

**CENTRALE  
COMMISSIE  
VOOR DE  
RIJNVAART**



**NAJAARSZITTING 2014**

**AANGENOMEN BESLUITEN**

**(2014 - II)**

**Straatsburg, 4 december 2014**



**CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART**

**CC/R (14) 2 def.**

**NAJAARSZITTING 2014**

**AANGENOMEN BESLUITEN**

**(2014-II)**

**Straatsburg, 4 december 2014**



# 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 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: Herdenking van bijzondere gebeurtenissen Feestelijke herdenking van het tweehonderdjarig bestaan van de CCR (2015) .....	1
Protocol 5: Visuele identiteit van de CCR.....	1
Protocol 6: Erkenning van de Internationale Commissie voor de Hydrologie van het Rijngebied (CHR) als intergouvernementele waarnemerorganisatie .....	2
Protocol 7: Erkenning van non-gouvernementele organisatie: de European Boating Association (EBA) .....	2
Protocol 8: Erkenning van non-gouvernementele organisatie: de Confederation of European Maritime Technology Societies (CEMT) .....	3

## III. Juridische zaken

Protocol 9: Ratificaties van verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR .....	3
---	---

## IV. Economische aspecten

Protocol 10: Economische situatie in de Rijnvaart.....	3
--	---

## V. Schipperspatenten en bemanning

Protocol 11: Erkenning van de door middel van de schoolopleiding van de schippersschool in Děčín (Tsjechische Republiek) verkregen beroepsbekwaamheid matroos en aanvaarding van de administratieve overeenstemming.....	20
Protocol 12: Erkenning van de door middel van de schoolopleiding van de schippersschool CERONAV (Roemenië) verkregen beroepsbekwaamheid matroos en aanvaarding van de administratieve overeenstemming.....	41
Protocol 13: Wijziging van artikel 3.02, derde lid, onderdeel a, van het RSP .....	62

## **VI. Verkeersregels**

Protocol 14: Wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (inhoudsopgave en artikel 1.07, vierde lid).....	65
---	----

## **VII. Technische voorschriften voor schepen**

Protocol 15: Definitieve wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn - Erkende classificatiebureaus (artikel 1.01).....	70
--	----

## **VIII. Vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren**

Protocol 16: Vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren .....	72
--	----

## **IX. Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg**

Protocol 17: Overeengekomen Lage Rivierstand (OLR) op de Rijn 2012 (2002-II-26, 2012-II-18).....	72
--	----

Protocol 18: Renovatie van het stuwensemble Neder-Rijn en Lek .....	76
---	----

Protocol 19: Aanleg en stabiliseren van grindoppervlakten langs de Rijn (Rijn-km 348,6 t/m 350,1).....	80
--	----

Protocol 20: Buiten bedrijf zetten van afzonderlijke kolken van de sluizen in de Boven-Rijn voor het uitvoeren onderhoudswerkzaamheden.....	82
---	----

## **X. 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 21: Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van de door comités en werkgroepen genomen beslissingen evenals kennisneming van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften .....	84
--	----

## **XI. Begroting en beheer**

Protocol 22: Begroting voor 2015 van de Centrale Commissie .....	125
--	-----

Protocol 23: Goedkeuring van de rekening over het jaar 2013 van de Centrale Commissie .....	125
---	-----

Protocol 24: Goedkeuring van de rekening over het jaar 2013 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvaardenden .....	125
---	-----

Protocol 25: Kwesties betreffende het secretariaat: Overeenkomst inzake de uitbreiding van de bevoegdheid van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa tot de medewerkers van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR).....	125
---	-----

	Bladzijde
Protocol 26: Wijziging van het personeelsreglement in verband met de invoering van een beroepsprocedure voor de medewerkers van de CCR.....	131
Protocol 27: Herziening van het functieoverzicht van het secretariaat.....	148
Protocol 28: Verlenging van het mandaat van de hoofdingenieur secretariaat.....	150

## **XII. Diversen**

Protocol 29: Onderbreking van het sluisbedrijf op het Grote Kanaal van de Elzas en op de gekanaliseerde Rijn, en in Nederland op de Nederrijn en de Lek tijdens de Kerst- en Nieuwjaarsnacht .....	150
Protocol 30: Onderbreking van het sluisbedrijf in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek gedurende het weekeinde .....	150
Protocol 31: Persbericht .....	150
Protocol 32: Datum van de volgende vergadering .....	150







## **AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE NAJAARSZITTING 2014**

---

### **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 internationale organisaties**

Geen besluit.

### **PROTOCOL 4**

#### **Herdenking van bijzondere gebeurtenissen**

Geen besluit.

### **PROTOCOL 5**

#### **Visuele identiteit van de CCR**

Geen besluit.

## **PROTOCOL 6**

### **Erkenning van de Internationale Commissie voor de Hydrologie van het Rijngebied (CHR) als intergouvernementele waarnemerorganisatie**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

gezien de gemeenschappelijke belangen van de Centrale Commissie en de Internationale Commissie voor de Hydrologie van het Rijngebied,

gezien artikel 44, quinquies, van de Herzene Rijnvaartakte,

gezien Besluit 2001-I-3-II over de invoering van de waarnemersstatus van erkende intergouvernementele organisatie,

gevolg gevend aan haar wens om de samenwerking met de Internationale Commissie voor de Hydrologie van het Rijngebied te versterken,

na geïnformeerd te zijn over de briefwisseling tussen haar secretaris-generaal en de uitvoerend secretaris van de Internationale Commissie voor de Hydrologie van het Rijngebied,

besluit de Internationale Commissie voor de Hydrologie van het Rijngebied de waarnemersstatus van intergouvernementele organisatie toe te kennen,

verleent haar secretariaat de toestemming om de praktische modaliteiten van deze samenwerking in gezamenlijk overleg met het secretariaat van de Internationale Commissie voor de Hydrologie van het Rijngebied nader uit te werken.

## **PROTOCOL 7**

### **Erkenning van non-gouvernementele organisatie: de Association Européenne de Navigation de Plaisance (EBA)**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

gezien haar Besluit 2001-I-3.III en de bijbehorende bijlage over de invoering van de status van erkende non-gouvernementele organisatie en ter vaststelling van de voorwaarden voor de verkrijging van deze status,

gezien het verzoek om erkenning van 6 juli 2014 van de Association Européenne de Navigation de Plaisance (EBA) en de toezegging in het genoemde verzoek om de regels die gelden voor erkende non-gouvernementele organisaties in acht te nemen,

gezien het representatieve karakter op Europees vlak van de EBA, waarin de representatieve organisaties voor de recreatievaart in Europa verenigd zijn,

kent deze organisatie de status toe van erkende, non-gouvernementele organisatie voor een duur van vijf jaar die verlengd kan worden, voor de volgende activiteitengebieden van de CCR die verband houden met de pleziervaart :

- bevordering van de binnenvaart ;
- ononderbroken streven naar betere veiligheidsnormen ;
- vermindering van de uitstoot van de diverse verontreinigende stoffen als gevolg van binnenvaartactiviteiten ;

verzoekt de secretaris-generaal het onderhavige besluit aan de EBA te doen toekomen.

## **PROTOCOL 8**

### **Erkenning van non-gouvernementele organisatie: de Confederation of European Maritime Technology Societies (CEMT)**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

gezien haar Besluit 2001-I-3.III en de bijbehorende bijlage over de invoering van de status van erkende non-gouvernementele organisatie en ter vaststelling van de voorwaarden voor de verkrijging van deze status,

gezien het verzoek om erkenning van 14 augustus 2014 van de Confederation of European Maritime Technology Societies (CEMT) en de toezegging in het genoemde verzoek om de regels die gelden voor erkende non-gouvernementele organisaties in acht te nemen,

gezien het representatieve karakter op Europees vlak van de CEMT, waarin met name verenigingen van technici op scheepvaartgebied en organismen die zich bezig houden met technisch onderzoek op scheepvaartgebied vertegenwoordigd zijn ;

kent deze organisatie de status toe van erkende, non-gouvernementele organisatie voor een duur van vijf jaar die verlengd kan worden, voor de volgende activiteitengebieden van de CCR :

- bevordering van de binnenvaart;
- ononderbroken streven naar betere veiligheidsnormen in de binnenvaart ;
- bevordering van innovatieve technologie in de binnenvaart ;
- prospectief onderzoek naar de technologische en economische ontwikkeling van de binnenvaart ;
- vermindering van de uitstoot van diverse verontreinigende stoffen als gevolg van binnenvaartactiviteiten ;
- verbetering van het imago van de binnenvaart ;

verzoekt de secretaris-generaal het onderhavige besluit aan de CEMT te doen toekomen.

## **PROTOCOL 9**

### **Ratificaties van verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR**

Geen besluit.

## **PROTOCOL 10**

### **Economische situatie in de Rijnvaart**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

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

neemt kennis van het verslag over de economische situatie in de Rijnvaart voor de eerste helft van 2014 en de vooruitzichten voor 2015.

**Bijlage**

**Verslag voor de Centrale Commissie over de economische situatie in de Rijnvaart in de eerste helft van 2014 en de vooruitzichten voor 2015**

**I. Economische randvoorwaarden en totaal vervoersvolume**

Het conjuncturele herstel in Europa dat zich in 2013 aftekende, kwam in 2014 onverwacht tot stilstand. In Duitsland was er in het tweede kwartaal sprake van een verrassende daling van het reële BBP van 0,2% ten opzichte van het kwartaal ervoor. In Frankrijk en Italië stagneerde het reële BBP. De oorzaken voor deze zwakke situatie zijn niet volledig duidelijk. De crisis in Oekraïne zou echter van belang kunnen zijn en heeft wellicht voor de energiebevoorrading van Europa tot onzekerheden geleid.<sup>1</sup>

De totale conjunctuurprognoses moeten in de tweede helft van 2014 naar beneden worden bijgesteld.<sup>2</sup> Voor het komende jaar moet voor Europa worden uitgegaan van een zwak herstel, dat vooral gebaseerd zal zijn op toenemende handel. Ongetwijfeld blijft de crisis in Oekraïne een sluimerend conjunctuurrisico voor Europa, dat in het geval van een politieke escalatie verreikende negatieve gevolgen kan hebben voor de Europese economie. Verdere risico's zijn een mogelijke afglijding van Italië en andere zuiderse eurolanden in een recessie.<sup>3</sup>

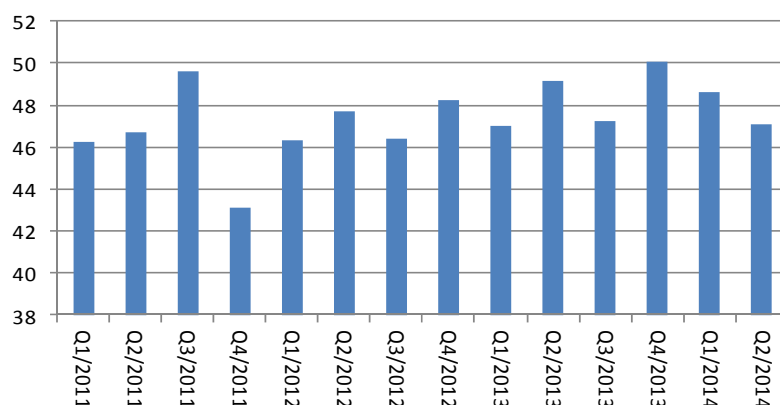
**Tabel 1: Reëel BBP, invoer en uitvoer voor de eurozone, incl. prognoses**

Groei (%)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Reëel BBP	3.2	3.0	0.3	-4.4	1.9	1.5	-0.6	-0.4	0.8	1.3	1.6
Invoer	8,5	6,4	0,5	-11,3	9,7	4,3	-0,9	0,5	3,4	3,8	4,5
Uitvoer	8.8	6.7	0.8	-12.5	11.3	6.5	2.2	1.8	3.5	4.3	4.6

Bron: International Monetary Fund (IMF), World Economic Outlook Database / Oktober 2014

Het vrachtvervoer over de Rijn werd in de eerste helft van 2014 beïnvloed door deze laagconjunctuur. Het vervoersvolume liep in het eerste en tweede kwartaal terug met 3% (ten opzicht van het kwartaal ervoor).

**Afb. 1: Vervoersvolume over de Rijn per kwartaal (Q) (2011-2014)**



Bronnen: berekening van het CCR-secretariaat met gegevens van destatis

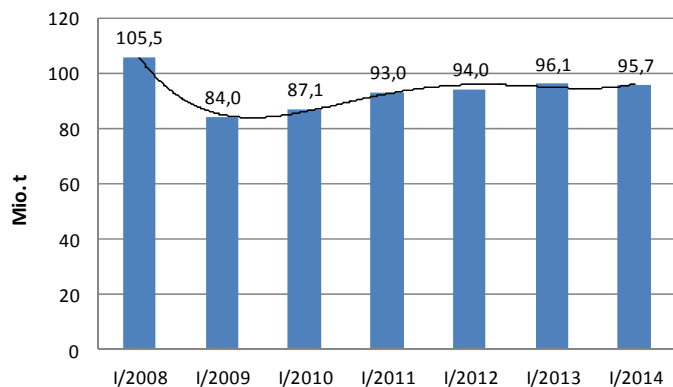
<sup>1</sup> Zie: Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel (IfW), 'Duitse conjunctuur in het najaar van 2014'

<sup>2</sup> Zie: IfW (2014), IMF (2014).

<sup>3</sup> Zie: Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut (HWWI) 2014, 'Conjunctuurvooruitzichten versombere[n]'. Mededeling van 4 september 2014.

In totaal werd tijdens de eerste helft van 2014 95,7 mln. ton vervoerd, tegenover 96,1 mln ton tijdens de eerste helft van 2013 (-0,5%). Dit betekende voor het eerst sinds jaren weer een – weliswaar lichte – achteruitgang van het halfjaarlijkse vervoersvolume (zie grafiek).

**Afb. 2: Vervoersvolume over de Rijn per semester (2008-2014)**



In mln. ton.

Bron : berekening van het CCR-secretariaat met gegevens van destatis

De vervoersprestatie liep echter wat sterker terug dan het vervoersvolume. Met 19,7 mld tonkilometer lag het product uit de vervoerde hoeveelheid en de vervoersafstand 4% lager dan in dezelfde periode in het jaar ervoor (20,5 mld. tkm).

## II. Situatie in de drogelandingvaart

### a) Vervoersvolumes

#### **Landbouwproducten inclusief levensmiddelen en veevoeders**

Tijdens de eerste helft van 2014 werden over de Rijn 5,5 mln. ton aan land- en bosbouwproducten vervoerd. Dat was een daling ten opzichte van 2013 met 725.000 ton, ofwel 11,5%. De volumes lagen 7% lager dan in dezelfde periode in 2012. Het vervoer van levensmiddelen en veevoeders bedroeg 3,5 mln. ton en lag daarmee 5% hoger dan in dezelfde periode in 2013.

In totaal werd er in beide segmenten bij elkaar circa 9,1 mln. ton vervoerd, tegenover 9,8 mln. vorig jaar. Het meerjarige gemiddelde tussen 2002 en 2013 bedraagt voor het halfjaarlijkse vervoersvolume ongeveer 9,6 mln. ton.

#### **Ertsen, metalen en metaalproducten**

Het vervoer van ertsen over de Rijn bereikte in de eerste helft van het jaar 16,7 mln. ton, ofwel een aanzienlijke stijging van 16,8% ten opzichte van 2013, toen in het eerste semester 11,7 mln. ton werd vervoerd.

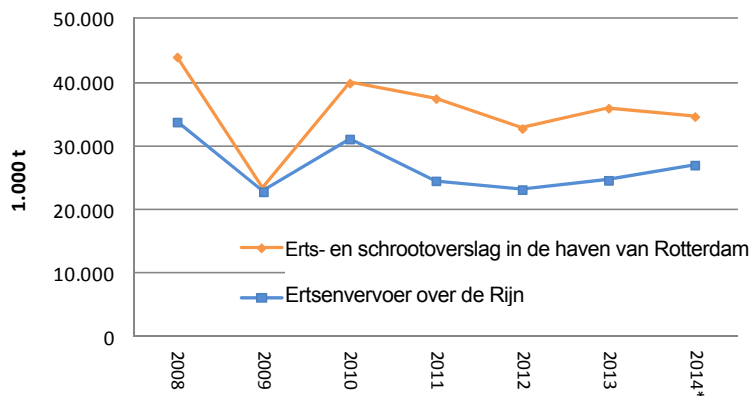
Hieruit blijkt dat het herstel van ertsvervoer over de Rijn, dat in het voorjaar van 2013 begon, zich voortzet. De maandelijkse volumes schommelden in de eerste helft van 2014 rond een gemiddeld niveau van 2,3 mln. ton. Dit niveau is weliswaar lager dan de circa 3 mln. ton die in 2008 per maand werd vervoerd.

Op de lange termijn zien we echter duidelijk dat het vervoer van ertsen voor 2008 (van 2002 tot en met 2007) op een gemiddelde van 2,3 mln. ton per maand lag. Tijdens de eerste helft van 2014 schommelde het vervoer van ertsen dus weer rond het meerjarige gemiddelde van de periode 2002 tot en met 2007.

Ook het vervoer van metalen en metaalproducten trok met een vervoersvolume van 5,7 mln. ton – een groei van 6 % - licht aan. Het ertsenvoer over de Rijn vertoont in vergelijking met de erts- en schrootoverslag in de zeehaven van Rotterdam voor de periode 2008-2014 een zeer vergelijkbaar verloop. Beide vertonen een licht opwaartse trend.<sup>4</sup>

Op basis van prognoses kan voor het ertsenvoer over de Rijn voor 2014 worden gerekend op een volume van circa 27 mln. ton. Dit zou neerkomen op een groei van 10% ten opzichte van 2013.

**Afb. 3: Erts- en schrootoverslag in de haven van Rotterdam en ertsenvoer over de Rijn**



Bron: berekeningen van de CCR met gegevens van destatis, Port of Rotterdam en World Steel Association. \* De cijfers voor 2014 zijn geëxtrapoleerd.

De Europese staalorganisatie EUROFER gaat voor 2015 uit van een toename van het staalverbruik in Europa met 2,5%. Ook de Duitse staalvereniging heeft positieve ramingen en rekt op een groei van 4% van de orderportefeuille tijdens de eerste helft van het jaar.

### **Steenkool**

Het steenkoolvervoer bedroeg in het eerste semester 16 mln. ton, tegenover 17,2 mln. ton vorig jaar. Dit komt neer op een daling van 6,7%.<sup>5</sup> Als verklaring voor deze krimp kan het verminderde gebruik van steenkool voor de stroomproductie tijdens de eerste helft van 2014 in Duitsland worden genoemd. De oorzaken hiervoor waren de milde winter en het toegenomen gebruik van hernieuwbare energiebronnen, die het gebruik van steenkool in elektriciteitscentrales tijdelijk iets hebben teruggedrongen.<sup>6</sup>

De uitvoer van steenkool van de VS naar Duitsland is de afgelopen jaren aanmerkelijk gestegen (zie de rechtse grafiek hieronder). Door de stimulering van schaliegas in de VS komt er steeds meer Amerikaanse steenkool op de wereldmarkt terecht, wat tot kelderende steenkoolprijzen leidt (zie linkse grafiek).<sup>7</sup> Hierdoor ontstaat er een prijsvoordeel voor steenkool ten opzichte van aardgas, zoals te zien was in 2014. Door deze economische randvoorwaarden voor de energiemarkt zou de invoer van steenkool en daardoor ook het vervoer van steenkool over de Rijn weer kunnen toenemen.

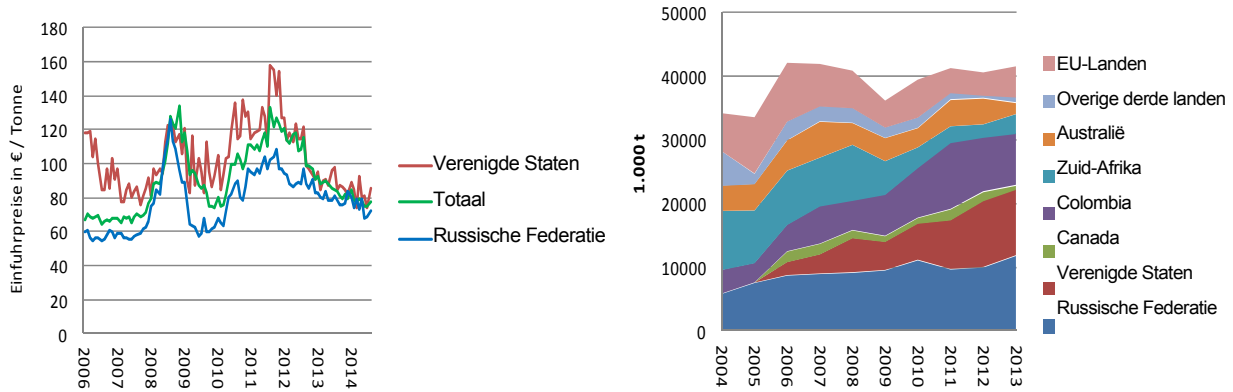
<sup>4</sup> Het vervoer van staalschroot voor omsmelting is door een wijziging in de overheidsstatistieken (omschakeling op NST 2007) voor de Rijn thans niet beschikbaar.

<sup>5</sup> Ook op de Duitse binnenwateren is het steenkoolvervoer met circa 6,7% gedaald. Zie: destatis (2014), 7 oktober 2014.

<sup>6</sup> Bron: Verein der Deutschen Kohleimporteure (VDKI), persbericht 2/2014.

<sup>7</sup> Zie: Verein deutscher Kohleimporteure (VDKI), jaarverslag 2014, blz. 24.

**Afb. 4 / 5: Invoerprijzen voor steenkool naar Duitsland en steenkoolinvoer per land**



**Afb. 4: Invoerprijzen in €/ton**

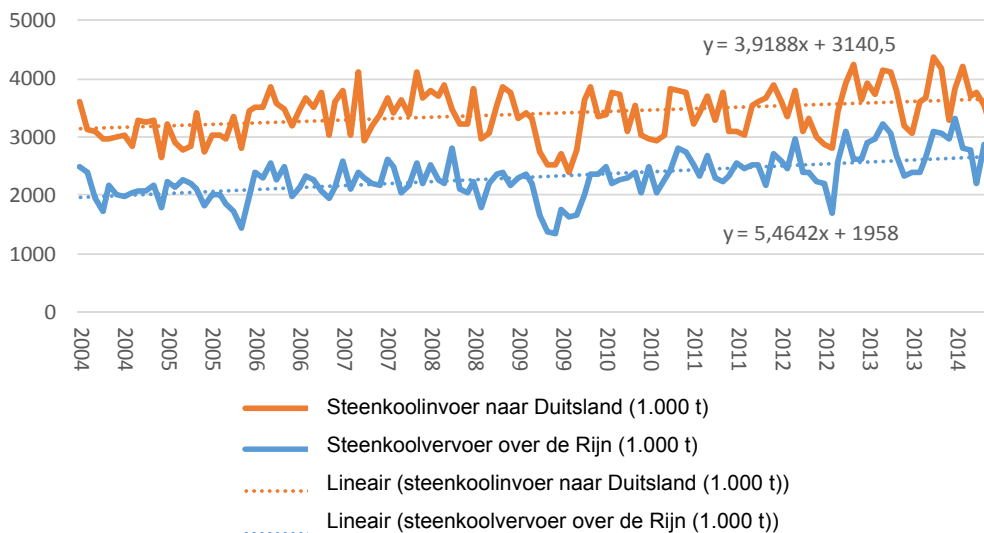
Bron: destatis. Totaal = gemiddelde van alle invoerprijzen voor alle herkomstlanden

In de zeehaven van Rotterdam nam de overslag van steenkool in de eerste drie kwartalen toe met 6%. De haven richt zich hoofdzakelijk op toenemende steenkoolvolumes in het achterland (in de richting van Duitsland), als gevolg van de ingebruikname van nieuwe steenkoolcentrales in het Rijngebied.

