwijking van artikel 10.03a, vierde lid, sproeit de brandblusinstallatie een hoeveelheid water van 1,88 l/(min · m²) bij een bedrijfsdruk van 5 bar < p_{water} < 18 bar.
4. Het sproeisysteem moet in secties zijn onderverdeeld, die tot 104 sproeikoppen mogen omvatten. Het leidingsysteem moet daarbij als ringsysteem zijn gelegd.
5. In ruimten waarin gebruikelijk hogere omgevingstemperaturen heersen, kunnen sproeikoppen worden gebruikt die zich in werking zetten bij een temperatuur van 141 °C. In keukens worden sproeikoppen gebruikt die zich in werking zetten bij een temperatuur van 93 °C, waarbij moet worden veiliggesteld dat geen bluswater in het hete vet of de hete olie kan sproeien.
6. In de vrieskamers mogen droogsprinklers worden geïnstalleerd.

7. 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.
8. 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.
9. 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.

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. 19/2013 van 26 november 2013

bij Artikel 10.03b, eerste lid - Vast ingebouwde brandblusinstallaties in machinekamers, ketelruimen en pompkamers

Droog aerosolvormend SBC¹-blusmiddel.

OOSTENWIND

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste volzin, wordt op het motorvrachtschip "Oostenwind" – met uniek Europees scheepsidentificatienummer 02332230 - toegestaan om het droge aerosolvormende SBC-blusmiddel in de machinekamers toe te passen, onder de volgende voorwaarden:

1. Artikel 10.03b, tweede lid, derde lid, vijfde lid, zesde en negende lid moeten in acht worden genomen.
2. Het droge aerosolvormende SBC-blusmiddel heeft een typegoedkeuring MED² (zie bijlage).
3. Iedere te beschermen ruimte moet met een eigen blusinstallatie zijn uitgerust.
4. 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 vloerplaten werkzaam zijn.
5. 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.
6. De hoeveelheid droge aerosolvormend SBC-blusmiddel voor de te beschermen ruimte moet ten minste 113 g/m³ van het bruto volume van die ruimte bedragen.
7. De units met blusmiddel moeten na 15 jaren worden vervangen. De noodstroom batterijen moeten uiterlijk na zes jaren worden vervangen.
8. Deze aanbeveling geldt uitsluitend voor de brandklassen A en B.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (13) 86 worden gevonden).

¹ Solid Bound Compound

² Marine Equipment Directive 96/98/EC

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. 20/2013
van 26 november 2013**

Bij Artikel 10.03b, eerste lid — Vast ingebouwde brandblusinstallaties in machinekamers, ketelruimen en pompkamers

Droog aerosolvormend SBC-blusmiddel

DONAU

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste volzin, wordt op de duwboot "Donau" - uniek Europees scheepsidentificatienummer 06105358 – 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. Het droge aerosolvormende SBC-blusmiddel heeft een typegoedkeuring (zie bijlage).
3. Iedere te beschermen ruimte moet met een eigen blusinstallatie worden uitgerust.
4. Het droge aerosolvormende SBC-blusmiddel wordt in speciaal daarvoor voorziene drukloze reservoirs in de te beschermen ruimte opgeslagen. Deze reservoirs moeten zodanig zijn aangebracht dat het blusmiddel gelijkmatig wordt verdeeld. In het bijzonder moet het blusmiddel ook onder de vloerplaten werkzaam zijn.
5. Het in werking stellen van de blusinstallatie moet via een elektrische besturing als bedoeld in artikel 10.03b, vijfde lid, onderdeel c, geschieden. Ieder reservoir wordt afzonderlijk met de inrichting voor het in werking stellen verbonden.
6. De hoeveelheid droog aerosolvormend SBC-blusmiddel voor de te beschermen ruimte moet ten minste 113 g/m³ van het bruto volume van de ruimte bedragen.
7. De reservoirs met blusmiddel moeten na 15 jaren worden vervangen. De noodstroombatterijen moeten uiterlijk na zes jaren worden vervangen.
8. Deze aanbeveling geldt uitsluitend voor de brandklassen A en B.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (13) 87 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. 21/2013
van 26 november 2013**

Bij Artikel 10.03b, eerste lid — Vast ingebouwde brandblusinstallaties in machinekamers, ketelruimen en pompkamers