Vanwege de gebrekkige mogelijkheid van hernieuwbare energiebronnen om te zorgen voor de elektriciteitsopwekking in basislast en uitgaand van een statische levensduur<sup>8</sup> van de wereldwijde steenkoolreserves van ongeveer 100 jaar, zal steenkool binnen afzienbare tijd een belangrijke bouwsteen blijven in de energiebevoorrading van veel Europese landen, waaronder Duitsland.

In een meerjarig overzicht (2004-2014) vertonen zowel de invoer als het vervoer van steenkool over de Rijn een stijgende trend, zoals te zien is in de volgende grafiek.

**Afb. 6: Maandelijks steenkoolvervoer over de Rijn en steenkoolinvoer naar Duitsland (2004-2014) in 1.000 t**



Bron: berekeningen van de CCR met gegevens van destatis

<sup>8</sup> De statische levensduur van een grondstof is het tijdsbestek in jaren waarvoor met het huidige verbruik de wereldwijd bekende en economisch rendabele reserves van een niet-hernieuwbare grondstof nog volstaan. De dynamische levensduur is daarentegen gebaseerd op een model voor de evolutie van het verbruik en gaat in het eenvoudigste geval uit van een jaarlijks constant toenemend verbruik.

Een vergelijking tussen beide trends laat zien dat het steenkoolvervoer een sterkere groei vertoont dan de invoer van steenkool. Dit duidt op een toenemend marktaandeel van de binnenvaart in het achterlandvervoer. Ook de cijfers van de steenkoolvereniging *VDKI* laten inderdaad zien dat het aandeel van de binnenvaart voor steenkool de afgelopen jaren is gegroeid, van circa 35% in 2010 naar ruim 50% in 2013.

### Containers

Het containervervoer overschreed voor de tweede keer op rij binnen een half jaar de grens van 1.000.000 TEU.

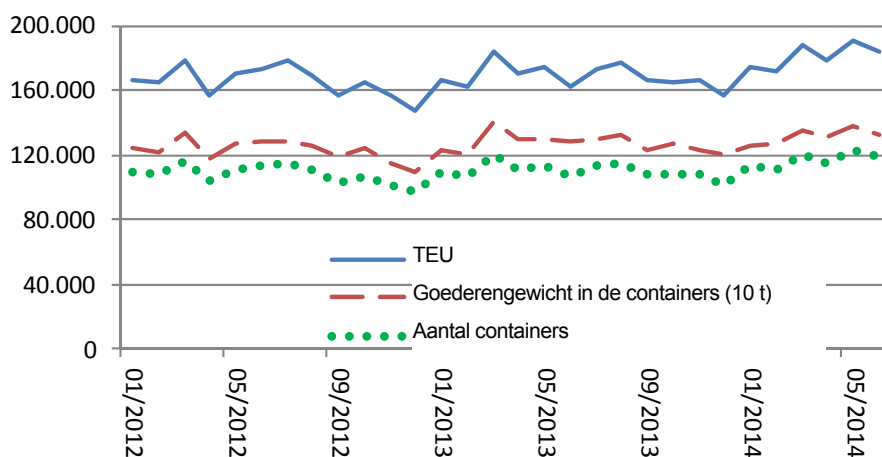
**Tabel 2 : Containervervoer over de Rijn in het eerste half jaar van 2013 en 2014**

	Aantal containers	Mln. TEU	In containers vervoerd goederengewicht (mln. t)
Eerste helft 2013	665.213	1.018.726,25	7,7
Eerste helft 2014	700.285	1.085.225,75	7,9
Groei (%)	+5,2 %	+6,5 %	+2,6 %

Bron: berekening van de CCR met gegevens van destatis

Een verklaring voor de iets lagere groei van het vervoerde gewicht is de lichte toename van het percentage lege containers, van 31% in 2013 naar 33% in de eerste helft van 2014.<sup>9</sup>

**Afb. 7 : Maandelijks containervervoer over de Rijn (1/2012 – 6/2014)**



Bron: berekening van de CCR met gegevens van destatis

Wat betreft de zeehavenoverslag van containers was er in Rotterdam met een toename van 1,9% voor de TEU-volumes een iets zwakkere groei dan over de Rijn.<sup>10</sup> Het vervoerde goederengewicht nam echter met vrijwel hetzelfde percentage toe als op de Rijn (2,7%).

<sup>9</sup> Zie hiervoor de tabel in de bijlage, waarin de maandelijkse percentages lege containers voor de eerste zes maanden van 2014 zijn opgenomen.

<sup>10</sup> Bron: Port of Rotterdam (2014), persbericht van 18 juli 2014.



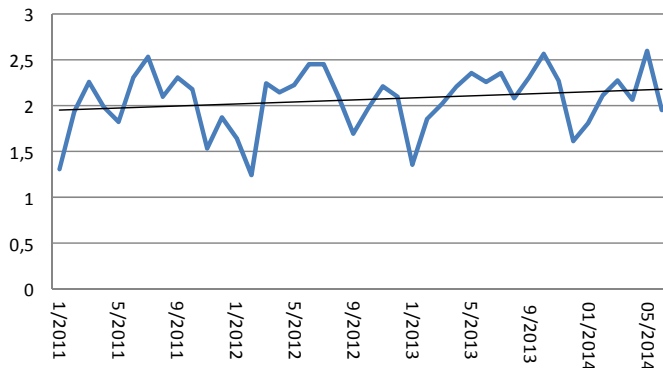
### **Zand, grind, stenen, aarde en bouwmaterialen**

In dit segment werd in het eerste semester 12,8 mln. ton vervoerd. Dit is een stijging van 6% ten opzichte van de eerste helft van 2013.

In de volgende grafiek is duidelijk te zien dat het vervoer van zand, aarde en bouwmaterialen in de wintermaanden een seizoensgebonden dieptepunt bereikt. Ook in 2014 kon dit met de bouwactiviteiten samenhangende fenomeen worden waargenomen. In 2014 was dit

seizoensgebonden dieptepunt echter minder sterk dan in de jaren ervoor. Al met al kan voor de periode 2011-2014 een licht stijgende lijn worden vastgesteld.

**Afb. 8: Maandelijks vervoer van zand, aarde en bouwmaterialen over de Rijn (mln. t)**



Bron: berekening van de CCR met gegevens van destatis

### **b) Vrachtprijzen**

De verhouding vraag-aanbod wordt, met stagnerende vervoersvolumes, nog steeds gekenmerkt door overcapaciteit. Een vervoersmarktbarometer van het *Centrum voor Europees Economisch Onderzoek* (Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung, ZEW), die door middel van regelmatige enquêtes samen met *PROGNOS*<sup>11</sup> wordt opgesteld, stelde in het tweede kwartaal van 2014 voor de vrachtprijzen in de Rijnvaart en in het grensoverschrijdende vervoer naar West- en Oost-Europa een licht stijgende trend vast.

Vergeleken bij het vierde kwartaal van 2013 ging geen van de respondenten nog uit van dalende vervoersprijsen; het percentage respondenten dat nog op stijgende vrachtprijzen rekende, nam in het tweede kwartaal van 2014 licht toe, maar bleef procentueel laag. De overgrote meerderheid, ongeveer twee derde van de ondervraagden, verwachtte stagnerende vervoersprijsen.

Op grond van de lichte stijging van de vrachtprijzen is er hier en daar een verandering in de vrachtcontracten vast te stellen, van spotmarktcontracten naar langetermijncontracten. Dit biedt de verladers meer zekerheid tegen een te sterke stijging van de transportkosten.

### **c) Waterstanden**

De waterstanden van de Rijn liepen in de eerste helft van het jaar in Ruhrort aan de Benedenrijn op, terwijl ze in de Middenrijn bij Kaub licht daalden. Hierdoor is in Ruhrort de maximaal mogelijke beladingsgraad, die toch al een hoog niveau vertoonde, verder gestegen in de richting van een benutting van 100% van de beschikbare laadruimte. De maximaal mogelijke beladingsgraad in Kaub is echter – afhankelijk van de scheepscategorie – gedaald naar circa 60 tot 80%.

11

Vgl.: [www.zew.de](http://www.zew.de). De resultaten van de vervoersmarktbarometer zijn gebaseerd op regelmatige enquêtes door Prognos AG Basel en het ZEW. De enquêtes vinden per kwartaal plaats en hieraan nemen deskundigen van 250 ondernemingen uit de verladende en vervoerssector deel. Ze worden gevraagd naar de ontwikkeling van het vervoersvolume en de vervoersprijsen in Duitsland en in het grensoverschrijdende vervoer.

### III. Situatie in de tankvaart

#### a) Vervoersvolumes

##### **Chemische producten**

Met een volume van 10,7 mln. ton werden er tijdens de eerste zes maanden van dit jaar 2,6% meer chemische producten over de Rijn vervoerd. Het volume nam echter maand na maand af. Deze daling verliep parallel aan de sombere stemming in de chemische industrie, die tijdens de tweede helft van het jaar te kampen kreeg met een dalende productie.<sup>12</sup>

In het derde kwartaal stabiliseerde de situatie zich enigszins. Het vooruitzicht voor 2015 is echter erg terughoudend. De index over het ondernemingsklimaat, die door *Verband der Chemischen Industrie (VCI)* werd gepubliceerd en waarin een inschatting wordt gemaakt van de huidige economische situatie en de verwachtingen voor de komende zes maanden, toonde voor het gehele jaar 2014 een neerwaartse trend.

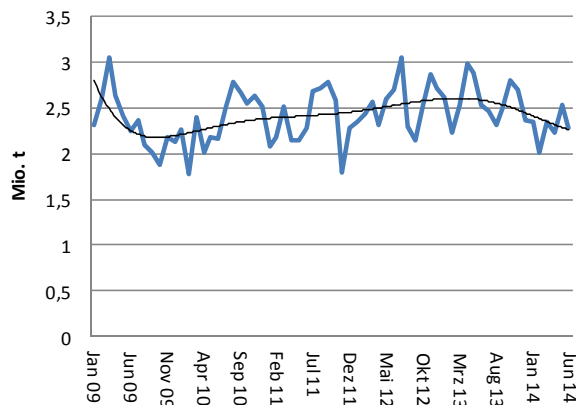
##### **Aardolieproducten**

De bepalende factoren voor het vervoer waren tijdens het eerste semester niet rooskleurig. Door de milde winter was de behoefte aan stookolie in Duitsland in de eerste helft van het jaar aanmerkelijk lager dan vorig jaar, toen het erg koud was.

Ook de opslag bood nauwelijks impulsen. Zo heerste er tijdens de eerste zes maanden een backwardation-fase (hogere spotmarktprijzen dan termijnprijzen) op de markt voor aardolieproducten. Daardoor kregen groothandelaren en importeurs nauwelijks prikkels om aardolieproducten in tanks op te slaan.<sup>13</sup>

Pas in juni veranderde de markt in een lichte *contango* (lagere spotmarktprijzen dan termijnprijzen), maar dit was nog te beperkt om een fundamentele verandering in het vervoer tot stand te brengen.

**Afb. 9: Vervoersvolumes voor vloeibare aardolieproducten over de Rijn (1/2009 – 6/2014)**



Bron: destatis; berekening CCR

<sup>12</sup> Bron: Verband der chemischen Industrie (VCI), kwartaalverslag – Verslag over de economische situatie van de chemische industrie in het derde kwartaal van 2014.

<sup>13</sup> Hierbij zijn de prijzen op de spotmarkt hoger dan de prijzen voor de levering van olie op een later tijdstip.

Tijdens de tweede helft van het jaar kelderde de olieprijs sterk. Terwijl de prijs in juni nog boven de 110 dollar lag, was deze begin november gezakt tot 85 dollar.<sup>14</sup>

**Afb. 10: Olieprijs in dollar (Brent) tussen november 2013 en november 2014**



Bron: [www.finanzen.net/rohstoffe/oelpreis](http://www.finanzen.net/rohstoffe/oelpreis)

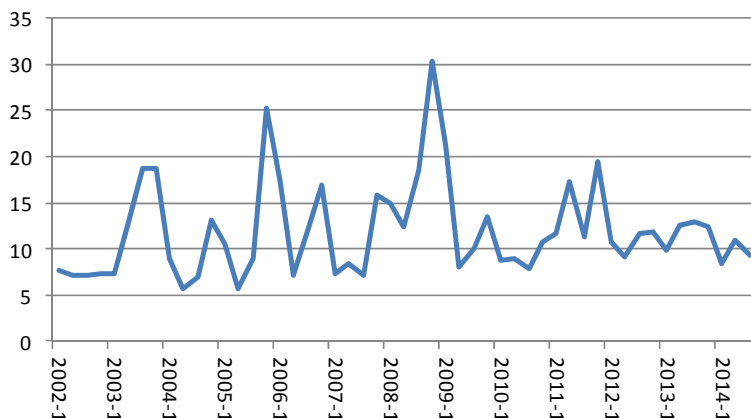
De neergang van de spotmarktprijs leidde in de tweede helft van het jaar op de future-markten voor gasolie, die van belang zijn voor het vervoer van aardolieproducten vanaf Rotterdam, dan ook tot een lichte contango-situatie.<sup>15</sup> Voor komend jaar wordt het steeds waarschijnlijker dat er vaker contango-situaties zullen optreden.

## b) Vrachtprijzen

Het niveau van de vrachtprijzen in de tankvaart lag tijdens de eerste drie kwartalen van 2014 duidelijk onder het niveau van dezelfde periode vorig jaar. Ook een vergelijking met de periode 2002 tot eind 2014 vertoont een opvallend verschil.

Zoals hierboven beschreven is dit vooral te verklaren door de zwakke vervoersvraag in combinatie met de overcapaciteit op de tankvaartmarkt.

**Afb. 11: Gemiddelde vrachtprijzen voor vervoer in de tankvaart vanaf Rotterdam \***



Bron: berekening van het CCR-secretariaat met gegevens van PJK International. \* Gemiddelde uit de vrachtprijzen naar Duisburg, Dortmund, Keulen, Frankfurt a.M., Karlsruhe, Bazel. Mton = metrische ton

<sup>14</sup> De oorzaken zijn vooral de heropening van twee Libische olieterminals en de *fracking-boom* in de VS.

<sup>15</sup> Zie: PJK International b.v. / Market Info October 30th 2014

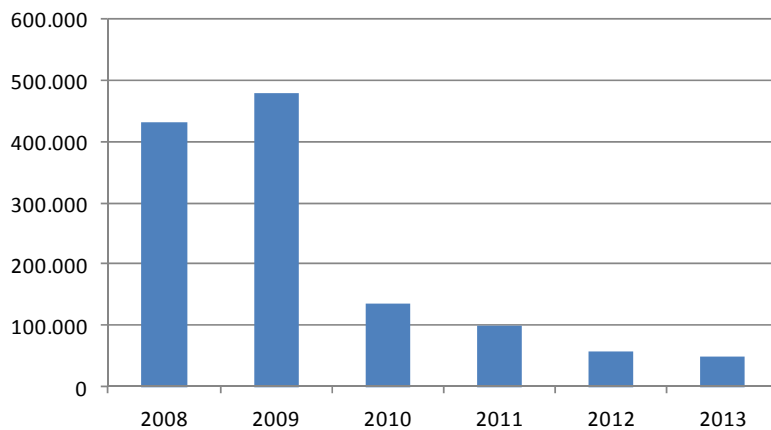
## IV. Ontwikkeling van de laadcapaciteiten

### **Drogeladingvaart**

Nu er voor het jaar 2013 definitieve cijfers beschikbaar zijn, kan worden berekend dat er in de drogeladingvaart circa 48.000 ton aan nieuwe laadcapaciteit is bijgekomen. De gemiddelde laadcapaciteit van de nieuwe eenheden ligt voor motorvrachtschepen rond de 3000 ton en voor de nieuwe duwbakken rond de 3900 ton. Verder zijn er ook enkele duw- en sleepboten op de markt gekomen.

Voor 2014 zijn er nog geen definitieve cijfers beschikbaar. Volgens gegevens van de IVR voor de eerste tien maanden bedraagt het aantal nieuw gebouwde schepen slechts drie eenheden. Cijfers over het aantal gesloopte schepen zijn voor het lopende jaar nog niet beschikbaar.

**Afb. 12: Nieuw gebouwde schepen in de drogeladingvaart in ton (2008-2013) \***



Bron: IVR. \* Voor 2014 zijn nog geen definitieve cijfers beschikbaar.

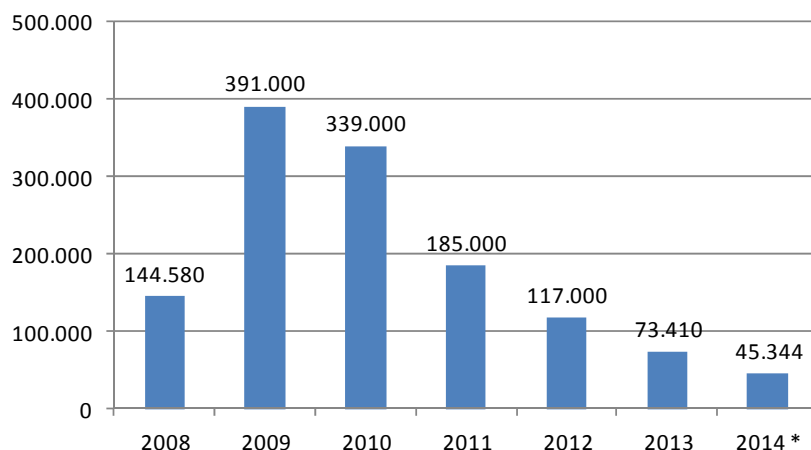
### **Tankvaart**

Tot eind oktober 2014 zijn er in het scheepsregister van de IVR in totaal 15 nieuwe tankschepen geregistreerd, waaronder een bunkerschip. In dezelfde periode vorig jaar werden er 24 nieuwe eenheden geregistreerd. Dit wijst erop dat de nieuwbouw in de Europese tankvaart in 2014 verder is teruggelopen.

De nieuwe eenheden van 2014 zijn in totaal goed voor 45.000 ton, wat neerkomt op gemiddeld ongeveer 3200 ton per eenheid. Vergeleken bij de huidige gemiddelde laadcapaciteit van de Europese tankvaartvloot (van een kleine 2000 ton) beschikken de schepen die in 2014 op de markt zijn gekomen over een aanmerkelijk groter tonnage.

Onder de eenheden die in 2014 op de markt zijn gekomen, bevinden zich enkele tankschepen met een laadvermogen van meer dan 6000 ton.

**Afb. 13: Nieuw gebouwde schepen in de tankvaart in ton (2008-2014) \***



Bron: IVR \* België, Duitsland, Nederland, Frankrijk, Zwitserland en Luxemburg. De waarde voor 2014 is gebaseerd op de eerste 10 maanden van het jaar.

De twee volgende tabellen tonen de verdeling van de nieuw gebouwde schepen per tonnageklasse en per land.

**Tabel 3: Aantal nieuw gebouwde schepen in de Europese tankvaart per tonnageklasse \***

Tonnage (t)	Aantal 2013	Aantal 2014
1000-2000	13	5
2000-3000	15	5
3000-4000	2	0
> 4000	1	4
Alle tonnageklassen	31	14

Bron: berekening CCR met gegevens van IVR en [www.vlootschouw.nl](http://www.vlootschouw.nl) \* zonder bunkerschepen. De cijfers voor 2014 omvatten de registraties van de eerste tien maanden van 2014.

**Tabel 4: Aantal nieuw gebouwde schepen in de Europese tankvaart naar vlaggenstaat \***

Tonnage (t)	Aantal 2013	Aantal 2014
België	3	2
Duitsland	10	4
Nederland	17	8
Zwitserland	2	1
Luxemburg	1	0
Europa in totaal	33	15

Bron: berekening CCR met gegevens van IVR en [www.vlootschouw.nl](http://www.vlootschouw.nl) \* inclusief bunkerschepen. De cijfers voor 2014 omvatten de registraties van de eerste tien maanden van 2014.

Cijfers over het aantal gesloopte schepen zijn voor het lopende jaar nog niet beschikbaar.

### Passagiersvaart

Het nieuwbouwperscentage blijft onverminderd hoog. Voor het lopende jaar kan worden uitgegaan van een dertigtal nieuwe hotelschepen, hetgeen overeenkomt met 10% van het Europese vlootbestand.<sup>16</sup>

Het leeuwendeel van de nieuwe hotelschepen vaart onder Zwitserse vlag. Dit kan worden toegeschreven aan de sterke uitbreidingsactiviteiten van één enkele Zwitserse onderneming, die zich nadrukkelijk concentreert op de Engelstalige markt.

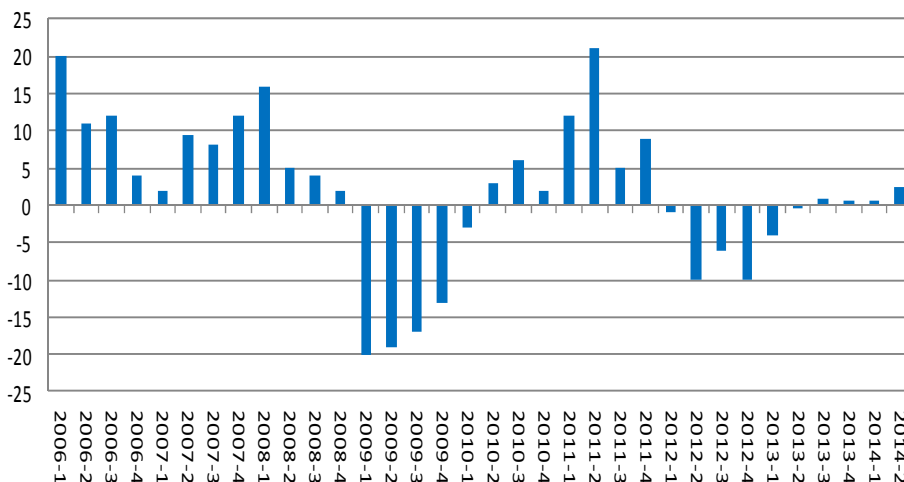
Het grootste deel van de in 2014 nieuw op de markt gekomen schepen heeft een lengte van 135 meter en een breedte van 11 tot 11,50 meter. Dit scheepstype, dat ook wel *long ship* wordt genoemd, biedt plaats aan circa 190 gasten. Deze capaciteit ligt duidelijk boven het gemiddelde van de bestaande vloot, dat rond de 143 gasten ligt.<sup>17</sup>

Een economische parameter die zich in 2014 gunstig heeft ontwikkeld voor de Europese passagiersvaart, is de wisselkoers van de euro tegenover de Amerikaanse dollar. Zo is de euro in de loop van het jaar verder gedevalueerd en gezien de sterkere groeiverwachtingen in de VS en het zeer soepele Europese monetaire beleid, kan ook voor 2015 worden gerekend op een verdere devaluatie. Dit maakt Europese riviercruises voor Amerikaanse klanten betaalbaarder.

### V. Exploitatieomstandigheden in de eerste helft van 2014

De omzetontwikkeling in de Nederlandse binnenvaartsector vertoonde in het eerste semester van 2014 een licht opwaartse trend. Na de stagnatie van 2013 en de minimale groei van 0,5% in het eerste kwartaal van 2014 kon in het tweede kwartaal van 2014 een toename van 2,5% worden opgetekend.<sup>18</sup>

**Afb. 14: Omzetontwikkeling in de Nederlandse binnenvaartsector Q1/2006 tot Q2/2014 (in % ten opzichte van het kwartaal van het jaar ervoor)**



Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)

<sup>16</sup> Bron: IVR; SeaConsult

<sup>17</sup> Bron: SeaConsult

<sup>18</sup> Gegevens steeds als procentuele verandering ten opzichte van het zelfde kwartaal in het jaar ervoor.

De kostenontwikkeling volgde tijdens de eerste twee kwartalen van 2014 de licht stijgende lijn van de afgelopen jaren. Voor de afzonderlijke kostenposten konden de volgende trends worden vastgesteld:

- Personeelskosten: lichte stijging
- Brandstofkosten: stagnatie ten opzichte van vorig jaar, maar een stijging in het lopende jaar
- Verzekeringskosten: daling van circa 10 %
- Havenkosten: lichte stijging
- Kapitaalkosten: nauwelijks veranderd, maar hoog.<sup>19</sup>

## VI. Vooruitzichten voor 2015

Voor de afzonderlijke goederensegmenten kunnen de volgende trends worden geregistreerd:

### ***Vervoersvraag in de drogeladingvaart***

#### ***Steenkool:***

- Stijgende export vanuit de VS naar Europa
- Dalende steenkoolprijzen
- Investerings in nieuwe kolencentrales en kolenoverslagplaatsen in het Rijngebied

#### ***Ertsen:***

- Herstel van de Duitse staalindustrie houdt aan
- De vervoerde hoeveelheid ertsen gaat weer in de richting van het gemiddelde van de periode 2002-2008

#### ***Zand, aarde & bouwmaterialen:***

- Licht opwaartse trend voor de periode vanaf 2011
- Groeipercentage 2013/2012: +3 %; 2012/2011: 1,5 %
- Er bestaan echter nog structurele obstakels voor de groei van dit segment op lange termijn (strengere milieueisen voor de toekenning van vergunningen voor de ontsluiting van grindwinningsgebieden)

#### ***Landbouwproducten, levensmiddelen en veevoeders:***

- Het vervoer is sterk afhankelijk van de weersomstandigheden en de oogstresultaten

#### ***Containers:***

- Aanhoudende toename van het containervervoer over de Rijn
- De groeipercentages voor het vervoerde goederengewicht vallen proportioneel gezien lager uit dan die van de TEU-volumes

---

<sup>19</sup> Hoewel het algemene renteniveau laag is, kan worden geconstateerd dat scheepsfinancieringen meestal contracten van 10 tot 15 jaar zijn, zodat de schepen die tussen 2006 en 2012 gebouwd werden nog onder een hoge rente te lijden hebben (6-7%).

### **Vervoersvraag in de tankvaart**

#### **Aardolieproducten**

- Neerwaartse druk op de olieprijs als gevolg van de uitbreiding van het wereldwijde olieaanbod
- Hierdoor meer stimulans om stookolie te kopen.
- Licht gestegen tendens tot *contango* leidt eveneens tot stijgende vervoersvolumes
- Weersinvloeden (winter) zijn eveneens van belang.

#### **Chemische producten**

- Vooruitzicht wordt gekenmerkt door sombere economische verwachtingen.
- De chemiestandplaatsen in West-Europa staan onder druk door hoge energie- en brandstofkosten<sup>20</sup>

---

20

Vgl. hiervoor de onlangs verschenen studie van Oxford Economics en de vereniging van de chemische industrie (VCI). Hierin staat dat Duitsland als chemielocatie de afgelopen 20 jaar aan concurrentievermogen heeft ingeboet. Als redenen hiervoor worden in de studie vooral te hoge energie- en grondstofprijzen in Duitsland genoemd. VCI (2014), Die Wettbewerbsfähigkeit des Chemiestandorts Deutschland im internationalen Vergleich.



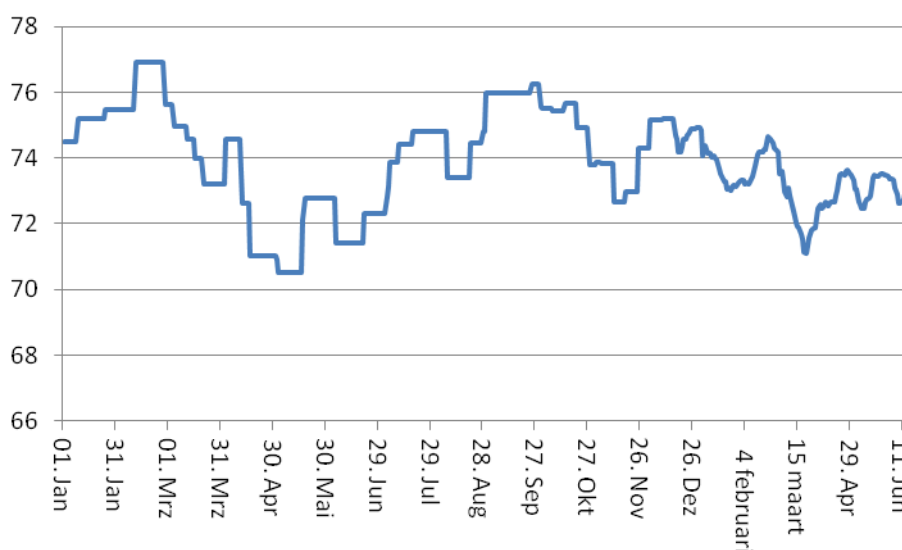
## Bijlage

**Tabel 5 : Containervervoer over de traditionele Rijn – per maand en beladingsgraad**

		Aantal containers	TEU	Goederengewicht in de containers (t)	Aandeel leeg en beladen (%) - Aantal	Aandeel leeg en beladen (%) - TEU
<b>Januari</b>	leeg	38.054,00	58.679,50	0	33,7	33,8
	beladen	74.715,00	115.013,75	1.261.371,00	66,3	66,2
	<b>totaal</b>	<b>112.769,00</b>	<b>173.693,25</b>	<b>1.261.371,00</b>		
<b>Februari</b>	leeg	34.138,00	52.747,50	0	30,8	30,6
	beladen	76.878,00	119.472,50	1.264.279,00	69,2	69,4
	<b>totaal</b>	<b>111.016,00</b>	<b>172.220,00</b>	<b>1.264.279,00</b>		
<b>Maart</b>	leeg	39.313,00	62.061,25	0	32,6	33,2
	beladen	81.212,00	125.108,00	1.354.336,00	67,4	66,8
	<b>totaal</b>	<b>120.525,00</b>	<b>187.169,25</b>	<b>1.354.336,00</b>		
<b>April</b>	leeg	38.234,00	60.193,00	0	33,2	33,7
	beladen	76.813,00	118.495,75	1.311.228,00	66,8	66,3
	<b>totaal</b>	<b>115.047,00</b>	<b>178.688,75</b>	<b>1.311.228,00</b>		
<b>Mei</b>	leeg	40.467,00	63.966,00	0	33,0	33,7
	beladen	82.127,00	126.120,75	1.378.302,00	67,0	66,3
	<b>totaal</b>	<b>122.594,00</b>	<b>190.086,75</b>	<b>1.378.302,00</b>		
<b>Juni</b>	leeg	40.703,00	63.652,00	0	34,4	34,7
	beladen	77.631,00	119.715,75	1.328.385,00	65,6	65,3
	<b>totaal</b>	<b>118.334,00</b>	<b>183.367,75</b>	<b>1.328.385,00</b>		
<b>Eerste helft 2014</b>	leeg	230.909,00	361.299,25	0	33,0	33,3
	beladen	469.376,00	723.926,50	7.897.901,00	67,0	66,7
	<b>totaal</b>	<b>700.285,00</b>	<b>1.085.225,75</b>	<b>7.897.901,00</b>		

Bron: berekeningen CCR met gegevens van het Duitse bureau voor statistiek (destatis).

**Afb. 15 : Ontwikkeling van de gasolieprijs tussen begin 2013 en midden 2014 \***



Bron: CBRB (per 100 liter, zonder btw en CDNI-heffing)

**Tabel 6 : Vervoersvolume op de traditionele Rijn in de eerste helft van 2014**

Goederensegment	Vervoersvolume (Mln. t)	Verandering van het volume in %
Land- en bosbouwproducten	5,5	-11,5%
Levensmiddelen en veevoeders	3,5	+5%
Ertsen	16,7	+16,8%
Metalen	5,7	+6%
Zand, aarde & bouwmaterialen	12,8	+6%
Kolen	16	-7%
Aardolieproducten	13,7	-13%
Chemische producten	10,7	+2,6%
Containers	7,9	+2,6%
Overige goederen *	3,2	+/- 0 %
<b>TOTAAL</b>	<b>95,7</b>	<b>-0,5 %</b>

Bron: berekeningen CCR met gegevens van destatis.

\* Door wijzigingen in de statistische goederennomenclatuur behoren hiertoe ook belangrijke segmenten zoals metaalschroot.

Afzonderlijke gegevens voor deze categorie zijn om statistische redenen (nieuwe goederennomenclatuur NST/R) echter niet meer beschikbaar.

## Vooruitzichten voor 2015

Segment	Productie/invoer	Aandeel in het totale vervoer	Verwachte invloed op de vervoersvraag (ten opzichte van het jaar ervoor)
Landbouw, levensmiddelen en veevoerders	Licht positieve trend van de afgelopen jaren zou zich kunnen voortzetten	14 %	+
Kolen	Stijgende invoer van steenkool door energie-afhankelijke factoren en lage steenkoolprijs	25 %	+
Staalindustrie: ertsen	Staalproductie trekt aan	17 %	+
Staalindustrie: metalen	Staalproductie trekt aan	8 %	+
Zand, aarde, bouwmaterialen	Lichte toename	17 %	+
Overige goederen (waaronder containers)	Constante, maar geringe groei	20 %	+
<b>Totaal vooruitzicht voor de ontwikkeling van de vraag in de drogeladingvaart</b>			<b>+</b>
Aardolieproducten	Dalende olieprijs kan leiden tot opleving aardoliemarkt	60 %	+
Chemische producten	Economische verwachtingen voor de chemische industrie zijn somber gestemd	40 %	0
<b>Totaal vooruitzicht voor de ontwikkeling van de vraag in de tankvaart</b>			<b>+</b>

### Bronnen:

Eurofer

Euracoal

Verein deutscher

Kohleimporteure

Verband der chemischen

Industrie

CEFIC

Vooruitzichten: CCR op basis van historische reeksen en berekeningen

### Ontwikkeling

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

## PROTOCOL 11

### Schipperspatenten en bemanning

#### **Erkenning van de door middel van de schoolopleiding van de schippersschool in Děčín (Tsjechische Republiek) verkregen beroepsbekwaamheid matroos en aanvaarding van de administratieve overeenstemming**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

gelet op haar wens te blijven bijdragen aan de integratie en de ontwikkeling van de Europese binnenvaartmarkt,

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

in de wens bij te dragen aan de uitvoering van de VISIE 2018,

beseffend dat de erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos van buiten de Rijnstaten een maatregel betreft die de verplichtingen van het bedrijfsleven beoogt te vereenvoudigen en die op significante wijze aan de economische dynamiek van de sector kan bijdragen,

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

erkent, onder voorbehoud van de inwerkingtreding van de bij dit besluit gevoegde administratieve overeenstemming, de geldigheid op de Rijn van de door middel van onderstaande schoolopleiding verkregen beroepsbekwaamheid matroos:

**Middelbare schippers- en technische ambachtsschool, Děčín VI  
(Střední škola lodní dopravy a technických řemesel, Děčín VI)  
(hierna de schippersschool in Děčín)**

aangetoond door

**het einddiploma (Vysvědčení o závěrečné zkoušce) afgegeven door de Middelbare schippers- en technische ambachtsschool, Děčín VI**

**en de leerovereenkomst (Výuční list) afgegeven door de Middelbare schippers- en technische ambachtsschool, Děčín VI**

neemt de bijgaande administratieve overeenstemming aan en verleent de secretaris-generaal toestemming om tot de ondertekening over te gaan van de

**Administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos in aanvulling op de administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes.**

**Bijlage**

**Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle de la  
qualification de matelot obtenue par formation professionnelle complétant  
l'Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle  
des livrets de service**

*Préambule*

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (ci-après la « CCNR »),

et

le Ministère des Transports de la République tchèque (ci-après « l'Administration contractante »),

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

conscients que la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle, en facilitant la libre circulation des membres d'équipage en Europe, fait partie des mesures permettant d'assurer une offre suffisante de main-d'œuvre,

constatant que cette reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle et attestée dans les livrets de service reconnus est un complément à la reconnaissance des temps de navigation et de l'aptitude physique et psychique,

constatant que des formations professionnelles de matelots permettent d'acquérir des compétences comparables,

réaffirmant leur volonté de contribuer à l'intégration et au développement du marché européen du transport par voie de navigation intérieure,

conscients que la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelots obtenue par formation professionnelle constitue un processus évolutif compte tenu des travaux en cours,

souhaitant contribuer à la mise en œuvre du programme NAIADES II (2014-2020) qui vise à ce que le marché dispose d'une main-d'œuvre suffisante et qualifiée et dans l'attente d'une harmonisation plus large au niveau européen,

souhaitant contribuer à la mise en œuvre de la VISION 2018 qui vise à moderniser les formations et qualifications du personnel de la navigation et à renforcer l'attractivité des métiers de la navigation intérieure afin d'assurer une offre suffisante de main-d'œuvre, thème prioritaire de la présidence néerlandaise,

constatant que la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle doit s'accompagner de mécanismes de coopération administrative entre les autorités compétentes, pour notamment préciser les modalités d'inscription dans les livrets de service reconnus, pour permettre l'évolution des plans de formation, pour développer des pratiques communes et pour mettre en place des systèmes fiables d'échange d'informations,

constatant que l'Administration contractante a signé l'Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle des livrets de service,

vu le rapport de la délégation allemande du 7 juillet 2014,

vu la déclaration de l'Administration contractante du 9 juillet 2014 relative à l'acceptation d'une réciprocité de la reconnaissance des qualifications de matelot rhénanes obtenues par formation professionnelle,

vu le compte rendu de l'audition qui s'est tenue le 3 septembre 2014,

vu la proposition du Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle du 8 octobre 2014,

sont convenus de l'Arrangement qui suit :

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

### **Autorités compétentes**

Les autorités compétentes sont, d'une part, les autorités de l'Administration contractante de l'Etat qui procèdent à l'inscription de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle dans les livrets de service et, d'autre part, les autorités rhénanes compétentes conformément à l'Appendice 1 à l'Instruction de service n° 4.

## **Article 2**

### **Reconnaissance mutuelle**

1. La CCNR reconnaît la validité sur le Rhin de la qualification de **matelot**

obtenue par la formation professionnelle achevée avec succès à

**l'Ecole secondaire de la navigation et l'artisanat technique, Děčín VI**  
**(Střední škola lodní dopravy a technických řemesel, Děčín VI)**  
(Ci-après : Ecole de bateliers de Děčín)

attestée par

**le Diplôme de fin de formation (Vysvědčení o závěrečné zkoušce) délivré par l'Ecole**  
**secondaire de la navigation et l'artisanat technique, Děčín VI**

**et le Contrat d'apprentissage (Výuční list) délivré par l'Ecole secondaire de la navigation et**  
**l'artisanat technique, Děčín VI.**

La reconnaissance porte sur les formations professionnelles

a) ayant débuté en septembre 2014 ou ultérieurement ;

b) ayant débuté entre septembre 2009 et août 2014, si un temps de navigation d'au moins 180 jours a été effectué.

L'autorité compétente de l'Administration contractante, au sens de l'article 5 de l'Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle des livrets de service, précise dans le livret de service reconnu que la qualification « est reconnue conformément à l'article 3.02, chiffre 3, lettre a) du RPN ».

L'autorité compétente n'inscrit la mention qu'après s'être assurée

- par la vérification de l'original du diplôme de fin de formation, que la formation professionnelle a été achevée avec succès, et
- dans le cas de la lettre b, par la vérification de l'original du livret de service, qu'un temps de navigation d'au moins 180 jours a été effectué.

2. L'Administration contractante reconnaît la validité, sur les voies d'eau situées sur le territoire national de l'Etat dont elle relève, de la qualification de matelot obtenue par des formations et inscrite dans les livrets de service rhénans. Les organismes de formation rhénans dont le diplôme peut aboutir à une qualification au sens de l'article 3.02, chiffre 2, du RPN, figurent à l'Appendice 2 de l'Instruction de service n° 4.

### **Article 3**

#### **Échange d'informations**

L'autorité compétente, au sens de l'article 5 de l'Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle des livrets de service qui a inscrit dans le livret de service reconnu la qualification de matelot obtenue par une formation professionnelle, communique à toute autre autorité compétente qui en fait la demande les informations sur la base desquelles a été effectuée cette inscription.

### **Article 4**

#### **Coopération**

Les experts nationaux de la CCNR et de l'Administration contractante s'attachent, y compris par le biais de réunions communes si nécessaire, à atteindre notamment les objectifs suivants :

- contribuer à ce que les évolutions et adaptations réglementaires, qui seront nécessaires à l'avenir, soient concordantes dans les différentes réglementations ;
- discuter des difficultés d'application rencontrées, des infractions constatées et des réponses souhaitables à y apporter ;
- examiner et développer les procédures d'échange d'informations ;
- coordonner les mécanismes de contrôle entre les États ;
- comparer les modalités d'obtention des qualifications et progresser dans la reconnaissance mutuelle des qualifications.

La coopération est assurée dans une des langues de travail officielles de la CCNR.

### **Article 5**

#### **Secrétariat de l'Arrangement**

Un Secrétariat de l'Arrangement (ci-après le « Secrétariat ») est institué. Il est assuré par le Secrétariat de la CCNR et est établi à Strasbourg. Ses tâches consistent notamment :

- à fournir l'aide logistique nécessaire à l'organisation des réunions communes visées à l'article 4 ;
- à faciliter l'échange d'informations entre l'Administration contractante et la CCNR ;
- à assurer la gestion d'une page spécifique du site internet de la CCNR sur laquelle les informations utiles à l'application de l'Arrangement pourront être consultées ;
- à entreprendre les autres tâches qui peuvent être nécessaires pour assurer la mise en œuvre de l'Arrangement.

## **Article 6**

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

La CCNR et l'Administration contractante s'informent mutuellement, dès que possible et indépendamment des réunions communes, des modifications et développements qui sont envisagés pour leur réglementation. Elles se concertent avant de procéder à leur adoption, afin d'éviter qu'une modification remette en cause la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle. En cas de modification, elles transmettent sans délai la réglementation amendée au Secrétariat, en précisant sa date d'entrée en vigueur. Le Secrétariat assure la diffusion de ces informations auprès de la CCNR et l'Administration contractante.

## **Article 7**

### **Fin de la reconnaissance mutuelle**

1. Si la CCNR ou l'Administration contractante estime qu'une modification adoptée dans un des États concernés par l'Arrangement ou qu'une pratique de l'Administration contractante remet en cause la reconnaissance mutuelle, elle en avise sans délai le Secrétariat, qui transmet la communication à la CCNR et à l'Administration contractante.

Celles-ci s'efforcent de trouver une solution amiable pour maintenir la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot, obtenue par formation professionnelle. Une réunion commune pourra être convoquée à cet effet.

2. Si, au terme de la négociation, la CCNR ou l'Administration contractante reste convaincue que la reconnaissance mutuelle ne peut plus être maintenue sans causer un risque pour la sécurité de la navigation, elle pourra mettre fin à la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle. Cette décision prendra effet vis-à-vis de l'Administration contractante concernée douze mois après sa notification au Secrétariat.

## **Article 8**

### **Amendements**

La CCNR ou l'Administration contractante peut soumettre au Secrétariat des propositions d'amendement au présent Arrangement. La CCNR et l'Administration contractante transmettent au Secrétariat leur position et commentaires dans un délai de 2 mois suivant la notification de la proposition par le Secrétariat. Dans leur réponse, elles précisent notamment si elles souhaitent la convocation d'une réunion commune. L'amendement proposé est réputé approuvé en l'absence de réponse parvenue au Secrétariat à l'expiration du délai de 2 mois. L'amendement entrera en vigueur 60 jours après son approbation. Une version modifiée de l'Arrangement est transmise par le Secrétariat à la CCNR et à l'Administration contractante avant la date d'entrée en vigueur de l'amendement.

## **Article 9**

### **Dispositions finales**

1. Le présent Arrangement entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2015. Il peut être dénoncé avec effet à la fin de l'année par une notification écrite adressée à l'autre Partie contractante six mois auparavant.

2. L'Arrangement ne constitue pas un traité ou accord international au sens du droit international public engageant la responsabilité internationale de l'Etat dont relève l'Administration contractante ou celle de comme organisation internationale. Il est conclu sans préjudice des droits et obligations résultant d'un quelconque accord international ou réglementation de l'Union européenne.



3. La CCNR réalise les versions allemande, française et néerlandaise, le Ministère des transports de la République tchèque réalise la version tchèque. Une version originale de l'Arrangement, dont les textes allemand, français, néerlandais et tchèque font également foi, est déposée auprès du Secrétariat de la CCNR et auprès du Ministère des transports de la République tchèque.

Fait à Strasbourg, le 4 décembre 2014

Hans VAN DER WERF  
Secrétaire général  
de la  
Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

Katarína KOLENIČKOVÁ  
Directrice du service de la navigation  
Ministère des transports de la République  
tchèque

**Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der durch  
Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen  
zur Ergänzung der Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige  
Anerkennung der Schifferdienstbücher**

*Präambel*

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (im Folgenden „ZKR“)

und

das Ministerium für Verkehr der Tschechischen Republik (im Folgenden „Vertragsverwaltung“),

haben

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

in dem Bewusstsein, dass die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen durch die Erleichterung der Freizügigkeit der Besatzungsmitglieder in Europa zur Sicherstellung eines ausreichenden Angebots an Arbeitskräften beitragen kann,

in der Feststellung, dass diese gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen und in die anerkannten Schifferdienstbücher eingetragene Befähigung zum Matrosen eine Ergänzung zur Anerkennung der Fahrzeiten und der Tauglichkeit darstellt,

in der Feststellung, dass die Berufsausbildungen zum Matrosen zur Vermittlung vergleichbarer Kompetenzen geeignet sind,

unter erneuter Bekräftigung ihres Willens, einen Beitrag zur Integration und Entwicklung des europäischen Binnenschifffahrtsmarktes zu leisten,

in dem Bewusstsein, dass die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen in Anbetracht der laufenden Arbeiten ein evolutiver Prozess ist,

in dem Wunsch, zur Umsetzung des Programms NAIADES II (2014-2020) beizutragen, das darauf abzielt, eine ausreichende Versorgung des Marktes mit qualifizierten Arbeitskräften zu gewährleisten, bis eine weitergehende Harmonisierung auf europäischer Ebene erreicht ist,

in dem Wunsch, zur Umsetzung der VISION 2018 beizutragen, die darauf abzielt, die Ausbildungen und Qualifikationen des Schifffahrtspersonals zu modernisieren und die Attraktivität der Schifffahrtsberufe zu erhöhen, um ein ausreichendes Angebot an Arbeitskräften sicherzustellen, ein Anliegen, das für die niederländische Präsidentschaft hohe Priorität hat,

in der Feststellung, dass die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen an Mechanismen der Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden zu koppeln ist, um insbesondere die Modalitäten der Eintragung in die anerkannten Schifferdienstbücher zu klären, die Weiterentwicklung der Ausbildungspläne zu gewährleisten, gemeinsame Praktiken zu entwickeln und zuverlässige Systeme für den Informationsaustausch einzurichten,

in der Feststellung, dass die Vertragsverwaltung die Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher unterzeichnet hat,

unter Bezugnahme auf den Bericht der deutschen Delegation vom 7. Juli 2014,

unter Bezugnahme auf die Erklärung der Vertragsverwaltung vom 9. Juli 2014 zur Akzeptanz der Gegenseitigkeit der Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen rheinischen Befähigungen zum Matrosen,

unter Bezugnahme auf die Niederschrift der Anhörung vom 3. September 2014,

unter Bezugnahme auf den Vorschlag des Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen vom 8. Oktober 2014,

die folgende Vereinbarung getroffen:

## **Artikel 1**

### **Zuständige Behörden**

Die zuständigen Behörden sind einerseits die zuständige Behörde der Vertragsverwaltung, die die Eintragung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen in die Schifferdienstbücher vornimmt, und andererseits die zuständigen rheinischen Behörden gemäß Anhang 1 zur Dienstanweisung Nr. 4.