Droog aerosolvormend SBC-blusmiddel

WARBER

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste volzin, wordt op de duwboot "Warber" - uniek Europees scheepsidentificatienummer 02334960 – 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. Het droge aerosolvormende SBC-blusmiddel heeft een typegoedkeuring (zie bijlage).
3. Iedere te beschermen ruimte moet met een eigen blusinstallatie worden uitgerust
4. Het droge aerosolvormende SBC-blusmiddel wordt in speciaal daarvoor voorziene drukloze reservoirs in de te beschermen ruimte opgeslagen. Deze reservoirs moeten zodanig zijn aangebracht dat het blusmiddel gelijkmatig wordt verdeeld. In het bijzonder moet het blusmiddel ook onder de vloerplaten werkzaam zijn.
5. Het in werking stellen van de blusinstallatie moet via een elektrische besturing als bedoeld in artikel 10.03b, vijfde lid, onderdeel c, geschieden. Ieder reservoir wordt afzonderlijk met de inrichting voor het in werking stellen verbonden.
6. De hoeveelheid droog aerosolvormend SBC-blusmiddel voor de te beschermen ruimte moet ten minste 113 g/m³ van het brutovolume van de ruimte bedragen.
7. De reservoirs met blusmiddel moeten na 15 jaren worden vervangen. De noodstroombatterijen moeten uiterlijk na zes jaren worden vervangen.
8. Deze aanbeveling geldt uitsluitend voor de brandklassen A en B.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (13) 88 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. 22/2013 van 27 november 2013

CHEMGAS 851

Voor het tankschip "Chemgas 851" (ID nummer 55679 and BV register nummer 24521F), type G tanker als bedoeld in het ADN, wordt bij dezen de vergunning afgegeven voor het gebruik van diesel en vloeibaar aardgas (LNG, Liquefied Natural Gas) als brandstof voor de voortstuwinginstallatie.

Op grond van artikel 2.19, derde lid, mag bij genoemd schip worden afgeweken van de artikelen 8.01, derde lid, 8.05, zesde lid, elfde lid en twaalfde lid, tot en met 30.6.2017. Het gebruik van LNG wordt geacht voldoende veilig te zijn indien te allen tijde aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. Het schip wordt gebouwd en geclassificeerd onder toezicht en overeenkomstig de van toepassing zijnde voorschriften van een erkend classificatiebureau dat specifieke voorschriften voor LNG-installaties hanteert. De klasse blijft gehandhaafd.
2. Het LNG-voortstuwingssysteem wordt jaarlijks gekeurd door het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd.
3. Een volledige HAZID-keuring door het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd (zie **bijlage 1**) is uitgevoerd.
4. Het LNG-voortstuwingssysteem voldoet aan de IGF-Code (IMO-Resolutie MSC.285(86) van 1 juni 2009) en BLG17 van februari 2013, behoudens de in **bijlage 2** vermelde onderdelen.
5. Het LNG-voortstuwingssysteem is zodanig uitgevoerd dat uitstoot van methaan maximaal wordt beperkt.
6. De LNG-opslagtanks voldoen aan de voorschriften die op basis van het ADN aan cryogene tanks worden gesteld. Op het schip wordt duidelijk aangegeven dat het schip door middel van LNG wordt aangedreven en wordt aangeduid waar de LNG-opslagtanks zich bevinden.
7. Bunkeren van LNG wordt uitgevoerd conform de in **bijlage 3** vermelde procedures.
8. Het onderhoud van het LNG-voortstuwingssysteem wordt uitgevoerd overeenkomstig de instructies van de fabrikant. De instructies worden aan boord bewaard. Voordat het voortstuwingssysteem na een aanzienlijke wijziging of reparatie opnieuw in bedrijf wordt gesteld, moet het door het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd onderzocht worden.
9. Alle bemanningsleden zijn opgeleid in de bestrijding van gevaren alsmede in het gebruik, het onderhoud en de inspectie van het LNG-voortstuwingssysteem overeenkomstig de in **bijlage 4** vermelde procedures.
10. Een veiligheidsrol is beschikbaar aan boord van het schip. De veiligheidsrol beschrijft de taken van de bemanning en bevat tevens een veiligheidsplan.