## **Artikel 2**

### **Gegenseitige Anerkennung**

1. Die ZKR anerkennt auf dem Rhein die Gültigkeit der Befähigung zum

#### **Matrosen**

erworben durch die erfolgreich abgeschlossene Berufsausbildung an der

**Mittelschule für Schifffahrt und technisches Handwerk, Děčín VI**  
**(Střední škola lodní dopravy a technických řemesel, Děčín VI)**  
(im Folgenden „Schifferschule Děčín“)

bescheinigt durch

**das Abschlussprüfungszeugnis (Vysvědčení o závěrečné zkoušce ) ausgestellt durch die**  
**Mittelschule für Schifffahrt und technisches Handwerk, Děčín VI**

**und den Lehrbrief (Výuční list) ausgestellt durch die Mittelschule für Schifffahrt und**  
**technisches Handwerk, Děčín VI.**

Die Anerkennung gilt hinsichtlich Berufsausbildungen, die

- a) im September 2014 oder später begonnen worden sind;
- b) von September 2009 bis August 2014 begonnen worden sind, wenn mindestens eine Fahrzeit von 180 Tagen absolviert wurde.

Die zuständige Behörde der Vertragsverwaltung im Sinne des Artikels 5 der Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher vermerkt im anerkannten Schifferdienstbuch, dass die Befähigung „gemäß § 3.02 Nummer 3 Buchstabe a RheinSchPersV anerkannt“ ist.

Die zuständige Behörde nimmt die Eintragung nur vor, nachdem sie

- den erfolgreichen Abschluss der Berufsausbildung durch Augenscheinnahme des Originals des Abschlussprüfungszeugnisses und des Lehrbriefes und
- im Falle des Buchstaben b die Absolvierung von mindestens 180 Fahrzeit durch Inaugenscheinnahme des Originals des Schifferdienstbuches geprüft hat.

2. Die Vertragsverwaltung anerkennt die Gültigkeit der durch Berufsausbildung erworbenen und in die rheinischen Schifferdienstbücher eingetragenen Berufsbefähigungen zum Matrosen auf den Wasserstraßen, die im Hoheitsgebiet ihres Staates liegen. Die rheinischen Ausbildungsstätten, deren Abschluss zu einer Befähigung im Sinne des § 3.02 Nr. 2 RheinSchPersV führen kann, sind im Anhang 2 zur Dienstanweisung Nr. 4 aufgeführt.

### **Artikel 3**

#### **Informationsaustausch**

Die im Sinne des Artikels 5 der Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher zuständige Behörde, die die durch Berufsausbildung erworbene Befähigung zum Matrosen in das anerkannte Schifferdienstbuch eingetragen hat, erteilt jeder anderen zuständigen Behörde auf Verlangen die dieser Eintragung zugrundeliegenden Informationen.

### **Artikel 4**

#### **Zusammenarbeit**

Die nationalen Experten der ZKR und der Vertragsverwaltung fördern, soweit sachdienlich auch durch gemeinsame Sitzungen, insbesondere die folgenden Ziele:

- Beitrag zur übereinstimmenden Gestaltung der verschiedenen geltenden Vorschriften im Zuge künftig erforderlicher Entwicklungen und Anpassungen der Vorschriften;
- Erörterung von Schwierigkeiten bei der Umsetzung, von Verstößen und von wünschenswerten Abhilfemaßnahmen;
- Prüfung und Entwicklung von Verfahren zum Informationsaustausch;
- Koordination der Kontrollmechanismen zwischen den Staaten;
- Vergleich der Modalitäten für den Erwerb der Befähigungen und Vorantreibung der gegenseitigen Anerkennung der Befähigungen.

Die Zusammenarbeit findet in einer der offiziellen Arbeitssprachen der ZKR statt.

### **Artikel 5**

#### **Vereinbarungssekretariat**

Ein Vereinbarungssekretariat (im Folgenden „Sekretariat“) wird eingerichtet. Es wird vom Sekretariat der ZKR in Straßburg geführt. Es hat insbesondere die folgenden Aufgaben:

- logistische Unterstützung bei der Organisation der in Artikel 4 vorgesehenen gemeinsamen Sitzungen;
- Förderung des Informationsaustauschs zwischen der Vertragsverwaltung und der ZKR;
- Verwaltung einer Seite der ZKR-Website, auf der nützliche Informationen zur Anwendung der Vereinbarung abrufbar sind;
- Übernahme weiterer Aufgaben, die für die Sicherstellung der Umsetzung der Vereinbarung notwendig sein könnten.

## **Artikel 6**

### **Informations- und Abstimmungspflicht bei Änderungen der jeweils geltenden Vorschriften**

Die ZKR und die Vertragsverwaltung informieren einander sobald wie möglich und unabhängig von den gemeinsamen Sitzungen über Änderungen und Entwicklungen, die in Bezug auf die bei ihnen geltenden Vorschriften geplant sind. Bevor Änderungen zur Beschlussfassung kommen, stimmen sich die Parteien untereinander ab, um zu vermeiden, dass durch eine Änderung die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen in Frage gestellt wird. Sofern eine Vorschrift geändert wird, ist die geänderte Fassung der Vorschrift unter Angabe des Zeitpunkts ihres Inkrafttretens unverzüglich an das Sekretariat zu übermitteln. Das Sekretariat wird beauftragt, diese Informationen an die ZKR und die Vertragsverwaltung weiterzuleiten.

## **Artikel 7**

### **Ende der gegenseitigen Anerkennung**

1. Sofern eine der Parteien zur Auffassung gelangt, dass aufgrund einer Vorschriftenänderung oder der Vorgehensweise einer Verwaltung die gegenseitige Anerkennung in Frage gestellt ist, hat sie dies dem Sekretariat unverzüglich mitzuteilen, welches die Information an die ZKR und die Vertragsverwaltung weiterleitet.

Die Parteien bemühen sich zur Aufrechterhaltung der gegenseitigen Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen eine einvernehmliche Lösung zu finden. Hierzu kann eine gemeinsame Sitzung einberufen werden.

2. Wenn nach Abschluss der Verhandlungen die ZKR oder die Vertragsverwaltung nach wie vor der Überzeugung ist, dass die gegenseitige Anerkennung ohne Gefährdung der Sicherheit in der Binnenschifffahrt nicht aufrechterhalten werden kann, kann die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigungen zum Matrosen beendet werden. Diese Entscheidung wird zwölf Monate nach Zustellung an das Sekretariat wirksam.

## **Artikel 8**

### **Änderungen**

Die ZKR oder die Vertragsverwaltung kann dem Sekretariat Vorschläge zur Änderung dieser Vereinbarung unterbreiten. Die ZKR und die Vertragsverwaltung übermitteln dem Sekretariat innerhalb von zwei Monaten nach Bekanntmachung des Vorschlags durch das Sekretariat ihre Stellungnahmen und Kommentare. In ihrer Antwort geben sie auch an, ob sie die Einberufung einer gemeinsamen Sitzung wünschen. Geht innerhalb dieser zweimonatigen Frist im Sekretariat keine Antwort ein, gilt die vorgeschlagene Änderung als genehmigt. Die Änderung tritt 60 Tage nach ihrer Genehmigung in Kraft. Das Sekretariat übermittelt vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung der ZKR und der Vertragsverwaltung eine abgeänderte Fassung der Vereinbarung.

## **Artikel 9**

### **Schlussbestimmungen**

1. Diese Vereinbarung tritt am 1. Dezember 2015 in Kraft. Sie kann durch schriftliche Mitteilung an die jeweils andere Vertragspartei mit einer Frist von sechs Monaten zum Jahresende gekündigt werden.

2. Die Vereinbarung ist kein internationaler Vertrag oder internationales Abkommen im völkerrechtlichen Sinne und begründet für den Staat, dem die Vertragsverwaltung zugehört, oder für die ZKR als internationale Organisation keine völkerrechtlichen Verpflichtungen. Sie berührt keine Rechte und Pflichten, die aus anderen internationalen Vereinbarungen oder EU-Regelwerken resultieren.

3. Die ZKR fertigt die deutsche, die französische und die niederländische Sprachfassung, das Ministerium für Verkehr der Tschechischen Republik die tschechische Sprachfassung. Je eine Urschrift der Vereinbarung, deren deutscher, französischer, niederländischer und tschechischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist, wird beim Sekretariat der ZKR und beim Ministerium für Verkehr der Tschechischen Republik hinterlegt.

Geschehen zu Straßburg am 4. Dezember 2014

Hans VAN DER WERF  
Generalsekretär  
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Katarína KOLENIČKOVÁ  
Direktorin der Schifffahrtsabteilung  
Ministerium für Verkehr der Tschechischen  
Republik

**Administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse  
erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen  
beroepsbekwaamheden matroos  
in aanvulling op de administratieve overeenstemming over de samenwerking  
voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes**

*Preamble*

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (hierna de “CCR”),

en

het Ministerie van Vervoer van de Tsjechische Republiek (hierna de “administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming”),

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

wetende dat de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos het vrije verkeer van de bemanningsleden in Europa vereenvoudigt en om deze reden deel uitmaakt van de maatregelen die een voldoende arbeidsaanbod kunnen garanderen,

vaststellend dat de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos die zijn ingeschreven in de erkende dienstboekjes, een aanvulling is op de erkenning van de vaartijden en de lichamelijke en geestelijke geschiktheid,

vaststellend dat de schoolopleidingen tot matroos de verkrijging van vergelijkbare beroepsbekwaamheden mogelijk maken,

gelet op hun wens te blijven bijdragen aan de integratie en de ontwikkeling van de Europese binnenvaartmarkt,

beseffend dat de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos in het licht van de lopende werkzaamheden een evolutief proces is,

in de wens bij te dragen aan de uitvoering van het programma NAIADES II (2014-2020), dat beoogt te garanderen dat de markt over een voldoende en gekwalificeerd arbeidsaanbod beschikt, en in afwachting van een bredere harmonisatie op Europees niveau,

in de wens bij te dragen aan de uitvoering van de VISIE 2018, die beoogt de opleidingen en de bekwaamheden van het binnenvaartpersoneel te moderniseren en de attractiviteit van de binnenvaartberoepen te versterken teneinde een voldoende arbeidsaanbod tot stand te brengen, hetgeen een prioritair thema van het Nederlandse voorzitterschap is,

vaststellend dat de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos gekoppeld moet worden aan samenwerkingsmechanismen tussen de bevoegde instanties, teneinde in het bijzonder de modaliteiten voor de aantekeningen in de erkende dienstboekjes te preciseren en de ontwikkeling van opleidingsplannen mogelijk te maken, gemeenschappelijke praktijken te ontwikkelen en betrouwbare systemen voor de informatie-uitwisseling tot stand te brengen,

constaterend dat de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming de administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes heeft ondertekend,

gezien het rapport van de Duitse delegatie van 7 juli 2014,

gezien de verklaring van de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming van 9 juli 2014 houdende de aanvaarding van wederzijdsheid inzake de erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen Rijnberoepsbekwaamheden matroos,

gezien het verslag van de hoorzitting die is gehouden op 3 september 2014,

gezien het voorstel van het Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding van 8 oktober 2014,

hebben de volgende overeenstemming gesloten:

## **Artikel 1**

### **Bevoegde autoriteiten**

De bevoegde autoriteiten zijn enerzijds de bevoegde autoriteiten van de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming die overgaan tot de inschrijving van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos in de dienstboekjes en anderzijds de bevoegde Rijnvaartautoriteiten overeenkomstig aanhangsel 1 bij dienstinstructie nr. 4.

## **Artikel 2**

### **Wederzijdse erkenning**

1. De CCR erkent de geldigheid op de Rijn van de beroepsbekwaamheid

#### **matroos**

die door middel van de onderstaande met goed gevolg doorlopen schoolopleiding is verkregen:

**Middelbare schippers- en technische ambachtsschool, Děčín VI  
(Střední škole lodní dopravy a technických řemesel, Děčín VI)**  
(hierna de schippersschool in Děčín)

aangetoond door

**het einddiploma (Vysvědčení o závěrečné zkoušce) afgegeven door de Middelbare schippers- en technische ambachtsschool, Děčín VI**

**en de leerovereenkomst (Výuční list) afgegeven door de Middelbare schippers- en technische ambachtsschool, Děčín VI.**

De erkenning betreft de schoolopleidingen

- a) die in september 2014 of later zijn aangevangen;
- b) die van september 2009 tot en met augustus 2014 zijn aangevangen, voor zover een vaartijd van ten minste 180 dagen is volbracht.



De bevoegde autoriteit van de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming in de zin van artikel 5 van de administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes, vermeldt in het erkende dienstboekje dat de beroepsbekwaamheid wordt erkend "conform artikel 3.02, derde lid, onder a, van het RSP".

De bevoegde autoriteit gaat uitsluitend tot de bedoelde inschrijving over

- na aan de hand van het originele eindiploma gecontroleerd te hebben dat de schoolopleiding met goed gevolg is doorlopen, en
- in het geval bedoeld onder b, na aan de hand van het originele dienstboekje gecontroleerd te hebben dat een vaartijd van ten minste 180 dagen is volbracht.

2. De administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming erkent de geldigheid op de waterwegen die gelegen zijn op het nationale grondgebied van haar staat, van de door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos die zijn ingeschreven in de Rijndienstboekjes. De Rijnopleidingsinstituten waarvan het diploma kan leiden tot een beroepsbekwaamheid in de zin van artikel 3.02, tweede lid, van het RSP, staan vermeld in aanhangsel 2 bij dienstinstructie nr. 4.

### **Artikel 3**

#### **Uitwisseling van gegevens**

De bevoegde autoriteit in de zin van artikel 5 van de administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes die de door middel van een schoolopleiding verkregen beroepsbekwaamheid matroos in het erkende dienstboekje heeft ingeschreven, verstrekt aan elke andere bevoegde autoriteit die daartoe een verzoek indient, de informatie die aan basis van de bedoelde inschrijving heeft gestaan.

### **Artikel 4**

#### **Samenwerking**

De nationale deskundigen van de CCR en van de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming streven, indien nodig door de organisatie van gemeenschappelijke vergaderingen, naar de verwezenlijking van met name de onderstaande doelstellingen:

- bijdrage aan de onderlinge afstemming in de verschillende regelgevingen van de reglementaire ontwikkelingen en aanpassingen die in de toekomst nodig blijken te zijn;
- overleg over de vastgestelde moeilijkheden bij de uitvoering en overtredingen, alsmede het zoeken naar oplossingen voor zover nodig;
- beoordeling en ontwikkeling van procedures voor de uitwisseling van gegevens;
- coördinatie van de controlemechanismen tussen de staten;
- vergelijking van de modaliteiten voor het verkrijgen van de bekwaamheden en boeken van vooruitgang op het vlak van de wederzijdse erkenning van bekwaamheden.

De samenwerking vindt plaats in een van de officiële werktalen van de CCR.

## **Artikel 5**

### **Secretariaat van de overeenstemming**

Er wordt een secretariaat van de overeenstemming (hierna het "secretariaat") ingesteld. Dit secretariaat wordt waargenomen door het secretariaat van de CCR en is gevestigd in Straatsburg. De taken van dit secretariaat zijn:

- het bieden van de logistieke ondersteuning die nodig is voor de organisatie van de gemeenschappelijke vergaderingen zoals bedoeld in artikel 4;
- het bieden van ondersteuning bij de uitwisseling van gegevens tussen de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming en de CCR;
- het beheren van een specifieke webpagina op de internetsite van de CCR waar informatie ter beschikking wordt gesteld die van belang is voor de tenuitvoerlegging van de overeenstemming;
- de uitvoering van alle overige taken die nodig kunnen zijn om de uitvoering van de overeenstemming te waarborgen.

## **Artikel 6**

### **Informatie- en afstemmingsplicht in geval van wijziging van de regelgeving**

De CCR en de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming informeren elkaar zo snel mogelijk en onafhankelijk van de gemeenschappelijke bijeenkomsten, over wijzigingen en ontwikkelingen die hun regelgevingen betreffen. Alvorens over te gaan tot een besluit, vindt er een onderlinge afstemming plaats om te vermijden dat een wijziging de wederzijdse erkenning van de door schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos in het geding zou brengen. In voorkomend geval brengen zij onverwijld de gewijzigde regelgeving ter kennis aan het secretariaat, met vermelding van de datum van inwerkingtreding. Het secretariaat zorgt ervoor dat deze informatie aan de CCR en aan de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming wordt doorgegeven.

## **Artikel 7**

### **Einde van de wederzijdse erkenning**

1. Wanneer de CCR of de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming van mening is dat ten gevolge van een wijziging in één van de staten die betrokken is bij de overeenstemming of van een praktijk van de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming niet meer voldaan is aan de voorwaarden voor de wederzijdse erkenning, stelt de desbetreffende partij het secretariaat daarvan onverwijld op de hoogte. Het secretariaat deelt dit aan de CCR en aan de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming mee, die al het mogelijke in het werk zullen stellen een minnelijke schikking te bewerkstelligen, zodat de wederzijdse erkenning van de door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos kan worden gehandhaafd. Hiervoor zou een gemeenschappelijke vergadering kunnen worden belegd.

2. Mocht de CCR of de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming na het overleg nog steeds van mening zijn dat de wederzijdse erkenning niet meer zonder aantasting van de veiligheid van de scheepvaart kan worden gehandhaafd, kan zij de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos opzeggen. Dit besluit wordt twaalf maanden na kennisgeving aan het secretariaat van kracht.

## **Artikel 8**

### **Wijzigingen**

De CCR of de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming kunnen het secretariaat wijzigingsvoorstellen voor de overeenstemming doen toekomen. De CCR en de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming delen het secretariaat hun standpunt en opmerkingen binnen een termijn van twee maanden na de bekendmaking van het voorstel door het secretariaat mee. In hun antwoord geven zij met name te kennen of zij een gemeenschappelijke vergadering wensen bijeen te roepen. Wanneer binnen deze termijn van twee maanden geen antwoord door het secretariaat ontvangen is, zal dit als een instemming met het voorstel worden beschouwd. De wijziging wordt zestig dagen na de goedkeuring van kracht. Het secretariaat verstrekt de CCR en de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming vóór het van kracht worden van de wijziging een gewijzigde versie van de overeenstemming.

## **Artikel 9**

### **Slotbepalingen**

1. De onderhavige overeenstemming treedt op 1 december 2015 in werking. De overeenstemming kan met ingang van het einde van het jaar worden opgezegd door middel van een schriftelijke kennisgeving die zes maanden voor de beëindiging aan de andere partij bij de overeenstemming wordt gestuurd.
2. Deze overeenstemming is geen internationaal verdrag of internationale overeenkomst in de zin van het internationaal publiekrecht, die voor de staat van de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming of voor de CCR als internationale organisatie internationale verplichtingen met zich meebrengt. De overeenstemming wordt gesloten zonder afbreuk te doen aan de rechten en plichten die voortvloeien uit om het even welke internationale overeenkomst of regelgeving van de Europese Unie.
3. De Duitse, Franse en Nederlandse versies worden door de CCR en de Tsjechische versie wordt door het Ministerie van Vervoer van de Tsjechische Republiek opgesteld. Een oorspronkelijke versie van de overeenstemming, waarvan de Duitse, Franse, Nederlandse en Tsjechische teksten gelijkelijk authentiek zijn, wordt bij het secretariaat van de CCR en bij het Ministerie van Vervoer van de Tsjechische Republiek neergelegd.

Gedaan te Straatsburg, op 4 december 2014

Hans VAN DER WERF  
Secretaris-generaal  
van de  
Centrale Commissie voor de Rijnvaart

Katarina KOLENICKOVA  
Directrice van de afdeling scheepvaart  
Ministerie van Vervoer van de Tsjechische  
Republiek

**Dohoda o vzájemném uznávání kvalifikace lodníků získané absolvováním  
odborného vzdělání  
jako doplnění dohody o vzájemném uznávání plaveckých služebních knížek**

*Preamble*

Centrální komise pro rýnskou plavbu (dále jako „ZKR“)

a

Ministerstvo dopravy České republiky (dále jako „smluvní správní orgán“),

ve snaze o zjednodušení povinností provozovatelů živnosti ve vnitrozemské plavbě a usnadnění svobodného pohybu členů posádky,

při vědomí, že vzájemné uznání kvalifikace lodníků získané absolvováním odborného vzdělání může díky usnadnění svobodného pohybu členů posádky v Evropě přispět k zajištění dostatečné nabídky pracovních sil,

s konstatováním, že toto vzájemné uznání kvalifikace lodníků získané absolvováním odborného vzdělání a zapsané do uznávané plavecké služební knížky je doplňkem k uznávání doby plavby a způsobilosti,

s konstatováním, že odborné vzdělání v oboru lodníků je způsobilé k získání srovnatelných kompetencí,

na opakované stvrzení své vůle přispět k integraci a rozvoji evropské vnitrozemské plavby,

s vědomím, že vzájemné uznání kvalifikace lodníků získané absolvováním odborného vzdělání je s přihlédnutím k probíhajícím pracím vývojový proces,

s přáním přispět k realizaci programu NAIADES II (2014-2020), jehož cílem je zajistit dostatečné zásobování trhu kvalifikovanými pracovními silami do doby, kdy bude dosaženo vysoké míry harmonizace na evropské úrovni,

s přáním přispět k realizaci programu VIZE 2018, jehož cílem je modernizovat vzdělávání a kvalifikace personálu ve vnitrozemské plavbě a zvýšit atraktivitu lodnického povolání pro zajištění dostatečné nabídky pracovních sil, přičemž tento úkol má během nizozemského předsednictví vysokou prioritu,

s konstatováním, že vzájemné uznávání kvalifikace lodníků získané absolvováním odborného vzdělání je nutno navázat na mechanismy spolupráce mezi příslušnými úřady, aby byl zejména vyjasněn způsob zápisu do uznávaných plaveckých služebních knížek, zajištěn další rozvoj vzdělávacích plánů, vytvořeny společné postupy a spolehlivé systémy výměny informací,

s konstatováním, že smluvní správní orgán podepsal Správní dohodu o vzájemném uznávání plaveckých služebních knížek,

s odvoláním na zprávu německé delegace ze 7. července 2014,

s odvoláním na prohlášení smluvního správního orgánu z 9. července 2014, jež akceptuje vzájemnost uznávání rýnských kvalifikací „Matrose“ získaných absolvováním odborného vzdělání,

s odvoláním na zápis ze slyšení ze dne 3. září 2014,

s odvoláním na návrh výboru pro otázky z oblasti sociální, pracovní a vzdělávací z 8. října 2014,

uzavírají následující dohodu:

## **Článek 1**

### **Příslušné úřady**

Příslušnými úřady jsou na jedné straně příslušný úřad smluvního správního orgánu, který provede zápis kvalifikace lodník získané absolvováním odborného vzdělání do plaveckých služebních knížek, a současně rýnské úřady dle přílohy 1 ke služebnímu pokynu č. 4.