11. Alle gegevens betreffende het gebruik van het LNG-voortstuwingsysteem worden verzameld door de vervoerder en moeten minstens vijf jaar worden bewaard. Deze gegevens worden op verzoek naar de bevoegde autoriteit verzonden.
12. Er wordt jaarlijks een evaluatierapport, waarin alle verzamelde gegevens zijn opgenomen, opgesteld en naar het secretariaat van de CCR gezonden, ter uitdeling onder de lidstaten. Dit evaluatierapport bevat ten minste de volgende informatie:
 - a) systeemuitval;
 - b) lekkage;
 - c) bunkergegevens (diesel en LNG);
 - d) drukgegevens;
 - e) afwijkingen, reparaties en wijzigingen van het LNG-systeem inclusief de tank;
 - f) functioneringsgegevens;
 - g) uitstootgegevens, methaan hieronder begrepen;
 - h) verslag van het onderzoek opgesteld door het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (13) 89 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. 23/2013 van 27 november 2013

CHEMGAS 852

Voor het tankschip "Chemgas 852" (ID nummer 55678 and BV register nummer 25106R), type G tanker als bedoeld in het ADN, wordt bij dezen de vergunning afgegeven voor het gebruik van diesel en vloeibaar aardgas (LNG, Liquefied Natural Gas) als brandstof voor de voortstuwingsinstallatie.

Op grond van artikel 2.19, derde lid, mag bij genoemd schip worden afgeweken van de artikelen 8.01, derde lid, 8.05, zesde lid, elfde lid en twaalfde lid, tot en met 30.6.2017. Het gebruik van LNG wordt geacht voldoende veilig te zijn indien te allen tijde aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. Het schip wordt gebouwd en geclassificeerd onder toezicht en overeenkomstig de van toepassing zijnde voorschriften van een erkend classificatiebureau dat specifieke voorschriften voor LNG-installaties hanteert. De klasse blijft gehandhaafd.
2. Het LNG-voortstuwingssysteem wordt jaarlijks gekeurd door het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd.
3. Een volledige HAZID-keuring door het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd (zie **bijlage 1**) is uitgevoerd.
4. Het LNG-voortstuwingssysteem voldoet aan de IGF-Code (IMO-Resolutie MSC.285(86) van 1 juni 2009) en BLG17 van februari 2013, behoudens de in **bijlage 2** vermelde onderdelen.
5. Het LNG-voortstuwingssysteem is zodanig uitgevoerd dat uitstoot van methaan maximaal wordt beperkt.
6. De LNG-opslag tanks voldoen aan de voorschriften die op basis van het ADN aan cryogene tanks worden gesteld. Op het schip wordt duidelijk aangegeven dat het schip door middel van LNG wordt aangedreven en wordt aangeduid waar de LNG-opslag tanks zich bevinden.
7. Bunkeren van LNG wordt uitgevoerd conform de in **bijlage 3** vermelde procedures.
8. Het onderhoud van het LNG-voortstuwingssysteem wordt uitgevoerd overeenkomstig de instructies van de fabrikant. De instructies worden aan boord bewaard. Voordat het voortstuwingssysteem na een aanzienlijke wijziging of reparatie opnieuw in bedrijf wordt gesteld, moet het door het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd onderzocht worden.
9. Alle bemanningsleden zijn opgeleid in de bestrijding van gevaren alsmede in het gebruik, het onderhoud en de inspectie van het LNG-voortstuwingssysteem overeenkomstig de in **bijlage 4** vermelde procedures.
10. Een veiligheidsrol is beschikbaar aan boord van het schip. De veiligheidsrol beschrijft de taken van de bemanning en bevat tevens een veiligheidsplan.

11. Alle gegevens betreffende het gebruik van het LNG-voortstuwingsysteem worden verzameld door de vervoerder en moeten minstens vijf jaar worden bewaard. Deze gegevens worden op verzoek naar de bevoegde autoriteit verzonden.
12. Er wordt jaarlijks een evaluatierapport, waarin alle verzamelde gegevens zijn opgenomen, opgesteld en naar het secretariaat van de CCR gezonden, ter uitdeling onder de lidstaten. Dit evaluatierapport bevat ten minste de volgende informatie:
 - a) systeemuitval;
 - b) lekkage;
 - c) bunkergegevens (diesel en LNG);
 - d) drukgegevens;
 - e) afwijkingen, reparaties en wijzigingen van het LNG-systeem inclusief de tank;
 - f) functioneringsgegevens;
 - g) uitstootgegevens, methaan hieronder begrepen;
 - h) verslag van het onderzoek opgesteld door het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (13) 90 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. 24/2013
van 27 november 2013**

Duwboot, werf nr. 204 KOOIMAN MARINE B.V.