## **Článek 2**

### **Vzájemné uznávání**

1. ZKR uznává na Rýně platnost kvalifikace

#### **lodník**

získanou úspěšně absolvovaným odborným vzděláním

na

**Střední škole lodní dopravy a technických řemesel, Děčín VI,  
(dále jako Škola lodní dopravy Děčín)**

potvrzenou

**Vysvědčením o závěrečné zkoušce (bez výučního listu neplatné) vystaveným Střední školou  
lodní dopravy a technických řemesel, Děčín VI**

**a**

**Výučním listem (bez vysvědčení o závěrečné zkoušce neplatný), vystaveným Střední školou  
lodní dopravy a technických řemesel, Děčín VI**

Uznání se týká odborného vzdělání, které

a) bylo zahájeno v září 2014 nebo později;

b) bylo zahájeno od září 2009 do srpna 2014, pokud byla absolvována doba plavby v trvání 180 dní.

Kvalifikaci zapíše příslušný úřad smluvního správního orgánu ve smyslu článku 5 Dohody o vzájemném uznávání plaveckých služebních knížek do uznávané plavecké služební knížky s poznámkou, že kvalifikace je „uznána dle § 3.02 číslo 3 písmeno a RheinSchPersV.“

Příslušný úřad provede zápis až po kontrole

- úspěšného ukončení odborného vzdělání nahlédnutím do originálu vysvědčení o závěrečné zkoušce a výučního listu a
- v případě písmene b absolvování minimálně 180 dní doby plavby nahlédnutím do originálu plavecké služební knížky.

2. Smluvní správní orgán uznává platnost kvalifikace „Matrose“ získané absolvováním odborného vzdělání a zapsané do rýnských plaveckých služebních knížek na vodních cestách, které se nachází na výsoštném území jeho státu. „Seznam odborných škol, které jsou považovány za odborné školy lodní dopravy ve smyslu § 3.02 č. 2 RheinSchPersV“ je uveden v příloze 2 ke služebnímu pokynu č. 4.

### **Článek 3**

#### **Výměna informací**

Úřad příslušný ve smyslu článku 5 Dohody o vzájemném uznávání plaveckých služebních knížek, který zapsal do uznané plavecké služební knížky kvalifikaci lodník získanou odborným vzděláním, sdělí každému jinému příslušnému úřadu na vyžádání informace, na kterých se tento zápis zakládá.

### **Článek 4**

#### **Spolupráce**

Národní odborníci ZKR a smluvního správního orgánu, podporují, je-li to účelné i formou společných zasedání, zejména tyto cíle:

- příspěvek k harmonizované podobě různých platných předpisů v rámci dalšího rozvoje a úprav předpisů nezbytných v budoucnosti;
- jednání o problémech při realizaci, porušování a o požadovaných nápravných opatřeních;
- kontrola a rozvoj postupů pro výměnu informací;
- koordinování kontrolních mechanismů mezi zeměmi;
- porovnání způsobů získání kvalifikací a podpora vzájemného uznávání kvalifikací.

Spolupráce bude probíhat v oficiálních pracovních jazycích ZKR.

## **Článek 5**

### **Sekretariát dohody**

Zřizuje se sekretariát dohody (dále „sekretariát“). Bude veden sekretariátem ZKR ve Štrasburku. Má zejména následující úkoly:

- logistickou podporu při organizaci společných zasedání zamýšlených podle článku 4;
- podpora výměny informací mezi smluvním správním orgánem a ZKR;
- správa jedné stránky webových stránek ZKR, na které jsou k dispozici užitečné informace k implementaci dohody;
- převzetí dalších úkolů, které by mohly být nutné pro zajištění bezproblémového fungování dohody.

## **Článek 6**

### **Povinnost informování a odsouhlasení v případě změn aktuálně platných předpisů**

ZKR a smluvní správní orgán se co nejdříve a nezávisle na společných zasedáních navzájem informují o změnách a inovacích, které jsou plánovány ve vztahu k předpisům u nich platným. Dříve než budou změny definitivně formulovány, smluvní strany se navzájem konzultují, aby se zabránilo tomu, že by změnou mohlo být zpochybněno vzájemné uznávání kvalifikace lodníků získané absolvováním odborného vzdělání. Pokud dojde k změně předpisu, pak je třeba změněné znění předpisu s udáním data nabytí účinnosti bezodkladně předat sekretariátu. Sekretariát je pověřen, tyto informace předat ZKR a smluvnímu správnímu orgánu.

## **Článek 7**

### **Konec vzájemného uznávání**

1. Pokud jedna ze smluvních stran dojde k názoru, že je z důvodu změny předpisů nebo postupu některého ze správních orgánů vzájemné uznávání zpochybněno, oznámí tuto skutečnost neprodleně sekretariátu, který tuto informaci předá ZKR a smluvnímu správnímu orgánu.

Smluvní strany se vynasnaží k zachování vzájemného uznávání kvalifikace lodníků získané absolvováním odborného vzdělání nalézt řešení dohodou. Za tímto účelem může být svoláno společné zasedání

2. Jestliže budou po ukončení jednání jukr nebo příslušný orgán státní správy, který uzavřel tuto dohodu, nadále přesvědčeny, že vzájemné uznávání nemůže být zachováno bez ohrožení bezpečnosti vnitrozemské plavby, může být vzájemné uznávání kvalifikace lodníků získané absolvováním odborného vzdělání ukončeno. Toto rozhodnutí nabývá účinnosti dvanáct měsíců po doručení sekretariátu.

## **Článek 8**

### **Změny**

ZKR nebo smluvní správní orgán mohou sekretariátu předkládat návrhy na změnu této dohody. ZKR a smluvní správní orgány předají sekretariátu během dvou měsíců po oznámení návrhu sekretariátem svá stanoviska a komentáře. Ve svých odpovědích také uvedou, zda si přejí svolání společného zasedání. Pokud během této dvouměsíční lhůty sekretariát neobdrží žádnou odpověď, je navržená změna považována za schválenou. Změna nabývá účinnosti 60 dnů po jejím schválení. Před datem nabytí účinnosti změny sekretariát předá ZKR a smluvnímu správnímu orgánu pozměněné znění dohody.

## Článek 9

### Závěrečná ustanovení

1. Tato dohoda nabývá účinnosti 1. prosince 2015. Dohodu lze vypovědět písemným sdělením druhé smluvní straně ve lhůtě šesti měsíců ke konci roku.
2. Dohoda není mezinárodní smlouvou nebo mezinárodní úmluvou ve smyslu veřejného mezinárodního práva a pro stát, k němuž přináleží smluvní správní orgán, ani pro ZKR jako mezinárodní organizaci nezakládá žádné mezinárodně právní závazky. Nedotýká se žádných práv a povinností vyplývajících z jiných mezinárodních dohod nebo předpisů EU.
3. ZKR vyhotoví originály v německém, francouzském a holandském jazyce+ Ministerstvo dopravy ČR vyhotoví originál dohody v českém jazyce. Jeden originál dohody, jehož francouzské, německé, holandské a české znění je rovnocenně závazné, bude uložen v sekretariátu ZKR a jeden na Ministerstvu dopravy České republiky.

Štrasburk, dne 4. prosince 2014

Hans VAN DER WERF  
Generální sekretář  
Centrální komise pro rýnskou plavbu

Mgr. Katarína KOLENIČKOVÁ  
Ředitelka odboru plavby  
Ministerstvo dopravy České republiky



## PROTOCOL 12

### **Erkenning van de door middel van de schoolopleiding van de schippersschool CERONAV (Roemenië) verkregen beroepsbekwaamheid matroos en aanvaarding van de administratieve overeenstemming**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

gelet op haar wens te blijven bijdragen aan de integratie en de ontwikkeling van de Europese binnenvaartmarkt,

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

in de wens bij te dragen aan de uitvoering van de VISIE 2018,

beseffend dat de erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos van buiten de Rijnstaten een maatregel betreft die de verplichtingen van het bedrijfsleven beoogt te vereenvoudigen en die op significante wijze aan de economische dynamiek van de sector kan bijdragen,

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

erkent, onder voorbehoud van de inwerkingtreding van de bij dit besluit gevoegde administratieve overeenstemming, de geldigheid op de Rijn van de door middel van onderstaande schoolopleiding verkregen beroepsbekwaamheid matroos:

**Roemeens maritiem opleidingsinstituut (Centrul Român Pregătirea și Perfectionarea Personalului din Transporturi Navale / Romanian Maritime Training Centre)**  
(hierna de schippersschool CERONAV)

aangetoond door

**het eindiploma van de kwalificerende matrozenopleiding (certificat de absolvire a cursului de calificare marinar) afgegeven door CERONAV**

en

**het bekwaamheidsbewijs matroos (marinar fluvial) van de Roemeense scheepvaartautoriteit**

neemt de bijgaande administratieve overeenstemming aan en verleent de secretaris-generaal de toestemming om tot de ondertekening over te gaan van de

**Administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos in aanvulling op de administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes.**

**Bijlage**

**Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle de la  
qualification de matelot obtenue par formation professionnelle complétant  
l'Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle  
des livrets de service**

*Préambule*

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (ci-après la « CCNR »),

et

le Ministère des transports de Roumanie (ci-après « l'Administration contractante »),

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

conscients que la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle, en facilitant la libre circulation des membres d'équipage en Europe, fait partie des mesures permettant d'assurer une offre suffisante de main-d'œuvre,

constatant que cette reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle et attestée dans les livrets de service reconnus est un complément à la reconnaissance des temps de navigation et de l'aptitude physique et psychique,

constatant que des formations professionnelles de matelots permettent d'acquérir des compétences comparables,

réaffirmant leur volonté de contribuer à l'intégration et au développement du marché européen du transport par voie de navigation intérieure,

conscients que la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelots obtenue par formation professionnelle constitue un processus évolutif compte tenu des travaux en cours,

souhaitant contribuer à la mise en œuvre du programme NAIADES II (2014-2020) qui vise à ce que le marché dispose d'une main d'œuvre suffisante et qualifiée et dans l'attente d'une harmonisation plus large au niveau européen,

souhaitant contribuer à la mise en œuvre de la VISION 2018 qui vise à moderniser les formations et qualifications du personnel de la navigation et à renforcer l'attractivité des métiers de la navigation intérieure afin d'assurer une offre suffisante de main-d'œuvre, thème prioritaire de la présidence néerlandaise,

constatant que la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle doit s'accompagner de mécanismes de coopération administrative entre les autorités compétentes, pour notamment préciser les modalités d'inscription dans les livrets de service reconnus, pour permettre l'évolution des plans de formation, pour développer des pratiques communes et pour mettre en place des systèmes fiables d'échange d'informations,

constatant que l'Administration contractante a signé l'Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle des livrets de service,

vu la déclaration de l'Administration contractante du 28 juillet 2014 relative à l'acceptation d'une réciprocité de la reconnaissance des qualifications de matelot rhénan obtenues par formation professionnelle,

vu le rapport de la délégation française du 18 août 2014,

vu le compte rendu de l'audition qui s'est tenue le 3 septembre 2014,

vu la proposition du Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle du 8 octobre 2014,

sont convenus de l'Arrangement qui suit :

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

### **Autorités compétentes**

Les autorités compétentes sont, d'une part, les autorités compétentes de l'Administration contractante de l'Etat qui procèdent à l'inscription de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle dans les livrets de service et, d'autre part, les autorités rhénanes compétentes conformément à l'Appendice 1 à l'instruction de service n° 4.

## **Article 2**

### **Reconnaissance mutuelle**

1. La CCNR reconnaît la validité sur le Rhin de la qualification de

**matelot**

obtenue par la formation professionnelle achevée avec succès au

**Centre roumain de formation maritime (Centrul Român Pregătirea și Perfectionarea  
Personalului din Transporturi Navale)**  
(Ci-après : Ecole de bateliers CERONAV)

attestée par

**le Certificat d'achèvement de cours de qualification pour matelot (certificat de absolvire a  
cursului de calificare marinar) délivré par l'école de bateliers CERONAV**

et

**le Document d'attestation de l'Autorité navale roumaine de qualification de matelot  
(marinar fluvial).**

La reconnaissance porte sur les formations professionnelles ayant débuté en janvier 2015 ou ultérieurement pour des personnes âgées d'au moins 18 ans.

L'autorité compétente de l'Administration contractante, au sens de l'article 5 de l'Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle des livrets de service, précise dans le livret de service reconnu que la qualification « est reconnue conformément à l'article 3.02, chiffre 3, lettre a) du RPN ».

L'autorité compétente n'inscrit la mention qu'après s'être assurée par la vérification des originaux du diplôme de fin de formation et du certificat de qualification, que la formation professionnelle a été achevée avec succès

2. L'Administration contractante reconnaît la validité, sur les voies d'eau situées sur le territoire national de l'Etat dont elles relèvent, de la qualification de matelot obtenue par des formations et inscrite dans les livrets de service rhénans. Les organismes de formation rhénans dont le diplôme peut aboutir à une qualification au sens de l'article 3.02, chiffre 2, du RPN, figurent à l'Appendice 2 de l'Instruction de service n° 4.

### **Article 3**

#### **Echange d'informations**

L'autorité compétente, au sens de l'article 5 de l'Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle des livrets de service qui a inscrit dans le livret de service reconnu la qualification de matelot obtenue par une formation professionnelle, communique à toute autre autorité compétente qui en fait la demande les informations sur la base desquelles a été effectuée cette inscription.

### **Article 4**

#### **Coopération**

Les experts nationaux de la CCNR et de l'Administration contractante s'attachent, y compris par le biais de réunions communes si nécessaire, à atteindre notamment les objectifs suivants :

- contribuer à ce que les évolutions et adaptations réglementaires, qui seront nécessaires à l'avenir, soient concordantes dans les différentes réglementations ;
- discuter des difficultés d'application rencontrées, des infractions constatées et des réponses souhaitables à y apporter ;
- examiner et développer les procédures d'échange d'informations ;
- coordonner les mécanismes de contrôle entre les Etats ;
- comparer les modalités d'obtention des qualifications et progresser dans la reconnaissance mutuelle des qualifications.

La coopération est assurée dans une des langues de travail officielles de la CCNR.

### **Article 5**

#### **Secrétariat de l'Arrangement**

Un Secrétariat de l'Arrangement (ci-après le « Secrétariat ») est institué. Il est assuré par le Secrétariat de la CCNR et est établi à Strasbourg. Ses tâches consistent notamment :

- à fournir l'aide logistique nécessaire à l'organisation des réunions communes visées à l'article 4 ;
- à faciliter l'échange d'informations entre l'Administration contractante et la CCNR ;
- à assurer la gestion d'une page spécifique du site internet de la CCNR sur laquelle les informations utiles à l'application de l'Arrangement pourront être consultées ;
- à entreprendre les autres tâches qui peuvent être nécessaires pour assurer la mise en œuvre de l'Arrangement.

## **Article 6**

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

La CCNR et l'Administration contractante s'informent mutuellement, dès que possible et indépendamment des réunions communes, des modifications et développements qui sont envisagés pour leur réglementation. Elles se concertent avant de procéder à leur adoption, afin d'éviter qu'une modification remette en cause la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle. En cas de modification, elles transmettent sans délai la réglementation amendée au Secrétariat, en précisant sa date d'entrée en vigueur. Le Secrétariat assure la diffusion de ces informations auprès de la CCNR et de l'Administration contractante.

## **Article 7**

### **Fin de la reconnaissance mutuelle**

1. Si la CCNR ou l'Administration contractante estime qu'une modification adoptée dans un des Etats concernés par l'Arrangement ou qu'une pratique de l'Administration contractante remet en cause la reconnaissance mutuelle, elle en avise sans délai le Secrétariat, qui transmet la communication à la CCNR et à l'Administration contractante.

Celles-ci s'efforcent de trouver une solution amiable pour maintenir la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot, obtenue par formation professionnelle. Une réunion commune pourra être convoquée à cet effet.

2. Si, au terme de la négociation, la CCNR ou l'Administration contractante reste convaincue que la reconnaissance mutuelle ne peut plus être maintenue sans causer un risque pour la sécurité de la navigation, elle pourra mettre fin à la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle. Cette décision prendra effet vis-à-vis de l'Administration contractante concernée douze mois après sa notification au Secrétariat.

## **Article 8**

### **Amendements**

La CCNR ou l'Administration contractante peut soumettre au Secrétariat des propositions d'amendement au présent Arrangement. La CCNR et l'Administration contractante transmettent au Secrétariat leur position et commentaires dans un délai de 2 mois suivant la notification de la proposition par le Secrétariat. Dans leur réponse, elles précisent notamment si elles souhaitent la convocation d'une réunion commune. L'amendement proposé est réputé approuvé en l'absence de réponse parvenue au Secrétariat à l'expiration du délai de 2 mois. L'amendement entrera en vigueur 60 jours après son approbation. Une version modifiée de l'Arrangement est transmise par le Secrétariat à la CCNR et à l'Administration contractante avant la date d'entrée en vigueur de l'amendement.

## **Article 9**

### **Dispositions finales**

1. Sous réserve de la transmission au Secrétariat par la délégation roumaine de la modification réglementaire au plus tard le 30 novembre 2015, le présent Arrangement entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2015. En cas de transmission après cette date, l'Arrangement administratif entrera en vigueur au premier du mois suivant la transmission au Secrétariat. Il peut être dénoncé avec effet à la fin de l'année par une notification écrite adressée à l'autre Partie contractante six mois auparavant.

2. L'Arrangement ne constitue pas un traité ou accord international au sens du droit international public engageant la responsabilité internationale de l'Etat dont relève l'Administration contractante ou celle de la CCNR comme organisation internationale. Il est conclu sans préjudice des droits et obligations résultant d'un quelconque accord international ou réglementation de l'Union européenne.

3. La CCNR réalise les versions en langues allemande, française et néerlandaise, le Ministère des transports de Roumanie celle en langue roumaine. Une version originale de l'Arrangement, dont les textes allemand, français, néerlandais et roumain font également foi, est déposée auprès du Secrétariat de la CCNR et auprès du Ministère des transports de Roumanie.

Fait à Strasbourg, le 4 décembre 2014

Hans VAN DER WERF  
Secrétaire général  
de la  
Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

Viorel Ion OLEA  
Directeur des affaires navales  
Ministère des transports de Roumanie

**Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der durch  
Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen  
zur Ergänzung der Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige  
Anerkennung der Schifferdienstbücher**

*Präambel*

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (im Folgenden „ZKR“)

und

das Ministerium für Verkehr Rumäniens (im Folgenden „Vertragsverwaltung“),

haben

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

in dem Bewusstsein, dass die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen durch die Erleichterung der Freizügigkeit der Besatzungsmitglieder in Europa zur Sicherstellung eines ausreichenden Angebots an Arbeitskräften beitragen kann,

in der Feststellung, dass diese gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen und in die anerkannten Schifferdienstbücher eingetragene Befähigung zum Matrosen eine Ergänzung zur Anerkennung der Fahrzeiten und der Tauglichkeit darstellt,

in der Feststellung, dass die Berufsausbildungen zum Matrosen zur Vermittlung vergleichbarer Kompetenzen geeignet sind,

unter erneuter Bekräftigung ihres Willens, einen Beitrag zur Integration und Entwicklung des europäischen Binnenschifffahrtsmarktes zu leisten,

in dem Bewusstsein, dass die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen in Anbetracht der laufenden Arbeiten ein evolutiver Prozess ist,

in dem Wunsch, zur Umsetzung des Programms NAIADES II (2014-2020) beizutragen, das darauf abzielt, eine ausreichende Versorgung des Marktes mit qualifizierten Arbeitskräften zu gewährleisten, bis eine weitergehende Harmonisierung auf europäischer Ebene erreicht ist,

in dem Wunsch, zur Umsetzung der VISION 2018 beizutragen, die darauf abzielt, die Ausbildungen und Qualifikationen des Schifffahrtspersonals zu modernisieren und die Attraktivität der Schifffahrtsberufe zu erhöhen, um ein ausreichendes Angebot an Arbeitskräften sicherzustellen, ein Anliegen, das für die niederländische Präsidentschaft hohe Priorität hat,

in der Feststellung, dass die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen an Mechanismen der Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden zu koppeln ist, um insbesondere die Modalitäten der Eintragung in die anerkannten Schifferdienstbücher zu klären, die Weiterentwicklung der Ausbildungspläne zu gewährleisten, gemeinsame Praktiken zu entwickeln und zuverlässige Systeme für den Informationsaustausch einzurichten,

in der Feststellung, dass die Vertragsverwaltung die Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher unterzeichnet hat,

unter Bezugnahme auf die Erklärung der Vertragsverwaltung vom 28. Juli 2014 zur Akzeptanz der Gegenseitigkeit der Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen rheinischen Befähigungen zum Matrosen,

unter Bezugnahme auf den Bericht der französischen Delegation vom 18. August 2014,

unter Bezugnahme auf die Niederschrift der Anhörung vom 3. September 2014,

unter Bezugnahme auf den Vorschlag des Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen vom 8. Oktober 2014,

die folgende Vereinbarung getroffen:

## **Artikel 1**

### **Zuständige Behörden**

Die zuständigen Behörden sind einerseits die zuständige Behörde der Vertragsverwaltung, die die Eintragung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen in die Schifferdienstbücher vornimmt, und andererseits die zuständigen rheinischen Behörden gemäß Anhang 1 zur Dienstanweisung Nr. 4.

## **Artikel 2**

### **Gegenseitige Anerkennung**

1. Die ZKR anerkennt auf dem Rhein die Gültigkeit der Befähigung zum

#### **Matrosen**

erworben durch die erfolgreich abgeschlossene Berufsausbildung am

**Rumänischen Maritimen Schulungszentrum (Centrul Român Pregătirea și Perfectionarea Personalului din Transporturi Navale)**  
(im Folgenden „Schifferschule CERONAV“)

bescheinigt durch

**das Abschlusszeugnis für den Befähigungslehrgang zum Matrosen (certificat de absolvire a cursului de calificare marinar) ausgestellt durch die Schifferschule CERONAV**

und

**den Befähigungsnachweis zum Matrosen (marinar fluvial) der rumänischen Schiffsbehörde.**

Die Anerkennung gilt für Berufsausbildungen, die im Januar 2015 oder später begonnen wurden für Personen, die mindestens 18 Jahre alt sind.

Die zuständige Behörde der Vertragsverwaltung im Sinne des Artikels 5 der Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher vermerkt im anerkannten Schifferdienstbuch, dass die Befähigung „gemäß § 3.02 Nummer 3 Buchstabe a RheinSchPersV anerkannt“ ist.



Die zuständige Behörde nimmt die Eintragung nur vor, nachdem sie den erfolgreichen Abschluss der Berufsausbildung durch Inaugenscheinnahme der Originale des Abschlusszeugnisses und des Befähigungsnachweises der amtlichen Prüfung geprüft hat.