Voor de duwboot (werf nr. 204 Kooiman Marine B.V. Europees scheepsidentificatienummer moet nog worden verkregen) wordt bij deze de vergunning afgegeven voor het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG, Liquefied Natural Gas) als brandstof voor de voortstuwings- en hulpinstallatie.

Op grond van artikel 2.19, derde lid, mag bij genoemd schip worden afgeweken van de artikelen 8.01, derde lid, 8.05, zesde lid, 8.05, negende lid, 8.05, elfde lid en 8.05, twaalfde lid, tot en met 30.6.2017. Het gebruik van UN 1972 LNG wordt geacht voldoende veilig te zijn indien te allen tijde aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. Het schip wordt gebouwd en geklasseerd onder toezicht en overeenkomstig de van toepassing zijnde voorschriften van een erkend classificatiebureau dat specifieke voorschriften voor LNG-installaties hanteert. De klasse blijft gehandhaafd.
2. Het LNG-voortstuwingssysteem wordt jaarlijks gekeurd door het classificatiebureau dat het schip heeft geklasseerd.
3. Een volledige HAZID-keuring door het classificatiebureau dat het schip heeft geklasseerd (zie **bijlage 1**) is uitgevoerd.
4. Het LNG-voortstuwingssysteem voldoet aan de IGF-Code (IMO-Resolutie MSC 285(86) van 1 juni 2009), behoudens de in **bijlage 2** vermelde onderdelen.
5. Het LNG-voortstuwingssysteem is zodanig uitgevoerd dat uitstoot van methaan maximaal wordt beperkt.
6. De LNG-opslagtank voldoet aan de voorschriften voor Type C-tanks overeenkomstig de IGC-code (IMO-Resolutie MSC 5(48)). De tank is dusdanig op het schip aangebracht dat verzekerd is dat deze onder alle omstandigheden aan het schip bevestigd blijft. Op de tank zijn tekens aangebracht die duidelijk weergeven dat het een LNG-opslagtank betreft.
7. Bunkeren van LNG wordt uitgevoerd conform de in **bijlage 3** vermelde procedures.
8. Het onderhoud van het LNG-voortstuwingssysteem wordt uitgevoerd overeenkomstig de instructies van de fabrikant. De instructies worden aan boord bewaard. Voordat het voortstuwingssysteem na een reparatie opnieuw in bedrijf wordt gesteld, moet het door het classificatiebureau dat het schip heeft geklasseerd onderzocht worden.
9. Alle bemanningsleden zijn opgeleid in de bestrijding van gevaren alsmede in het gebruik, het onderhoud en de inspectie van het LNG-voortstuwingssysteem overeenkomstig de in **bijlage 4** vermelde procedures.
10. Een veiligheidsrol is beschikbaar aan boord van het schip. De veiligheidsrol beschrijft de taken van de bemanning en bevat tevens een veiligheidsplan.

11. Alle gegevens betreffende het gebruik van het LNG-voortstuwingsysteem worden verzameld door de vervoerder en moeten minstens vijf jaar worden bewaard. Deze gegevens worden op verzoek naar de bevoegde autoriteit verzonden.
12. Er wordt jaarlijks een evaluatierapport, waarin alle verzamelde gegevens zijn opgenomen, opgesteld en naar het secretariaat van de CCR gezonden, ter uitdeling onder de lidstaten. Dit evaluatierapport bevat ten minste de volgende informatie:
 - a) systeemuitval;
 - b) lekkage;
 - c) bunkergegevens (vloeibaar aardgas);
 - d) drukgegevens;
 - e) afwijkingen, reparaties en wijzigingen van het LNG-systeem, de tank hieronder begrepen;
 - f) functioneringsgegevens;
 - g) uitstootgegevens, methaan hieronder begrepen;
 - h) verslag van het onderzoek opgesteld door het classificatiebureau dat het schip heeft geklasseerd.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (13) 91 worden gevonden).