2. Die Vertragsverwaltung anerkennt die Gültigkeit der durch Berufsausbildung erworbenen und in die rheinischen Schifferdienstbücher eingetragenen Berufsbefähigungen zum Matrosen auf den Wasserstraßen, die im Hoheitsgebiet ihres Staates liegen. Die rheinischen Ausbildungsstätten, deren Abschluss zu einer Befähigung im Sinne des § 3.02 Nr. 2 RheinSchPersV führen kann, sind im Anhang 2 zur Dienstanweisung Nr. 4 aufgeführt.

### **Artikel 3**

#### **Informationsaustausch**

Die im Sinne des Artikels 5 der Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher zuständige Behörde, die die durch Berufsausbildung erworbene Befähigung zum Matrosen in das anerkannte Schifferdienstbuch eingetragen hat, erteilt jeder anderen zuständigen Behörde auf Verlangen die dieser Eintragung zugrundeliegenden Informationen.

### **Artikel 4**

#### **Zusammenarbeit**

Die nationalen Sachverständigen der ZKR und der Vertragsverwaltung fördern, soweit sachdienlich auch durch gemeinsame Sitzungen, insbesondere die folgenden Ziele:

- Beitrag zur übereinstimmenden Gestaltung der verschiedenen geltenden Vorschriften im Zuge künftig erforderlicher Entwicklungen und Anpassungen der Vorschriften;
- Erörterung von Schwierigkeiten bei der Umsetzung, von Verstößen und von wünschenswerten Abhilfemaßnahmen;
- Prüfung und Entwicklung von Verfahren zum Informationsaustausch;
- Koordination der Kontrollmechanismen zwischen den Staaten;
- Vergleich der Modalitäten für den Erwerb der Befähigungen und Vorantreibung der gegenseitigen Anerkennung der Befähigungen.

Die Zusammenarbeit findet in einer der offiziellen Arbeitssprachen der ZKR statt.

### **Artikel 5**

#### **Vereinbarungssekretariat**

Ein Vereinbarungsekretariat (im Folgenden „Sekretariat“) wird eingerichtet. Es wird vom Sekretariat der ZKR in Straßburg geführt. Es hat insbesondere die folgenden Aufgaben:

- logistische Unterstützung bei der Organisation der in Artikel 4 vorgesehenen gemeinsamen Sitzungen;
- Förderung des Informationsaustauschs zwischen der Vertragsverwaltung und der ZKR;
- Verwaltung einer Seite der ZKR-Website, auf der nützliche Informationen zur Anwendung der Vereinbarung abrufbar sind;
- Übernahme weiterer Aufgaben, die für die Sicherstellung der Umsetzung der Vereinbarung notwendig sein könnten.

## **Artikel 6**

### **Informations- und Abstimmungspflicht bei Änderungen der jeweils geltenden Vorschriften**

Die ZKR und die Vertragsverwaltung informieren einander sobald wie möglich und unabhängig von den gemeinsamen Sitzungen über Änderungen und Entwicklungen, die in Bezug auf die bei ihnen geltenden Vorschriften geplant sind. Bevor Änderungen zur Beschlussfassung kommen, stimmen sich die Parteien untereinander ab, um zu vermeiden, dass durch eine Änderung die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen in Frage gestellt wird. Sofern eine Vorschrift geändert wird, ist die geänderte Fassung der Vorschrift unter Angabe des Zeitpunkts ihres Inkrafttretens unverzüglich an das Sekretariat zu übermitteln. Das Sekretariat wird beauftragt, diese Informationen an die ZKR und die Vertragsverwaltung weiterzuleiten.

## **Artikel 7**

### **Ende der gegenseitigen Anerkennung**

1. Sofern eine der Parteien zur Auffassung gelangt, dass aufgrund einer Vorschriftenänderung oder der Vorgehensweise einer Verwaltung die gegenseitige Anerkennung in Frage gestellt ist, hat sie dies dem Sekretariat unverzüglich mitzuteilen, welches die Information an die ZKR und die Vertragsverwaltung weiterleitet.

Die Parteien bemühen sich zur Aufrechterhaltung der gegenseitigen Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen eine einvernehmliche Lösung zu finden. Hierzu kann eine gemeinsame Sitzung einberufen werden.

2. Wenn nach Abschluss der Verhandlungen die ZKR oder die Vertragsverwaltung nach wie vor der Überzeugung ist, dass die gegenseitige Anerkennung ohne Gefährdung der Sicherheit in der Binnenschifffahrt nicht aufrechterhalten werden kann, kann die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigungen zum Matrosen beendet werden. Diese Entscheidung wird zwölf Monate nach Zustellung an das Sekretariat wirksam.

## **Artikel 8**

### **Änderungen**

Die ZKR oder die Vertragsverwaltung kann dem Sekretariat Vorschläge zur Änderung dieser Vereinbarung unterbreiten. Die ZKR und die Vertragsverwaltung übermitteln dem Sekretariat innerhalb von zwei Monaten nach Bekanntmachung des Vorschlags durch das Sekretariat ihre Stellungnahmen und Kommentare. In ihrer Antwort geben sie auch an, ob sie die Einberufung einer gemeinsamen Sitzung wünschen. Geht innerhalb dieser zweimonatigen Frist im Sekretariat keine Antwort ein, gilt die vorgeschlagene Änderung als genehmigt. Die Änderung tritt 60 Tage nach ihrer Genehmigung in Kraft. Das Sekretariat übermittelt vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung der ZKR und der Vertragsverwaltung eine abgeänderte Fassung der Vereinbarung.

## **Artikel 9**

### **Schlussbestimmungen**

1. Sofern die rumänische Delegation dem Sekretariat die Gesetzesänderung bis spätestens 30. November 2015 übermittelt, tritt diese Vereinbarung am 1. Dezember 2015 in Kraft. Im Falle einer Übermittlung nach diesem Zeitpunkt, tritt die Vereinbarung am ersten Tag des Monats nach der Übermittlung an das Sekretariat in Kraft. Sie kann durch schriftliche Mitteilung an die jeweils andere Vertragspartei mit einer Frist von sechs Monaten zum Jahresende gekündigt werden.

2. Die Vereinbarung ist kein internationaler Vertrag oder internationales Abkommen im völkerrechtlichen Sinne und begründet für den Staat, dem die Vertragsverwaltung zugehört, oder für die ZKR als internationale Organisation keine internationalen Verpflichtungen. Sie berührt keine Rechte und Pflichten, die aus anderen internationalen Vereinbarungen oder EU-Regelwerken resultieren.

3. Die ZKR fertigt die deutsche, die französische und die niederländische Sprachfassung, das Ministerium für Verkehr Rumäniens die rumänische Sprachfassung. Je eine Urschrift der Vereinbarung, deren deutscher, französischer, niederländischer und rumänischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist, wird beim Sekretariat der ZKR und beim Verkehrsministerium Rumäniens hinterlegt.

Geschehen zu Straßburg am 4. Dezember 2014

Hans VAN DER WERF  
Generalsekretär  
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Viorel Ion OLEA  
Generaldirektor Schiffsangelegenheiten  
Ministerium für Verkehr Rumäniens

**Administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse  
erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen  
beroepsbekwaamheden matroos  
in aanvulling op de administratieve overeenstemming over de samenwerking  
voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes**

*Preambule*

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (hierna de “CCR”),

en

het Ministerie van Vervoer van Roemenië (hierna de “administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming”),

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

wetende dat de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos het vrije verkeer van de bemanningsleden in Europa vereenvoudigt en om deze reden deel uitmaakt van de maatregelen die een voldoende arbeidsaanbod kunnen garanderen,

vaststellend dat de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos die zijn ingeschreven in de erkende dienstboekjes, een aanvulling is op de erkenning van de vaartijden en de lichamelijke en geestelijke geschiktheid,

vaststellend dat de schoolopleidingen tot matroos de verkrijging van vergelijkbare beroepsbekwaamheden mogelijk maken,

gelet op hun wens te blijven bijdragen aan de integratie en de ontwikkeling van de Europese binnenvaartmarkt,

beseffend dat de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos in het licht van de lopende werkzaamheden een evolutief proces is,

in de wens bij te dragen aan de uitvoering van het programma NAIADES II (2014-2020), dat beoogt te garanderen dat de markt over een voldoende en gekwalificeerd arbeidsaanbod beschikt, en in afwachting van een bredere harmonisatie op Europees niveau,

in de wens bij te dragen aan de uitvoering van de VISIE 2018, die beoogt de opleidingen en de bekwaamheden van het binnenvaartpersoneel te moderniseren en de attractiviteit van de binnenvaartberoepen te versterken teneinde een voldoende arbeidsaanbod tot stand te brengen, hetgeen een prioritair thema van het Nederlandse voorzitterschap is,

vaststellend dat de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos gekoppeld moet worden aan samenwerkingsmechanismen tussen de bevoegde instanties, teneinde in het bijzonder de modaliteiten voor de aantekeningen in de erkende dienstboekjes te preciseren en de ontwikkeling van opleidingsplannen mogelijk te maken, gemeenschappelijke praktijken te ontwikkelen en betrouwbare systemen voor de informatie-uitwisseling tot stand te brengen,

constaterend dat de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming de administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes heeft ondertekend,

gezien de verklaring van de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming van 28 juli 2014 houdende de aanvaarding van wederzijdsheid inzake de erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen Rijnberoepsbekwaamheden matroos,

gezien het rapport van de Franse delegatie van 18 augustus 2014,

gezien het verslag van de hoorzitting die is gehouden op 3 september 2014,

gezien het voorstel van het Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding van 8 oktober 2014,

hebben de volgende overeenstemming gesloten:

## **Artikel 1**

### **Bevoegde autoriteiten**

De bevoegde autoriteiten zijn enerzijds de bevoegde autoriteiten van de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming die overgaan tot de inschrijving van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos in de dienstboekjes en anderzijds de bevoegde Rijnvaartautoriteiten overeenkomstig aanhangsel 1 bij dienstinstructie nr. 4.

## **Artikel 2**

### **Wederzijdse erkenning**

1. De CCR erkent de geldigheid op de Rijn van de beroepsbekwaamheid

#### **matroos**

die door middel van de onderstaande met goed gevolg doorlopen schoolopleiding is verkregen:

**Roemeens maritiem opleidingsinstituut (Centrul Român Pregătirea și Perfectionarea Personalului din Transporturi Navale)**  
(hierna de schippersschool CERONAV)

aangetoond door

**het einddiploma van de kwalificerende matrozenopleiding (certificat de absolvire a cursului de calificare marinar) afgegeven door de schippersschool CERONAV**

en

**het bekwaamheidsbewijs matroos (marinar fluvial) van de Roemeense scheepvaartautoriteit.**

De erkenning betreft de schoolopleidingen die in januari 2015 of later zijn aangevangen voor personen die de minimumleeftijd van 18 jaar hebben bereikt.

De bevoegde autoriteit van de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming in de zin van artikel 5 van de administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes, vermeldt in het erkende dienstboekje dat de beroepsbekwaamheid wordt erkend "conform artikel 3.02, derde lid, onder a, van het RSP".

De bevoegde autoriteit gaat uitsluitend tot de bedoelde inschrijving over na aan de hand van het originele eindediploma en het originele bekwaamheidsbewijs gecontroleerd te hebben dat de schoolopleiding met goed gevolg is doorlopen.

2. De administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming erkent de geldigheid op de waterwegen die gelegen zijn op het nationale grondgebied van haar staat, van de door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos die zijn ingeschreven in de Rijndienstboekjes. De Rijnopleidingsinstituten waarvan het diploma kan leiden tot een beroepsbekwaamheid in de zin van artikel 3.02, tweede lid, van het RSP, staan vermeld in aanhangsel 2 bij dienstinstructie nr. 4.

### **Artikel 3**

#### **Uitwisseling van gegevens**

De bevoegde autoriteit in de zin van artikel 5 van de administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes die de door middel van een schoolopleiding verkregen beroepsbekwaamheid matroos in het erkende dienstboekje heeft ingeschreven, verstrekt aan elke andere bevoegde autoriteit die daartoe een verzoek indient, de informatie die aan basis van de bedoelde inschrijving heeft gestaan.

### **Artikel 4**

#### **Samenwerking**

De nationale deskundigen van de CCR en van de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming streven, indien nodig door de organisatie van gemeenschappelijke vergaderingen, naar de verwezenlijking van met name de onderstaande doelstellingen:

- bijdrage aan de onderlinge afstemming in de verschillende regelgevingen van de reglementaire ontwikkelingen en aanpassingen die in de toekomst nodig blijken te zijn;
- overleg over de vastgestelde moeilijkheden bij de uitvoering en overtredingen, alsmede het zoeken naar oplossingen voor zover nodig;
- beoordeling en ontwikkeling van procedures voor de uitwisseling van gegevens;
- coördinatie van de controlemechanismen tussen de staten;
- vergelijking van de modaliteiten voor het verkrijgen van de bekwaamheden en boeken van vooruitgang op het vlak van de wederzijdse erkenning van bekwaamheden.

De samenwerking vindt plaats in een van de officiële werktalen van de CCR.

### **Artikel 5**

#### **Secretariaat van de overeenstemming**

Er wordt een secretariaat van de overeenstemming (hierna het "secretariaat") ingesteld. Dit secretariaat wordt waargenomen door het secretariaat van de CCR en is gevestigd in Straatsburg. De taken van dit secretariaat zijn:

- het bieden van de logistieke ondersteuning die nodig is voor de organisatie van de gemeenschappelijke vergaderingen zoals bedoeld in artikel 4;
- het bieden van ondersteuning bij de uitwisseling van gegevens tussen de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming en de CCR;
- het beheren van een specifieke webpagina op de internetsite van de CCR waar informatie ter beschikking wordt gesteld die van belang is voor de tenuitvoerlegging van de overeenstemming;
- de uitvoering van alle overige taken die nodig kunnen zijn om de uitvoering van de overeenstemming te waarborgen.

## **Artikel 6**

### **Informatie- en afstemmingsplicht in geval van wijziging van de regelgeving**

De CCR en de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming informeren elkaar zo snel mogelijk en onafhankelijk van de gemeenschappelijke bijeenkomsten, over wijzigingen en ontwikkelingen die hun regelgevingen betreffen. Alvorens over te gaan tot een besluit, vindt er een onderlinge afstemming plaats om te vermijden dat een wijziging de wederzijdse erkenning van de door schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos in het geding zou brengen. In voorkomend geval brengen zij onverwijld de gewijzigde regelgeving ter kennis aan het secretariaat, met vermelding van de datum van inwerkingtreding. Het secretariaat zorgt ervoor dat deze informatie aan de CCR en aan de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming wordt doorgegeven.

## **Artikel 7**

### **Einde van de wederzijdse erkenning**

1. Wanneer de CCR of de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming van mening is dat ten gevolge van een wijziging in één van de staten die betrokken is bij de overeenstemming of van een praktijk van de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming niet meer voldaan is aan de voorwaarden voor de wederzijdse erkenning, stelt de desbetreffende partij het secretariaat daarvan onverwijld op de hoogte. Het secretariaat deelt dit aan de CCR en aan de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming mee.

Genoemde partijen zullen al het mogelijke in het werk stellen een minnelijke schikking te vinden, zodat de wederzijdse erkenning van de door middel van een schoolopleiding verkregen beroepsbekwaamheid matroos kan worden gehandhaafd. Hiervoor zou een gemeenschappelijke vergadering kunnen worden belegd.

2. Mocht de CCR of de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming na het overleg nog steeds van mening zijn dat de wederzijdse erkenning niet meer zonder aantasting van de veiligheid van de scheepvaart kan worden gehandhaafd, kan zij de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos opzeggen. Dit besluit wordt twaalf maanden na kennisgeving aan het secretariaat van kracht.

## **Artikel 8**

### **Wijzigingen**

De CCR of de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming kunnen het secretariaat wijzigingsvoorstellen voor de overeenstemming doen toekomen. De CCR en de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming delen het secretariaat hun standpunt en opmerkingen binnen een termijn van twee maanden na de bekendmaking van het voorstel door het secretariaat mee. In hun antwoord geven zij met name te kennen of zij een gemeenschappelijke vergadering wensen bijeen te roepen. Wanneer binnen deze termijn van twee maanden geen antwoord door het secretariaat ontvangen is, zal dit als een instemming met het voorstel worden beschouwd. De wijziging wordt zestig dagen na de goedkeuring van kracht. Het secretariaat verstrekt de CCR en de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming vóór het van kracht worden van de wijziging een gewijzigde versie van de overeenstemming.

## **Artikel 9**

### **Slotbepalingen**

1. De onderhavige overeenstemming treedt op 1 december 2015 in werking, op voorwaarde dat de Roemeense delegatie uiterlijk op 30 november 2015 de overeenkomstige wetswijziging aan het secretariaat heeft overgelegd. Indien de bedoelde wetswijziging na de eerder genoemde datum wordt overgelegd, treedt de overeenstemming in werking op de eerste dag van de maand die volgt op de bedoelde overlegging aan het secretariaat. De overeenstemming kan met ingang van het einde van het jaar worden opgezegd door middel van een schriftelijke kennisgeving die zes maanden voor de beëindiging aan de andere partij bij de overeenstemming wordt gestuurd.
2. Deze overeenstemming is geen internationaal verdrag of internationale overeenkomst in de zin van het internationaal publiekrecht, die voor de staat van de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming of voor de CCR als internationale organisatie internationale verplichtingen met zich meebrengt. De overeenstemming wordt gesloten zonder afbreuk te doen aan de rechten en plichten die voortvloeien uit om het even welke internationale overeenkomst of regelgeving van de Europese Unie.
3. De Duitse, Franse en Nederlandse versies worden door de CCR en de Roemeense versie wordt door het Ministerie van Vervoer van Roemenië opgesteld. Een oorspronkelijke versie van de overeenstemming, waarvan de Duitse, Franse, Nederlandse en Roemeense versie gelijkelijk authentiek is, wordt bij het secretariaat van de CCR en bij het Ministerie van Vervoer van Roemenië neergelegd.

Gedaan te Straatsburg, op 4 december 2014

Hans VAN DER WERF  
Secretaris-generaal  
van de  
Centrale Commissie voor de Rijnvaart

Viorel Ion OLEA  
Directeur voor de scheepvaart  
Ministerie van Vervoer van Roemenië



**Acordul administrativ privind recunoașterea reciprocă a calificării de marinar  
obținută prin calificare profesională, completând acordul administrativ privind  
recunoașterea reciprocă a carnetului de serviciu.**

*Preambul*

Comisia Centrală pentru Navigația pe Rin, (denumită în continuare „CCNR” )

Și

Ministerul Transporturilor din România (denumită în continuare „Administrație contractantă”)

În dorința simplificării formalităților de angajare pentru personalul navigant și de facilitare a liberei circulații a echipajelor,

Conștiente de faptul că recunoașterea reciprocă a calificării de marinar obținută prin formare profesională, și facilitarea liberei circulații a membrilor de echipaj în Europa, ceea ce face parte din măsurile menite să asigure o ofertă de forță de muncă suficientă,

Constatând că această recunoaștere reciprocă a calificării de marinar obținută prin formare profesională și atestată prin carnetul de serviciu recunoscut, este o completare a recunoașterii timpului de navigație și a aptitudinilor fizice și psihice,

Constatând că formarea profesională a marinarului permite dobândirea de competențe similare,

Își reafirmă angajamentul de a contribui la integrarea și dezvoltarea pieței europene de transport pe căile navigabile interioare,

Conștiente de faptul că recunoașterea reciprocă a calificării de marinar obținută prin formare profesională constituie un proces evolutiv ce ține cont de activitatea în derulare,

Dorind să contribuie la punerea în aplicare a programului NAIADES II (2014-2020) care vizează faptul că piața muncii trebuie să dețină forță de muncă suficientă și calificată, precum și realizarea unei armonizări la nivel european,

Dorind să contribuie la punerea în aplicare a programului VISION 2018 care vizează modernizarea formării și calificării personalului navigant, ridicarea nivelului de atractivitate a meseriilor din domeniul navigației pe căi navigabile interioare în scopul asigurării unei oferte suficiente de forță de muncă, obiectiv prioritar al președinției olandeze,

Remarcând că recunoașterea reciprocă a calificării de marinar obținută prin formare profesională trebuie să fie însoțită de mecanisme de cooperare administrativă între autoritățile competente, pentru a preciza clar modalitățile de înscriere în carnetul de serviciu recunoscut, pentru permiterea evoluției pe planuri de formare, pentru dezvoltarea de practici comune și pentru punerea în lucru a sistemelor fiabile în schimbul de informații,

Remarcând faptul că Administrația contractantă a semnat Acordul administrativ privind recunoașterea reciprocă a carnetelor de serviciu,

Având în vedere declarația administrației contractante din 28 iulie 2014, privind acceptarea recunoașterii reciproce a calificării de marinar obținută prin formare profesională,

Având în vedere raportul delegației franceze din 18 august 2014,

Având în vedere procesul-verbal referitor la auditul din 03 septembrie 2014

Având în vedere propunerea Comitetului pentru probleme sociale, de muncă și de formare profesională din 08 octombrie 2014,

au convenit următorul ACORD:

## **Articolul 1**

### **Autoritățile competente**

Autoritățile competente sunt, pe de o parte, autoritățile competente ale Administrației contractante a Statului care efectuează înregistrarea calificării de marinar obținută prin formare profesională în carnetele de serviciu, și de cealaltă parte, autoritățile renane competente conform cu Anexa nr. 1 la instrucțiunile de serviciu numărul 4.

## **Articolul 2**

### **Recunoașterea reciprocă**

1. CCNR recunoaște valabilitatea pe Rin a calificării de

#### **Marinar**

obținută prin formare profesională finalizată cu succes la

#### **Centrul Român pentru Pregătirea și Perfecționarea Personalului din Transporturi Navale**

(Denumită în continuare Centrul de formare profesională CERONAV)

Atestată prin

#### **Certificatul de absolvire a Cursului de calificare de marinar, emis de CERONAV**

**și**

#### **Certificatul de capacitate pentru funcția de marinar fluvial, emis de Autoritatea Navală Română,**

Recunoașterea se referă la formarea profesională, care va începe din ianuarie 2015 sau mai târziu; cu condiția împlinirii vârstei de 18 ani.

Autoritatea competentă a Autorității Contractante, în sensul articolului 5 din Aranjamentul administrativ pentru recunoașterea reciprocă a carnetelor de serviciu, înregistrează calificarea în evidența carnetului de serviciu recunoscut, însoțită cu mențiunea că acea calificare este recunoscută "în conformitate cu articolul 3.02, paragraf 3, litera a) din RPN".

Autoritatea competentă nu înscrie mențiunea decât după ce se asigură, prin verificarea diplomei originale de formare și a certificatului de calificare, că formarea profesională a fost finalizată cu succes.

2. Autoritatea Contractantă recunoaște valabilitatea, pe căile navigabile de pe teritoriul național al statului căruia îi aparțin, calificării marinarilor obținută prin formare și înscrisă în carnetele de serviciu Renane. Organizațiile de formare profesională renane a căror diplomă poate duce la o calificare, în sensul articolului 3.02, paragraful 2, din RPN, figurează în anexa 2 din instrucțiunile de serviciu numărul 4.

### **Articolul 3**

#### **Schimbul de informații**

Autoritatea competentă, în sensul articolului 5 din Acordul administrativ privind recunoașterea reciprocă a carnetelor de serviciu, care a înscris în carnetul de serviciu recunoscut, calificarea de marinar obținută prin formare profesională, comunică oricărei alte autorități competente ce solicită informații cu privire la cum a fost înscrisă o astfel de mențiune.