6. Comité sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding
(Besluit 2010-I-8)

Bijlage 1 bij dienstinstructie nr. 1

**Lijst van de door de bevoegde autoriteit
erkende verklaring inzake een met goed gevolg afgesloten beroepsopleiding
en de mee te rekenen vaartijd
(artikel 7.01, vijfde lid, onder a)**

1	2	3	4	5
n° / lfd. Nr./ nr.	Etat / Staat/ Land	Dénomination du certificat / Bezeichnung des Zeugnisses / Aanduiding van het getuigschrift	Nom du centre de formation / Name der Ausbildungsstätte / Naam van het opleidingsinstituut	Temps de navigation à prendre en compte en jours / anzurechnende Fahrzeit in Tagen / Mee te rekenen vaartijd in dagen
1	B	Getuigschrift van het tweede jaar van de tweede graad van het secundair onderwijs (Rijn- en Binnenvaart)	Koninklijk Technisch Atheneum - Deurne (Cenflumarin-Kallo)	360
2	B	Certificat de qualification de quatrième année de l'enseignement secondaire (Formation batellerie)(matelot)	Ecole polytechnique de Huy	360
3	B	Getuigschrift van het tweede jaar van de derde graad van het secundair onderwijs (Rijn- en Binnenvaart) (matroos-motordrijver)	Koninklijk Technisch Atheneum - Deurne (Cenflumarin-Kallo)	360
4	CH	Eidgenössisches Fähigkeitszeugnis Rheinmatrose	Schweizerische Schifffahrtsschule Basel	360
5	CH	Prüfungszeugnis des Bundesamtes für Industrie, Gewerbe und Arbeit	Schweizerische Schifffahrtsschule Basel	360
6	F	Certificat d'Aptitude Professionnelle de Navigation Fluviale (examen de niveau V)	<ul style="list-style-type: none"> - Lycée et CFA Emile Mathis Schiltigheim - CFANI (Centre de Formation des Apprentis de la Navigation Intérieure) Tremblay sur Mauldre - Cité Technique Les Catalins Montélimar 	360
7	NL	Matroos (VBO)	<ul style="list-style-type: none"> - Scheepvaart en Transport College (STC) Rotterdam - Noordzee Onderwijsgroep (IJmuiden, Harlingen) 	360
8	NL	Matroos (Primair leerlingstelsel)	<ul style="list-style-type: none"> - Vakopleiding Transport en logistiek - IJmond College Transport en Logistiek - Scheepvaart en Transport College (STC) Rotterdam 	360

1	2	3	4	5
n° / lfd. Nr./ nr.	Etat / Staat/ Land	Dénomination du certificat / Bezeichnung des Zeugnisses / Aanduiding van het getuigschrift	Nom du centre de formation / Name der Ausbildungsstätte / Naam van het opleidingsinstituut	Temps de navigation à prendre en compte en jours / anzurechnende Fahrzeit in Tagen / Mee te rekenen vaartijd in dagen
9	NL	- Schipper/Stuurman (MBO) - Kapitein (MBO)	Scheepvaart en Transport College (STC) Rotterdam ROC. Novacollege (IJmuiden, Harlingen)	360

Bijlage 2 bij dienstinstructie nr. 4

Lijst van de door de bevoegde autoriteit erkende examens

Land	Nr.	Omschrijving van de verklaring	Naam van het opleidingsinstituut	Vaartijd in dagen	Duur van de opleiding in jaren	Bevoegdheid overeenkomstig artikel 3.02
B	1	Getuigschrift van het vierde leerjaar van het beroepssecundair onderwijs (Rijn- en Binnenvaart)	Koninklijk Technisch Atheneum – Deurne (Cenflumarin – Kallo)	360		Matroos / matelot
B	2	Certificat de qualification de la 4 ^{ème} année de l'enseignement secondaire (formation batellerie)	Ecole polytechnique de Huy	360		Matroos / matelot
B	3	Verklaring Matroos (Binnenvaart) / Déclaration de Matelot (Navigation intérieure)	F.O.D. Mobilité en Vervoer /S.P.F. Mobilité et Transports	0		Matroos / matelot
B	4	Getuigschrift van het vijfde leerjaar van het beroepssecundair onderwijs (Rijn- en Binnenvaart)	Koninklijk Technisch Atheneum – Deurne (Cenflumarin – Kallo)	360 (niet cumuleerbaar met 1)		Matroos-motordrijver / matelot garde-moteur
B	5	Getuigschrift van het zesde leerjaar van het beroepssecundair onderwijs (Rijn- en Binnenvaart)	Koninklijk Technisch Atheneum – Deurne (CENFLUMARIN – Kallo)	360 (niet cumuleerbaar met 1 of 4)		Volmatroos / Maître-matelot
CH	1	Eidgenössisches Fähigkeitszeugnis „Rheinmatrose“	Schweizerische Schifffahrtsschule Basel	360		
CH	2	“Matrosin/Matrose der Binnenschiffahrt“ des Bundesamtes für Berufsbildung und Technologie	Schiffer-Berufskolleg RHEIN	360		