### **Articolul 4**

#### **Cooperarea**

Experții naționali din cadrul CCNR și al Autorității Contractante vor depune eforturile necesare, inclusiv prin organizarea de ședințe comune, dacă este necesar, pentru atingerea următoarelor obiective, respectiv de a:

- Contribui la faptul că evoluțiile și schimbările de reglementare care vor fi necesare în viitor, să fie în concordanță în diferitele regulamente;
- Discuta despre dificultățile întâlnite în aplicarea acordului, despre infrațiunile constatate și despre modalitatea de a răspunde în aceste cazuri;
- Examina și dezvolta proceduri privind schimbul de informații;
- Coordona mecanismele de control dintre State;
- Compara modalitățile de obținere a calificărilor și să crească în recunoașterea reciprocă a calificărilor.

Cooperarea este prevăzută în una dintre limbile oficiale de lucru ale CCNR.

### **Articolul 5**

#### **Secretariatul Acordului**

Se instituie un Secretariat al acordului (denumit în continuare "Secretariatul") . Acesta trebuie să fie asigurat de către Secretariatul CCNR care are sediul la Strasbourg.

Sarcinile sale includ:

- furnizarea sprijinului logistic necesar în organizarea întâlnirilor comune menționate la articolul 4;
- facilitarea schimbului de informații între administrația contractanta și CCNR;
- asigurarea gestionării unei pagini dedicate în cadrul site-ului CCNR în care să se regăsească informațiile relevante aplicării acordului pentru a putea fi consultate;
- efectuarea altor sarcini care pot fi necesare pentru a asigura buna funcționare a Acordului.

## **Articolul 6**

### **Datoria de informare și consultare în cazul modificării regulamentului**

CCNR și administrația contractanta se informează reciproc, cu celeritate, independent de întâlnirile comune, despre modificările și completările ce sunt prevăzute pentru reglementarea lor. CCNR și administrația contractantă se vor consulta, înainte de adoptarea acestora, pentru a preveni modificările ce pot pune sub semnul întrebării recunoașterea reciprocă a calificărilor marinarilor obținute prin formare profesională. În cazul modificării, CCNR și administrația contractantă transmit fără întârziere secretariatului reglementarea modificată, precizând data intrării în vigoare. Secretariatul asigură difuzarea informațiilor către CCNR și administrația contractantă.

## **Articolul 7**

### **Sfârșitul recunoașterii reciproce**

1. În cazul în care CCNR sau autoritatea contractantă consideră că un amendament adoptat într-unul dintre statele implicate prin acord sau o practică a Autorității Contractante pune la îndoială recunoașterea reciprocă, aceasta notifică de îndată Secretariatul care transmite comunicarea către CCNR și Autoritatea Contractantă.

Acestea încearcă să găsească o soluție amiabilă pentru menținerea recunoașterii reciproce a calificărilor marinarilor, obținută prin formare profesională. O ședință comună va fi convocată în acest scop.

2. Dacă, la termenul negocierii, CCNR sau Autoritatea Contractantă este convinsă că recunoașterea reciprocă nu poate fi menținută fără a cauza un risc pentru siguranța navigației, se poate rezilia recunoașterea reciprocă a calificării de marinar obținută prin formare profesională. O astfel de decizie va intra în vigoare pentru Autoritatea Contractantă în cauză, la douăsprezece luni de la notificarea acesteia de secretariat.

## **Articolul 8**

### **Amendamente**

CCNR sau Autoritatea contractantă poate prezenta Secretariatului propunerile de amendamente la prezentul acord. CCNR și Autoritatea Contractantă vor transmite secretariatului poziția și comentariile lor în termen de două luni de la notificarea propunerii de către secretariat. În răspunsul lor, autoritățile implicate precizează dacă doresc să convoace o ședință comună. Amendamentul propus este considerat aprobat în absența unui răspuns primit de către secretariat la expirarea termenului de două luni. Amendamentul va intra în vigoare la 60 de zile de la aprobarea acestuia. O versiune modificată a acordului este transmisă de secretariat către CCNR și către Autoritatea Contractantă înainte de data intrării în vigoare a amendamentului.

## **Articolul 9**

### **Dispoziții finale**

1. Sub rezerva transmiterii de către delegația română către secretariat, modificarea reglementării nu mai târziu de 30.11.2015, prezentul Acord va intra în vigoare la 01.12.2015. În cazul transmiterii ulterioare, acordul administrativ va intra în vigoare în prima zi a lunii următoare depunerii la secretariat. Acesta poate fi denunțat cu efect de la sfârșitul anului printr-o notificare scrisă adresată celeilalte părți contractante cu șase luni înainte.

2. Acordul administrativ nu constituie un tratat sau un acord internațional în sensul dreptului internațional public care implică responsabilitatea internațională a statului reprezentat de Autoritatea contractantă sau a CCNR ca organizație internațională. Presentul acord a fost încheiat fără a aduce atingerea drepturilor și obligațiilor care decurg din orice acord internațional sau reglementări ale Uniunii Europene.
3. CCNR întocmește versiunile în limbile germană, franceză și olandeză, Ministerul Transporturilor din România, versiunea în limba română. O versiune originală a Acordului, textele în limbile franceză, germană, olandeză și română sunt în mod egal autentice, se depune la Secretariatul CCNR și la Ministerul Transporturilor din România.

Adoptat la Strasbourg la 04 decembrie 2014

Hans VAN DER WERF  
Secretar general al  
Comisiei Centrale pentru Navigația pe Rin

Viorel Ion OLEA  
Director  
Direcția Transport Naval  
Ministerul Transporturilor din România

## PROTOCOL 13

### Wijziging van artikel 3.02, derde lid, onderdeel a, van het RSP

#### Besluit

De Centrale Commissie,

gelet op haar wens te blijven bijdragen aan de integratie en de ontwikkeling van de Europese binnenvaartmarkt,

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

in de wens bij te dragen aan de uitvoering van de VISIE 2018,

beseffend dat de erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos van buiten de Rijnstaten een maatregel betreft die de verplichtingen van het bedrijfsleven beoogt te vereenvoudigen en die op significante wijze aan de economische dynamiek van de sector kan bijdragen,

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

- neemt kennis van de redenen voor de wijziging (bijlage 1) en
- neemt de wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) aan (bijlage 2).

De nieuwe voorschriften treden op 1 december 2015 in werking.

#### Bijlagen

### **Redenen voor de wijziging**

Deze wijziging beoogt de administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos in aanvulling op de administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes aan te vullen met een wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP), dat in de huidige versie inderdaad geen enkele bepaling bevat die het mogelijk maakt de geldigheid van opleidingen in niet-lidstaten van de CCR te erkennen.

Voor deze formulering wordt geen alternatief voorgesteld aangezien deze eenvoudig is en een strikte normatieve structuur biedt voor de erkenning van de beroepsbekwaamheden matroos teneinde de kwaliteit van de opleidingen in de binnenvaartsector te waarborgen.

### **Evaluatie van de impact van de wijziging voor de overheden en de particuliere sector**

De wijziging heeft op zich een beperkte impact voor de overheden en de particuliere sector.

Deze wijziging vormt een logische consequentie van de beslissing om administratieve overeenstemmingen te sluiten tussen de CCR en de staten die de administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes hebben ondertekend en die de geldigheid van de geboden opleidingen door de opleidingsinstituten op hun grondgebied voor de hele Rijn wensen te laten erkennen.

De overeenstemming vergroot het beschikbare arbeidsaanbod voor de particuliere sector. Bovendien kunnen de opleidingsinstituten aan de matrozen die door hen worden opgeleid betere loopbaanmogelijkheden in het perspectief stellen. Hierdoor krijgen gekwalificeerde arbeidskrachten gemakkelijker toegang tot de arbeidsmarkt in de binnenvaartsector, hetgeen de attractiviteit van de binnenvaartberoepen vergroot.

Voor de nationale administratieve overheden die partij zijn bij de overeenstemming houdt dit in dat zij de dienstboekjes met de inschrijving van door schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden moeten controleren. Deze procedure is echter grotendeels identiek aan de procedure voor de erkenning van de vaartijden.

Aangezien alle houders van een zelfde door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheid de gelijkwaardigheid kunnen inroepen, houdt deze procedure globaal gesproken een administratieve vereenvoudiging in. De procedure voorkomt dat telkens tot een individuele erkenning moet worden overgegaan en leidt op deze manier tot een kostendaling voor zowel de overheidsdiensten als de aanvrager.

**Bijlage 2 bij protocol 13**

**Wijziging van artikel 3.02, derde lid, onderdeel a, van het RSP**

*Artikel 3.02, derde lid, onderdeel a, komt als volgt te luiden:*

- “a) een minimumleeftijd van 17 jaar en
- een met goed gevolg afgeronde opleiding zoals bedoeld in het tweede lid, of
  - een met goed gevolg afgelegd eindexamen aan een vakschool voor schippers, of
  - een met goed gevolg afgelegd, door een bevoegde autoriteit erkend examen voor matroos, of
  - een beroepsbekwaamheid matroos zoals bedoeld in de administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheid matroos;”.



## PROTOCOL 14

### **Wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (inhoudsopgave en artikel 1.07, vierde lid).**

#### **Verduidelijking van de voorschriften inzake de stabiliteit van schepen die containers vervoeren**

1. In artikel 1.07 van het RPR worden onder andere eisen met betrekking tot de belading en het uitzicht gegeven. Het vierde lid voorziet specifieke voorschriften voor schepen die containers vervoeren. Deze voorschriften blijken echter onjuistheden te vertonen en zijn onvolledig.
2. Deze constatering heeft aangezet tot een herziening van het voorschrift van artikel 1.07, vierde lid. In dit lid wordt het belang van de stabiliteit voor schepen die containers vervoeren tot uitdrukking gebracht, die te allen tijde gewaarborgd moet zijn. Het vierde lid schrijft voor op welk moment de stabiliteit gecontroleerd moet worden en met welke middelen deze controle uitgevoerd kan worden.
3. Het artikel bepaalt tevens in welke gevallen de stabiliteit niet gecontroleerd hoeft te worden, waarbij het aantal rijen dat in de breedte van een schip geladen kan worden en het aantal lagen dat het schip vervoert als criteria worden gehanteerd.
4. In 2007 hebben twee ongelukken waarbij containerschepen – de Arc-en-Ciel en de Excelsior – betrokken waren, twee belangrijke vaarwegen gestremd: de Seine en de Rijn. De resultaten van de onderzoeken naar aanleiding van de averij van deze containerschepen hebben geresulteerd in verschillende aanbevelingen. De nieuwe redactie van artikel 1.07 houdt rekening met deze resultaten. De feedback over deze twee ongelukken moet echter tevens worden gebruikt om andere maatregelen te treffen.
5. Het resultaat van de evaluatie krachtens de richtsnoeren over de reglementaire werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) wordt onderstaand gegeven.

#### **Behoeften waaraan de voorgestelde wijziging geacht is te beantwoorden**

Deze wijziging beoogt de verduidelijking van de bestaande voorschriften inzake de stabiliteit van schepen die containers vervoeren. De wijziging geeft aan op welk moment deze berekening moet worden uitgevoerd, welke middelen gebruikt moeten worden om de stabiliteit te controleren, in welke gevallen de stabiliteit niet gecontroleerd hoeft te worden en welke stabiliteitsbescheiden aan boord bewaard moeten worden. De nieuwe voorschriften verbeteren de veiligheid van de scheepvaart. Dit is tevens naar voren gekomen tijdens de rondetafelconferentie over de stabiliteit van de containerschepen die de CCR in september 2013 in Bonn heeft gehouden, die de complexiteit en het belang van het stabiliteitsvraagstuk voor dit type schepen heeft aangetoond.

Bovendien is het RPR krachtens Besluit 2013-II-16 aangevuld met een nieuwe bijlage 11. Het bedoelde besluit voorziet echter niet in de bijbehorende wijziging van de inhoudsopgave van het RPR. De onderhavige wijziging beoogt tevens dit verzuim te corrigeren.

Tot slot is in de huidige inhoudsopgave een “bijlage 12 (niet overgenomen)” voorzien. Deze bijlage gaf met name een precisering voor artikel 2.02 met betrekking tot de rede van Mannheim-Ludwigshafen. De inhoud van deze bijlage was vervolgens geschrapt in het kader van de aanvaarding van het nieuwe Rijnvaartpolitiereglement, dat op 1 januari 1995 in werking is getreden, echter zonder de vermelding van deze bijlage in de inhoudsopgave te schrappen, zodat een “bijlage 12 (niet overgenomen)” is blijven bestaan. Dit besluit heeft tevens tot doel om deze lege bijlage te schrappen.

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

Het alternatief is de instandhouding van de huidige redactie van artikel 1.07, vierde lid, maar deze voorschriften bevatten onjuistheden en zijn onvolledig. Deze constatering houdt een risico in voor de veiligheid van de scheepvaart. De stabiliteitsbescheiden die verlangd kunnen worden door de toezichhoudende autoriteiten worden bovendien niet nader gedefinieerd.

### **Consequenties van deze wijziging**

Deze wijziging beoogt de verduidelijking van de bestaande voorschriften inzake de stabiliteit van schepen die containers vervoeren.

De voorschriften brengen in de eerste plaats een onderscheid aan tussen de verplichting om te allen tijde de stabiliteit van het schip te waarborgen enerzijds en om de uitgevoerde stabiliteitscontrole voor dit schip te kunnen aantonen anderzijds. Hiervoor wordt aangegeven op welk moment de stabiliteitscontrole uitgevoerd moet worden. De schipper moet bijvoorbeeld een stabiliteitscontrole uitvoeren op basis van het stuwplan. Deze controle maakt het mogelijk na te gaan of de stabiliteit van het schip wordt gewaarborgd na de voorziene laad- of losoperaties aan een kade. Dit houdt eveneens in dat niet aangetoond hoeft te worden dat op elk moment van de laad- of losoperaties een stabiliteitsberekening is uitgevoerd.

Het voorschrift geeft tevens aan met welke middelen deze controles uitgevoerd moeten worden. De voorgeschreven middelen maken geen aanschaf van aanvullende uitrustingen nodig.

Het voorschrift geeft bovendien aan welke stabiliteitsbescheiden aan boord bewaard moeten worden. Het gaat in de eerste plaats om het resultaat van de stabiliteitscontrole, dat te allen tijde geraadpleegd moet kunnen worden. Door de gekozen formulering wordt dus uitgesloten dat het resultaat van de stabiliteitsberekening systematisch geprint moet worden wanneer de berekening met behulp van een beladingscomputer is verricht. Het resultaat van de berekening hoeft op deze manier bijvoorbeeld alleen op verzoek van de toezichhoudende autoriteiten in gedrukte vorm te worden voorgelegd.

Het voorschrift voorziet ook andere bescheiden die aan boord moeten worden bewaard, namelijk het stuwplan en de bescheiden overeenkomstig artikel 22.01 van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn. Het voorschrift verduidelijkt op deze wijze de bescheiden die met betrekking tot de stabiliteit door de toezichhoudende autoriteiten verlangd kunnen worden.

De formulering van het huidige artikel geeft aan in welke gevallen een stabiliteitscontrole wordt vereist. Hierdoor worden echter niet alle laadsituaties gedekt waarin een stabiliteitscontrole nodig is, omdat een gebleken risico bestaat. De nieuwe redactie van artikel 1.07, vierde lid, bevat een gedetailleerde en uitputtende lijst van gevallen waarin geen stabiliteitscontrole nodig is. Het aantal gevallen waarin een stabiliteitscontrole wordt vereist, neemt op deze manier toe, aangezien krachtens de nieuwe voorschriften systematisch een stabiliteitscontrole uitgevoerd moet worden, wanneer een schip met een breedte van 11 m of meer wordt geladen in drie lagen containers vanaf de laadruimbodem. Evenzo wordt in geval van een gemengde lading bestaande uit containers en bijvoorbeeld zware lading een stabiliteitsberekening vereist voor elk schip dat in de breedte vier of meer rijen containers kan laden.

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

Het zou mogelijk zijn van deze wijziging af te zien. De huidige tekst is echter onnauwkeurig en bevat onjuistheden. Deze wijziging heeft tot doel de geldende voorschriften te verbeteren en te verduidelijken om de veiligheid van de scheepvaart te verhogen.

## **Besluit**

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

I

onder verwijzing naar Besluit 2013-II-16, waarbij een nieuwe bijlage 11 is ingevoerd,

neemt de in bijlage 1 bij dit besluit vermelde wijziging van het Rijnvaartpolitierglement aan;

II

gezien de conclusies van de verrichte onderzoeken naar aanleiding van de ongevallen met de schepen Arc-en-Ciel en Excelsior,

ter verhoging van de veiligheid en verbetering van de vlotheid van de Rijnvaart,

ter verduidelijking en versterking van de controle van de stabiliteit van schepen die containers vervoeren,

beseffende dat andere maatregelen nodig blijven teneinde de stabiliteit van schepen die containers vervoeren te verbeteren,

neemt de in bijlage 2 bij dit besluit vermelde wijziging van artikel 1.07, vierde lid, van het Rijnvaartpolitierglement, aan.

De in de bijlagen opgenomen wijzigingen gelden vanaf 1 december 2015.

## **Bijlagen**

**Bijlage 1 bij protocol 14**

1. *De inhoudsopgave wordt als volgt gewijzigd:*

a) *De vermelding bij bijlage 11 komt te luiden:*

“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”.”

b) *De vermelding bij bijlage 12 komt te vervallen.*

2. *Bijlage 12 komt te vervallen.*

**Bijlage 2 bij protocol 14**

*Artikel 1.07, vierde lid, komt te luiden:*

- “4. De stabiliteit van schepen die containers vervoeren moet te allen tijde zijn gewaarborgd. De schipper moet aantonen dat vóór het begin van het laden en het lossen alsmede vóór vertrek een stabiliteitscontrole is uitgevoerd.

De stabiliteitscontrole kan handmatig of met behulp van een beladingscomputer worden verricht. Het resultaat van de stabiliteitscontrole en het actuele stuwplan moeten aan boord worden bewaard en te allen tijde geraadpleegd kunnen worden.

De schepen moeten bovendien de stabiliteitsbescheiden overeenkomstig artikel 22.01 van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn aan boord bewaren.

Een stabiliteitscontrole is niet vereist bij schepen die containers vervoeren, wanneer het schip in de breedte

- a) ten hoogste drie rijen containers kan laden en vanaf de laadruimbodem in slechts één laag containers is geladen, of
- b) vier of meer rijen containers kan laden en uitsluitend met containers in ten hoogste twee lagen vanaf de laadruimbodem is geladen.”

## **PROTOCOL 15**

### **Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn - Erkende classificatiebureaus (Artikel 1.01)**

Het classificatiebureau DNV GL heeft de Centrale Commissie over de permanente voortzetting van dienstverleningen als rechtsopvolger van de in de zin van het ROSR erkende classificatiebureau Germanischer Lloyd geïnformeerd. Tegelijkertijd heeft DNV GL de CCR verzocht deze erkenning over te laten gaan op DNV GL. De delegaties hebben ter gelegenheid van de vergadering van het Comité Reglement van onderzoek in oktober 2014 meegedeeld dat DNV GL in alle Rijnsoeverstaten en België erkend wordt.

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

na kennisgeving door haar lidstaten,

besluit tot de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijziging van artikel 1.01.

Deze wijziging geldt met ingang van 1 december 2015.

#### **Bijlage**

**Bijlage bij protocol 15**

*Artikel 1.01, lid 82, komt te luiden:*

“82. “erkend classificatiebureau”: een classificatiebureau dat is erkend door alle Oeverstaten en België, te weten: Det Norske Veritas Germanischer Lloyd (DNV GL), Bureau Veritas (BV) en Lloyd’s Register of Shipping (LR);”.

## PROTOCOL 16

### Vervoer van gevaarlijke stoffen over binnenwateren

Geen besluit.

## PROTOCOL 17

### Overeengekomen Lage Rivierstand (OLR) op de Rijn 2012 (2002-II-26, 2012-II-18)

#### Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar de geactualiseerde grondbeginselen voor de vaststelling van de Overeengekomen Lage Rivierstand aan de peilschalen van de Rijn en naar de kennisneming van het verslag van haar Comité Infrastructuur en Milieu betreffende de nieuwe vaststelling van de Overeengekomen Lage Rivierstand van de Rijn voor 2012,

stelt de Overeengekomen Lage Rivierstand (OLR) met ingang van 1 januari 2015 als volgt vast:

Peilschaal	OLR 2012 (cm) *
Bazel	499
Maxau	369
Speyer	241
Mannheim	160
Worms	72
Mainz	168
Oestrich	87
Bingen	100
Kaub	78
Koblenz	78
Andernach	93
Bonn	141

Peilschaal	OLR 2012 (cm) *
Keulen	139
Düsseldorf	97
Ruhrort	233
Wesel	177
Rees	120
Emmerich	84
Lobith	739
Pannerdensche Kop	713
Nijmegen	523
Tiel	258
IJsselkop	694

\*De Nederlandse waarden zijn uitgedrukt in cm + NAP

De bij Besluit 2002-II-26 vastgestelde Overeengekomen Lage Rivierstand 2002 wordt met ingang van 31 december 2014 ingetrokken. De Overeengekomen Lage Rivierstand 2012 geldt tot en met 31 december 2021.

De gegevens die aan het verslag ten grondslag liggen, tonen aan dat de watervoorziening is verbeterd en dat de vastgestelde wijzigingen met betrekking tot de OLR overeenkomen met de morfologische wijzigingen van het riviergedeelte.

Het verslag van het Comité Infrastructuur en Milieu is als bijlage bij dit protocol gevoegd.

#### Bijlage



**Verslag ter vaststelling van de Overeengekomen Lage Rivierstand (OLR) van de Rijn voor 2012**

**1. Algemene toelichting**

Bij Besluit 1992-I-32 heeft de Centrale Commissie de Overeengekomen Lage Rivierstand (OLR) 1992 voor de belangrijkste peilschalen van de Rijn vastgesteld. Na de voltooiing van de bouwwerkzaamheden voor het nieuwe geleidewerk in Bingen werd de oude peilschaal in Bingen vervangen door de peilschaal in Oestrich bei Rhein, rkm 518,1, en werd in Besluit 1996-I-34 de OLR 1992 voor deze peilschaal en voor die in Mainz vastgesteld. Bij Besluit 1998-I-27 werd daarna ook de OLR 1992 voor de peilschaal in Kaub vastgesteld.