Land	Nr.	Omschrijving van de verklaring	Naam van het opleidingsinstituut	Vaartijd in dagen	Duur van de opleiding in jaren	Bevoegdheid overeenkomstig artikel 3.02
F	1	Certificat d'Aptitude Professionnelle de Navigation Fluviale (examen de niveau V)	<ul style="list-style-type: none"> - Lycée et CFA Emile MATHIS de Schiltigheim - CFANI (Centre de Formation des Apprentis de la Navigation Intérieure) du Tremblay/Mauldre - Cité Technique Les Catalins Montélimar 	360		
NL	1	Matroos (VBO)	<ul style="list-style-type: none"> - Scheepvaart en Transport College Rotterdam - Noordzee college Harlingen 	360		
NL	2	Matroos (Primair Leerlingstelsel)	<ul style="list-style-type: none"> - Vakopleiding Transport en Logistiek - IJmond College Transport en Logistiek - Scheepvaart en Transport College 	360		
NL	3	Kapitein (Voortgezet Leerlingstelsel)	LOB Transport en Logistiek	180		
NL	4	Aankomend schipper/kapitein (MBO)	Scheepvaart en Transport college	360		
D	1	Binnenschiffer	Schiffer-Berufskolleg RHEIN Berufsbildende Schule im Landkreis Schönebeck	360	3 1 jaar vaartijd bij de opleiding inbegrepen	Matroos-motordrijver en volmatroos

Bijlage 7 bij dienstinstructie nr. 4

De volgende vakscholen gelden als vakschool voor schippers in de zin van artikel 3.02, lid 2, RSP

Land	Nr	Adres van de vakschool voor schippers	Opmerkingen
D	1	Schiffer-Berufskolleg RHEIN Bürgermeister-Wendel-Platz 1 D-477198 Duisburg	
D	2	Berufsbildende Schule im Landkreis Schönebeck Magdeburger Str. 302 D-39218 Schönebeck	
B	1	Cenflumarin Scheldedijk 20 B-2070 Zwijndrecht	
B	2	Ecole Polytechnique de Huy Rue Saint-Pierre 48 B-4500 Huy	
F	1	Lycée et CFA Emile MATHIS 1, Rue du Dauphiné – BP 9 F-67311 Schiltigheim Cedex	
F	2	CFANI – CFA 43, Rue du Gal de Gaulle – BP 51 F-78490 Le Tremblay sur Mauldre	
F	3	Cité Technique les Catalins 24 Avenue des Catalins F-26200 Montelimar	

Bijlage 2 bij Dienstinstructie nr. 5

Erkende basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen

Nr.	Verklaring van de cursus	Opleidingsinstituut	Model of omschrijving van de verklaring
D-001	Basisleergänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e. V. "Schulschiff RHEIN" D-47118 Duisburg	zie bijlage C1 van het RSP (art.5.03 RVP) ¹
D-002	Basisleergänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Atlas Schifffahrt & Verlag GmbH Vinckeweg 19 D-47119 Duisburg	
D-003	Basisleergänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Binnenschiffer-Ausbildungs-Zentrum Schönebeck/Elbe Baderstraße 11 a D-39218 Schönebeck	
D-004	Basisleergänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Service- und Schulungcenter für Brandschutz Neuwied e.K. Neuwieder Str. 80 D-56566 Neuwied	
D-005	Basisleergänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Mittelständische Personenschiffahrt e.V. Mainkai 36 D-60311 Frankfurt	
NL-001	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Arbode Maritiem BV Industrieweg 30-a NL-4283 GZ Giessen mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl	
NL-002	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Maritime & Industrial Trainingen B.V. Spinel 100 NL-3316 LG Dordrecht info@mit-bv.nl www.mit-bv.nl	
NL-003	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Nautiek Trainingen BV Loopkantstraat 2 ^e NL-5405 N. Uden Tel.: +31(0)413-332153 Fax: + 31(0)413-375345 e-mail: info@nautiektraining.nl website: www.nautiektraining.nl	
NL-004	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	OK Maritime Jaap van de Hoekplaats 10-20 NL-3067 AD Rotterdam Tel.: +31(0)10-2344302 e-mail: info@okmaritime.nl website: www.okmaritime.nl	
NL-005	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Operationalcare Van Batenborchstraat 7 NL-6532 XJ Nijmegen w.marneef@planet.nl	

¹ Deze verklaring kan in het boekje worden gevoegd, dat in bijlage C4 van het Reglement inzake Navigatiepersoneel is vermeld.

Nr.	Verklaring van de cursus	Opleidingsinstituut	Model of omschrijving van de verklaring
NL-006	Basiscursus voor veiligheidkundige voor passagiersschepen	Scheepvaart en Transportcollege Lloydstraat 300 NL-3024 E Rotterdam Tel.: +31 (0)10-4486022 website: www.stc-r.nl	
F-001	Formation de base d'experts en navigation à passagers	Lycée et CFA Emile MATHIS 1, Rue du Dauphiné – BP 9 F-67311 Schiltigheim Cedex ce.0670089H@ac-strasbourg.fr	

Bijlage 3 bij Dienstinstructie nr. 5

Erkende opfriscursussen voor veiligheidsdeskundigen voor passagiersschepen

Nr.	Omschrijving van de cursus	Opleidingsinstituut	Model of omschrijving van de verklaring
D-001	Erkende opfriscursus voor veiligheidkundige voor passagiersschepen	Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e. V. "Schulschiff RHEIN" D-47118 Duisburg	zie bijlage C1 bij het RSP
D-002	Erkende opfriscursus voor veiligheidkundige voor passagiersschepen	Atlas Schifffahrt & Verlag GmbH Vinckeweg 19 D-47119 Duisburg	zie bijlage C1 bij het RSP
D-003	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Binnenschiffer- Ausbildungs-Zentrum Schönebeck/Elbe Baderstr. 11a D-39218 Schönebeck	zie bijlage C1 bij het RSP
D-004	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Service- und Schulungcenter für Brandschutz Neuwied e.K. Neuwieder Str. 80 D-56566 Neuwied	zie bijlage C1 bij het RSP
NL-001	Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Arbode Maritiem BV Industrieweg 30-a NL-4283 GZ Giessen mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl	
NL-002	Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Maritime & Industrial Trainingen B.V. Spinel 100 NL-3316 LG Dordrecht info@mit-bv.nl www.mit-bv.nl	
NL-003	Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Nautiek Trainingen BV Loopkantstraat 2 ^e NL-5405 N. Uden Tel.: +31 (0)413-332153 Fax: +31 (0)413-375345 e-mail: info@nautiektraining.nl website : www.nautiektraining.nl	
NL-004	Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	OK Maritime Jaap van de Hoekplaats 10-20 NL-3067 AD Rotterdam Tel: +31 (0)10-234 43 02 e-mail: info@okmaritime.nl website: www@okmaritime.nl	

Nr.	Omschrijving van de cursus	Opleidingsinstituut	Model of omschrijving van de verklaring
NL-005	Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Operationalcare Van Batenbochstraat 7 NL-6532 XJ Nijmegen e-mail: w.marneef@planet.nl	
NL-006	Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	RBC Brandbeveiliging Stolwijkstraat 92 NL-3079 D Rotterdam Tel: +31 (0)10-2880228 e-mail: info@rbc-nederland.nl Website: www.rbc-nederland.nl	
NL-007	Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Scheepvaart en Transportcollege Lloydstraat 300 NL-3024 E Rotterdam Tel: +31 (0)10-4486022 Website: www.stc-r.nl	
F-001	Formation de base d'experts en navigation à passagers	Lycée et CFA Emile MATHIS 1, Rue du Dauphiné – BP 9 F-67311 Schiltigheim Cedex ce.0670089H@ac-strasbourg.fr	

PROTOCOL 25

Goedkeuring van de rekening over het jaar 2012 van de Centrale Commissie

Besluit

De Centrale Commissie, na kennis genomen te hebben van het verslag van de registeraccountant, keurt de rekeningen van het boekjaar 2012 goed en verleent decharge aan de secretaris-generaal.

PROTOCOL 26

Goedkeuring van de rekening over het jaar 2012 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden

Besluit

De Centrale Commissie, na kennis genomen te hebben van het verslag van de registeraccountant, keurt de rekeningen van het boekjaar 2012 van het Administratief Centrum goed. Deze rekeningen worden aan dit orgaan voorgelegd.

PROTOCOL 27

Herziening van het organigram van het secretariaat

Besluit

De Centrale Commissie,

overwegende dat artikel 7 van het personeelsreglement de goedkeuring van het organigram door de Centrale Commissie voorziet;

overwegende dat alle posten die binnen het secretariaat worden bezet, ongeacht de aanstellingsduur en de financieringsaard, in het organigram opgenomen moeten worden;

geeft haar goedkeuring aan het bijgevoegde organigram, waarbij wordt benadrukt dat deze herziening geen enkele extra uitgave ten laste van de lidstaten van de CCR zal inhouden.

Bijlage

Bijlage bij protocol 27

Voorlopig organigram van het secretariaat
per 1 januari 2014

Regime	Rang	Aantal	Classificatie	Financiering
Medewerkers ex artikel 10				
Secretaris-generaal	A6-A7	1	1 A7	CCR
Plaatsvervangend secretaris-generaal	A4-A5	1	1 A4	CCR
Hoofdingenieur	A4 – A5	1	1 A4	CCR
Medewerkers ex artikel 12 (algemeen budget)				
Hoofdadministrateur	A3 – A4	1	1 A4	CCR
Administrateurs	A2 – A3	2	1 A3 – 1 A2	1,25 CCR 0,75 CDNI
<i>Technische administrateur</i>	A1 – A3	1		JWG
<i>Administrateur infrastructuur</i>	A1 – A3	1		CCR
Gelijkgestelde administrateurs: - Econometrist	A1 – A2	1	1 A2	0,5 CCR 0,5 MO
- Netwerkbeheerder	A1 – A3	1	1 A2	CCR
Vertaler	L1 – L3	3,5	1 L3 – 2,5 L2	CCR
Projectmanagers - bij SG (economisch)	B4 – B5	1	B4	CCR
- documentatie en communicatie	B4 – B5	1	B4	CCR
- <i>juridisch</i>	B4 – B5	1		CCR
Directieassistent(e)	B2 – B5	6,5	2,9 B5 + 1 B4 + 3,6 B2	5,8 CCR 0,2 JWG 0,5 CDNI
<i>Directieassistent(e)</i>	B2	1		JWG
Drukkerijtechnicus	C4 – C6	1	1 C6	CCR
Onderhoudsmedewerker	Buiten schaal	1		CCR
Totaal		26		

PROTOCOL 28

Wijziging van het personeelsreglement

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité voor de Begroting,

teneinde de regelgeving inzake de benoeming van de vertegenwoordigers van het personeel te vereenvoudigen,

rekening houdend met het Reglement inzake het personeelscomité dat door de secretaris-generaal is aangenomen krachtens zijn leidinggevende bevoegdheden voor het secretariaat,

neemt de bij dit besluit gevoegde wijzigingen van de artikelen 36 en 37 van het Personeelsreglement aan.

Dit besluit wordt van kracht op 1 januari 2014.

Bijlage

“Artikel 36

De in artikel 12 genoemde medewerkers van het secretariaat van de Centrale Commissie kiezen in een geheime stemming een personeelscomité overeenkomstig een procedure die door de secretaris-generaal is goedgekeurd. Het mandaat van de leden van het personeelscomité heeft een duur van drie jaar en kan eenmaal worden verlengd.

Artikel 37

Het personeelscomité behartigt de belangen van de in artikel 12 genoemde medewerkers en draagt bij tot het goed functioneren van de dienst door deze medewerkers in de gelegenheid te stellen hun standpunt kenbaar te maken.

Het personeelscomité kan op eigen initiatief of op verzoek van de secretaris-generaal, laatstgenoemde op de hoogte stellen van alle moeilijkheden van algemeen belang in verband met de uitlegging of toepassing van dit reglement of van elke andere maatregel van algemene aard die het personeel betreft, waarbij deze maatregel al dan niet onderdeel kan uitmaken van dit personeelsreglement. Het personeelscomité dient over ieder voorstel tot wijziging van dit reglement, de salarisschaal, de vergoedingen en het stelsel voor de sociale zekerheid van medewerkers, zoals genoemd in artikel 12, te worden geraadpleegd.

Als de secretaris-generaal het personeelscomité om advies vraagt, bepaalt hij, rekening houdend met de urgentie van de aan het comité voorgelegde kwestie, binnen welke termijn het advies moet worden uitgebracht.”

PROTOCOL 29

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 2013 en van 31 december 2013 op 1 januari 2014 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 2013 en van 31 december 2013 op 1 januari 2014 tussen 18 uur en 8 uur.

PROTOCOL 30

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 2014 tot 31 december 2014.

PROTOCOL 31

Persbericht

Besluit

Het persbericht is goedgekeurd.

PROTOCOL 32

Datum van de volgende vergadering

Besluit

De volgende vergadering vindt plaats op 12 juni 2014 te Straatsburg.