Als basis voor de vaststelling van OLR 2012 werd na zorgvuldig onderzoek en overleg de Overeengekomen Lage Afvoer (OLA) van de periode IV/1911 tot III/2011 aangenomen. De afvoer werd gedefinieerd als de afvoer die op 20 ijsvrije dagen per jaar onder het berekende meerjarige gemiddelde ligt. Welke waarden dit oplevert voor de daaruit afgeleide overeengekomen rivierstanden vanaf 1932 tot 1992 is ter informatie in de navolgende tabel weergegeven:

<b>Vastgestelde Overeengekomen Lage Rivierstand van 1932 tot 1992</b>						
Peilschaal	OLR 32 (cm)	OLR 52 (cm)	OLR 62 (cm)	OLR 72 (cm)	OLR 82 (cm)	OLR 92 (cm)
Besluit van de CCR	1932-II-12	1952-II-18	1962-IV-49	1973-I-28 1976-II-40	1984-II-40	1992-I-32 1996-I-34 1998-I-27
Rheinfelden	--	165	167	175	170	175
Breisach	80	75	--	--	--	--
Straatsburg	148	140	150	--	--	--
Maxau	316	315	325	340	350	350
Speyer	215	--	--	215	215	220
Mannheim	184	150	135	150	160	155
Worms	- 86	95	65	80	70	65
Mainz	- 17	170	165	170	170	165
Oestrich	--	--	--	--	--	80
Bingen	103	100	100	70	60	--
Kaub	108	105	105	100	85	85
Koblenz	116	115	105	110	95	85
Andernach	129	130	115	115	105	95
Bonn	--	60	55	60	155	145
Keulen	61	55	40	55	150	145
Düsseldorf	20	180	155	150	125	115
Ruhrort	- 64	250	210	200	195	215
Wesel	--	225	180	180	170	160
Rees	- 9	--	--	50	135	120
Emmerich	18	170	140	125	110	95
Lobith	910	850	810	815	795	770
Pannerdensche Kop	845	790	750	790	775	752
Nijmegen	691	625	590	615	610	571
Tiel	336	280	260	285	285	270
IJsselkop	--	--	--	765	750	729

## 2. Uitgangspunten voor de vastlegging van de Overeengekomen Lage Rivierstand 2012

Ter vaststelling van de Overeengekomen Lage Rivierstand 2012 moeten, in het licht van de in 2002 bij Besluit 2002-I-40 overeengekomen beginselen, de volgende uitgangspunten gehanteerd worden, zodat correct rekening wordt gehouden met de hydrologische en waterbouwkundige ervaringen van de afgelopen decennia:

1. De waarden van de Overeengekomen Lage Afvoer (OLA) bij de vastgestelde peilschalen worden om de tien jaar vastgesteld aan de hand van de afvoerwaarden over een periode van 100 jaar.
2. Uitgaande van de waarden van de overeengekomen lage afvoer worden voor de diverse peilschalen eveneens de dienovereenkomstige waarden van de Overeengekomen Lage rivierstand (OLR) om de tien jaar opnieuw bepaald.
3. De Overeengekomen Lage Rivierstand (OLR) wordt als volgt gedefinieerd:  
 "De Overeengekomen Lage Rivierstand (OLR) is de waterstand die ten opzichte van de overeengekomen lage afvoer 20 dagen per jaar onder de over jaren aan de Rijn gemeten gemiddelde afvoerwaarde ligt."

De toepassing van deze beginselen zorgt voor meer transparantie en een echte gelijkwaardigheid bij de vaststelling van de OLR, omdat rekening wordt gehouden met jarenlange, stabiele trends in de ontwikkeling van de waterafvoer (OLA), bijvoorbeeld als gevolg van de klimaatverandering en is desalniettemin voldoende stabiel, respectievelijk niet gevoelig voor hydrologische schommelingen op korte en middellange termijn. De opnieuw vastgelegde OLR weerspiegelt tevens de natuurlijke en anthropologische wijzigingen in de morfologie resp. van het rivierbed.

Uitgaande van deze beginselen werd voor de onderstaande peilschalen de Overeengekomen Lage Afvoer (OLA<sub>2012</sub>) berekend, een waarde waar de afvoer gemiddeld 20 dagen per jaar onder blijft. Om de gevolgen van de toepassing van deze uitgangspunten duidelijk te maken, is de thans geldende OLA<sub>2002</sub> en het verschil tussen beide waarden in de tabel weergegeven.

Peilschaal	OLA <sub>2002</sub> (m <sup>3</sup> /s)	OLA <sub>2012</sub> (m <sup>3</sup> /s)	Vershil (m <sup>3</sup> /s)
Bazel	480	488	+8
Maxau	585	609	+24
Speyer	610	632	+22
Worms	670	682	+12
Mainz	730	766	+36
Kaub	750	784	+34
Andernach	870	877	+7
Bonn	890	901	+11
Keulen	935	941	+6

Peilschaal	OLA <sub>2002</sub> (m <sup>3</sup> /s)	OLA <sub>2012</sub> (m <sup>3</sup> /s)	Vershil (m <sup>3</sup> /s)
Düsseldorf	960	963	+3
Ruhrort	985	1028	+43
Wesel	995	1041	+46
Rees	1020	1049	+29
Emmerich	1020	1058	+38
Lobith	1020	1020	+0
Waal/ Pannerdensche Kop	818	826	+8
Pannerdensch Kanaal/ Pannerdensche Kop	202	195	-7
Neder-Rijn/IJsselkop	30	24	-6
IJssel/IJsselkop	172	171	-1

### 3. Overeengekomen Lage Rivierstand 2012

Het Comité Infrastructuur en Milieu stelt voor, uitgaande van de berekende OLA-waarden, de OLR-waarden vast te stellen, zoals in de vierde kolom van de onderstaande tabel vermeld.

Peilschaal	OLR 1992 (cm)*	OLR 2002 (cm)*	<b>OLR 2012 (cm)*</b>	Wijziging OLR 2012 t.o.v. OLR 2002 (cm)*
Bazel	*	500	<b>499</b>	-1
Maxau	350	360	<b>369</b>	+9
Speyer	220	220	<b>241</b>	+21
Mannheim	155	155	<b>160</b>	+5
Worms	65	65	<b>72</b>	+7
Mainz	165	170	<b>168</b>	-2
Oestrich	80	85	<b>87</b>	+2
Bingen	-	100	<b>100</b>	0
Kaub	85	80	<b>78</b>	-2
Koblenz	85	80	<b>78</b>	-2
Andernach	95	95	<b>93</b>	-2
Bonn	145	145	<b>141</b>	-4
Keulen	145	145	<b>139</b>	-6
Düsseldorf	115	105	<b>97</b>	-8
Ruhrort	215	225	<b>233</b>	+8
Wesel	160	155	<b>177</b>	+22
Rees	120	115	<b>120</b>	+5
Emmerich	95	80	<b>84</b>	+4
Lobith	770	752	<b>739</b>	-13
Pannerdensche Kop	752	733	<b>713</b>	-20
Nijmegen	571	545	<b>523</b>	-22
Tiel	270	262	<b>258</b>	-4
IJsselkop	729	709	<b>694</b>	-15

\*De Nederlandse waarden zijn uitgedrukt in cm + NAP

## **PROTOCOL 18**

### **Renovatie van het stuwensemble Neder-Rijn en Lek**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

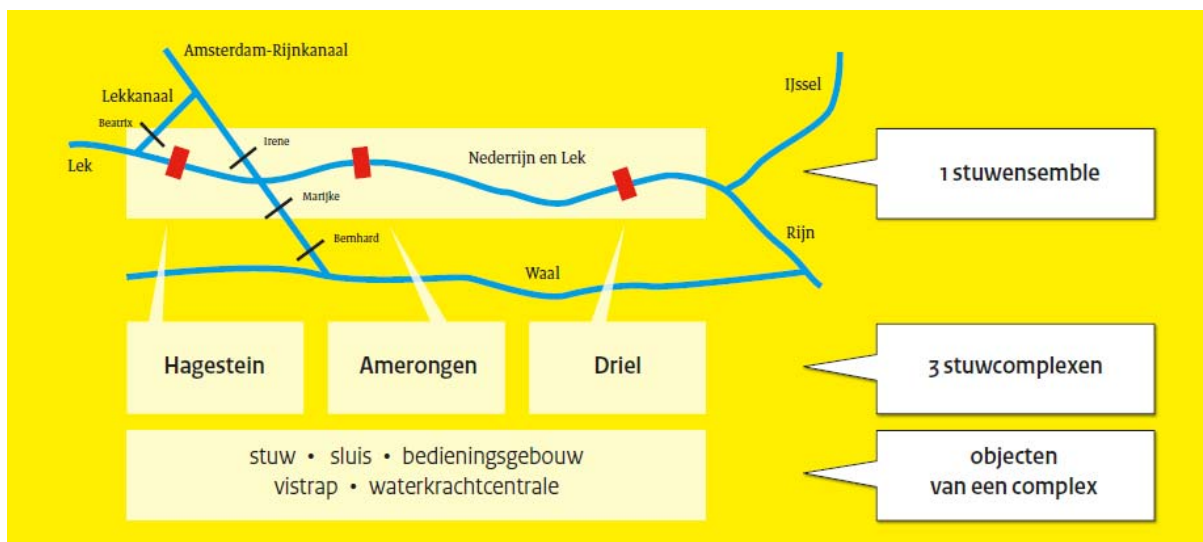
stelt vast dat geen bezwaren bestaan van de zijde van de scheepvaart tegen de renovatie van het stuwensemble Hagestein, Amerongen en Driel, evenals van de daarbij behorende sluisen, voor zover de in het verslag van het Comité Infrastructuur en Milieu vermelde voorwaarden en verplichtingen worden nagekomen.

Het verslag van het Comité Infrastructuur en Milieu is als bijlage bij dit besluit gevoegd.

#### **Bijlage**

### Verslag aan het Comité Infrastructuur en Milieu Renovatie van het stuwensemble Neder-Rijn en Lek

Het project betreft de stuwcomplexen te Hagestein (Lek kmr. 945,500 – 947,500), te Amerongen (Neder-Rijn kmr. 920,000 – 922,000) en te Driel (Neder-Rijn Kmr. 890,00 – 892,000) binnen de vaarweg Neder-Rijn en Lek.



Overzichtsk kaart; Stuwensemble Neder-Rijn en Lek

#### Algemene beschrijving

#### Renovatie van het stuwensemble Neder-Rijn en Lek

De renovatie bestaat uit de volgende onderdelen:

- vervangen van bediening- en besturingsinstallaties van de stuwen en sluisen;
- vervangen van werktuigbouwkundige bewegingswerken van de stuwen en sluisen;
- conserveren en wisselen van sluisdeuren, vizierschuiven en cilinderschuiven;
- repareren betonconstructies sluisen, stuwen en aanbruggen;
- vervangen van de bolders en haalkommen voor schepen van CEMT vaarklasse Va;
- verlengen enkele wachtplaatsen en aanbrengen enkele meerpalen;
- realiseren van bediening op afstand (centrale bediening 3 stuwcomplexen) vanuit een nieuw te bouwen bedieningsgebouw te Amerongen;
- meerjarig onderhoudscontract (18 maanden ná oplevering renovatiecontract).

De afmetingen van de stuwen en de sluisen blijven ongewijzigd.

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

### **Planning**

2014	: start aanbestedingsfase
2015	: gunning van de opdracht
2015/2016	: start werkzaamheden
2020	: renovatie gereed
2020 – 2022	: meerjarig onderhoud

### **Hinder en stremming**

De corridor van de Neder-Rijn en Lek CEMT-klasse Va is ontsloten door andere vaarwegen van dezelfde of hogere klasse.

De hoofdtransport vaarweg De Waal (VIc), het Amsterdam-Rijnkanaal (VIb), Lekkanaal (Vb) en het Merwedekanaal (deels Va) vormen de alternatieve vaarroutes bij stremmingen van de sluizen te Hagestein, Amerongen en Driel. Gedurende stremmingen is te allen tijde een omvaarroute beschikbaar via de hierboven genoemde vaarwegen.

De werkzaamheden aan de sluiskolken leveren stremming op voor de scheepvaart. De werkzaamheden in/aan de sluiskolk bestaan in hoofdlijn uit;

- het vervangen/verstevigen van bolders en haalkommen,
- het vervangen van werktuigbouwkundige bewegingswerken,
- conserveren en wisselen van sluisdeuren,
- betonreparaties aan de kolkwand.

Voor de genoemde werkzaamheden is een volledige (24 uur/dag) stremmingsperiode per sluis nodig van (circa) 10 weken. De stremmingsperiodes vallen in de periode 2016 - 2021.

Werkzaamheden aan de stuwen leveren geen stremming op voor de scheepvaart. Afhankelijk van de uitvoeringsmethode wordt mogelijk voor het wisselen van de vizierschuiven de waterstand in het stuwpannd kunstmatig verlaagd. Dit levert een mindere vaardiepte op voor (een deel van) de scheepvaart. De hinder hiervoor wordt geschat op enkele dagen per vizierschuif.

De mate waarin de waterstand mag worden verlaagd, wordt beheerst door;

- het invoeren van een proceseis Watermanagement overleg t.b.v. de kennis, kunde en omgang met het watersysteem
- het vooralsnog handhaven van de eis +15/-15 cm waterverschil a.g.v. de werkzaamheden
- de Opdrachtnemer vrij te laten in de uitvoeringsmethode (waarbij het zou kunnen zijn dat er geen waterstandverlaging nodig is)
- de Opdrachtnemer te laten werken (aan de vizierschuiven) in het laagwaterseizoen.

Gedurende de werkzaamheden aan civieltechnische constructies van de stuwcomplexen wordt minimale hinder ervaren door de scheepvaart. Er is sprake van minimale hinder bij het passeren van de sluizen te Driel, Amerongen en Hagestein.

### **Eisen voor de Sluizen**

De sluizen mogen niet gestremd worden tijdens het hoogseizoen van de recreatievaart. Dit betreft de periode tussen eind juli en begin september.

Stremming is alleen toegestaan als omvaren mogelijk is.

De uitdagingen van de werkzaamheden aan de sluisen zijn;

- het huidige bewegingswerk te vervangen en bouwkundige aanpassingen aan de vierkantruimte voor het bewegingswerk. De ombouw van deze ruimte moet zo veel mogelijk plaatsvinden zonder het huidige bewegingswerk, en dus de sluis, uit bedrijf te nemen.
- het vervangen van alle haalkommen en bolders. Het werken in een versmalde sluis, met doorgang van scheepvaart/schuttingen is onveilig en dus moet de sluis tijdens deze werkzaamheden gestremd zijn.
- het repareren van betonschaden aan de kolkwand. Het werken in een versmalde sluis, met doorgang van scheepvaart/schuttingen is onveilig en dus moet de sluis tijdens deze werkzaamheden gestremd zijn.

### **Eisen voor de Stuwen**

Tijdens de periode van 1 mei tot en met 31 oktober mag per stuwcomplex één vizierschuif worden dichtgezet voor het vervangen of reviseren van de vizierschuif. De werkzaamheden aan de stuwen veroorzaken geen hinder of stremming voor de scheepvaart.

### **Algemene eisen**

De voorgeschreven tekens van het Rijnvaartpolitiereglement worden gehanteerd. Rijkswaterstaat zorgt voor tijdige en volledige informatie over de hinder en stremming aan de scheepvaart.

## PROTOCOL 19

### Aanleg en stabiliseren van grindoppervlakten langs de Rijn (Rijn-km 348,6 t/m 350,1)

#### Besluit

De Centrale Commissie,

na kennisneming van het in de bijlage vermelde verslag,

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 implementatie van de maatregelen voor het aanleggen en de stabilisatie van grindoppervlakten langs de Rijn goed,

verzoekt de Duitse delegatie over de vordering van de planning en de voltooiing van de maatregel verslag uit te brengen.

#### Bijlage

##### 1. Aard van de werkzaamheden

Het creëren van een geul met beschutting tegen golfslag, een grindbodem en stromend water in de kribvakken van de Rijn en in de Illinger Altrhein, evenals het creëren van ongestoorde eilanden (Kohlkopf-landtong en de 'Tomateneilanden') voor broedende oevervogels.

##### 2. Plaats

Kribvakken, jaagpad en Rijnvoorland met strand bij Lauterbourg, rechteroever van de Rijn.

##### 3. Rijn-km

Rijn-km 348,6 – 350,1

##### 4. Situatie

Het doel van het project is het aanleggen van eilandsituaties en grindeilandjes als broedhabitat voor vogelsoorten die op grindeilanden broeden en het creëren van gebieden met stromend water, beschutting tegen golfslag, als paaiplaats en als opgroeigebied voor jonge vis. Dergelijke maatregelen met ecologische opwaardering en bescherming van bedreigde fauna en flora als streefdoel worden in het kader van de door de EU-ondersteunde LIFE-projecten uitgevoerd. De verantwoordelijke instantie van deze maatregel is het Regierungspräsidium Karlsruhe. Het Regierungspräsidium Karlsruhe heeft zich ten opzichte van de EU verplicht deze maatregelen vóór eind 2015 te implementeren.

Om de bovenstaande doelen te bereiken, moeten de volgende maatregelen worden uitgevoerd:

- de ter plekke aanwezige tien kribben worden ingekeept en opgehoogd met het oog op respectievelijk gerichte doorstroming en dwarsprofielcompensatie;
- bij Rijn-km 348,840 wordt een inlaatwerk aangelegd om aldus door het afscheiden van de Kohlkopf een eiland te creëren,
- tussen Rijn-km 348,870 en 349,144 wordt de beschoeiing boven de gemiddelde waterstand verwijderd om een natuurlijke oever te ontwikkelen.



De maatregel wordt uitsluitend op de rechterzijde van de Rijn uitgevoerd en op het Duitse grondgebied. Op dit riviergedeelte wordt door Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) sedimentvervangingsmateriaal teruggestort. Voor de scheepvaart is het een enge (Auer Grund).

## 5. Evaluatie

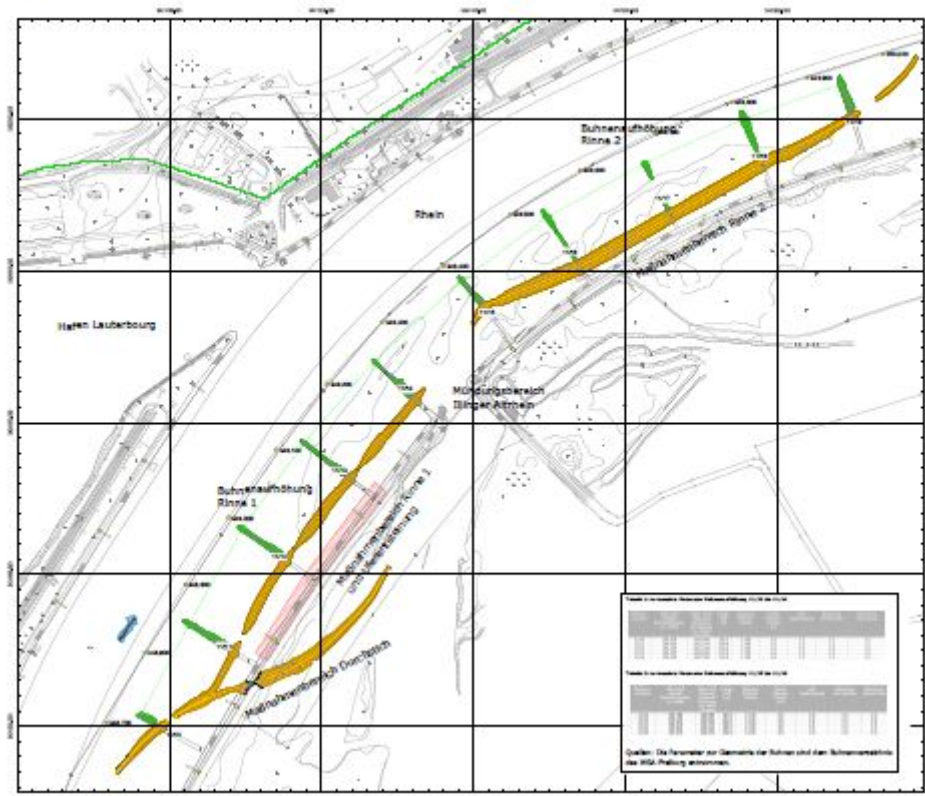
Via het inlaatwerk wordt tussen 2,6 m<sup>3</sup>/s bij laagwater en 26,1 m<sup>3</sup>/s bij hoogwater ontnomen. De daartoe uitgevoerde 2 D-HN-modelberekeningen van de waterspiegelsituaties tonen maximale lokale waterspiegelwijzigingen van 2,5 cm binnen de kribvakken in het gebied van de ingekeepte kribben. In het gebied van de vaargeul zijn de waterspiegelwijzigingen niet noemenswaardig. Ook de verandering van de bodemschuifspanning is nagenoeg nihil. De gewenste wijzigingen van de stroming vinden in het gebied van de kribvakken plaats. Het leidt tot niet noemenswaardige zijstromingen buiten de kribvakken.

De maatregel is bij de Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) ingediend met het oog op een vakkundige standpuntbepaling. Ook BAW ziet geen relevante gevolgen voor de waterspiegelsituatie, de zijstromingen en de morfologische omstandigheden of het sedimentmanagement. Een belemmering van de scheepvaart wordt niet verwacht.

Er wordt een monitoring gedurende een representatieve periode van vijf jaar uitgevoerd om het goede functioneren van de maatregel en de installaties, in het bijzonder ook van de kribinkeping en -ophoging aan te tonen en te bevestigen.

Overzicht van het gebied waar de maatregelen worden uitgevoerd en van de werkzaamheden.

Variante 5: Lageplan mit Übersicht der Maßnahmen



## PROTOCOL 20

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

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

neemt, in het licht van 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 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 min mogelijk te belemmeren,
- de scheepsexploitanten vroegtijdig en door gebruikmaking van de River Information Services over de onderbrekingen van het sluisbedrijf en in het bijzonder over afwijkingen van de oorspronkelijke planning te informeren,
- voldoende ligplaatsen te voorzien voor schepen die vanwege een onderbreking van het sluisbedrijf op hun schutting moeten wachten .

#### **Bijlage**

**Overzicht van het buiten bedrijf zetten van de sluisen in 2015  
in de Rijn en het Grand Canal d'Alsace**

<b>Exploitant</b>	<b>Sluis</b>	<b>Begin van de onderbreking van de scheepvaart</b>	<b>Einde van de onderbreking van de scheepvaart</b>	<b>Opmerking</b>
EDF	Kembs westelijke sluis	24.08.2015	02.10.2015	Mogelijke hinder
EDF	Kembs oostelijke sluis			
EDF	Ottmarsheim kleine sluis	17.08.2015	11.09.2015	Mogelijke hinder
EDF	Ottmarsheim grote sluis	02.03.2015	13.03.2015	Beperking
EDF	Fessenheim kleine sluis	07.04.2015	02.10.2015	Mogelijke hinder
EDF	Fessenheim grote sluis	23.02.2015	06.03.2015	Beperking
EDF	Vogelgrün kleine sluis	13.04.2015	28.08.2015	Mogelijke hinder
EDF	Vogelgrün grote sluis	02.03.2015	06.03.2015	Beperking
EDF	Marckolsheim kleine sluis	08.06.2015	25.09.2015	Mogelijke hinder
EDF	Marckolsheim grote sluis	23.02.2015	06.03.2015	Beperking
EDF	Rhinau kleine sluis	13.04.2015	04.09.2015	Mogelijke hinder
EDF	Rhinau grote sluis	09.03.2015	13.03.2015	Beperking
EDF	Gerstheim kleine sluis			
EDF	Gerstheim grote sluis	23.02.2015	06.03.2015	Beperking
EDF	Straatsburg kleine sluis	01.06.2015	05.06.2015	Mogelijke hinder
EDF	Straatsburg grote sluis	02.03.2015	13.03.2015	Beperking
VNF	Gambenheim westelijke sluis	02.03.2015	27.03.2015	Mogelijke hinder
VNF	Gambenheim oostelijke sluis	30.03.2015	24.04.2015	Mogelijke hinder
WSV	Iffezheim westelijke sluis	15.06.2015	24.07.2015	Mogelijke hinder
WSV	Iffezheim oostelijke sluis	18.05.2015	20.05.2015	Mogelijke hinder

Ter informatie:

Voor 2015 zijn renovatiewerkzaamheden gepland voor de bovendeur van de sluis Birsfelden Noord. Het tijdstip en de duur van de werkzaamheden zijn nog niet bekend.

Van 19.10.2015 tot 21.10.2015 zijn werkzaamheden aan de sluis Augst voorzien.

## **PROTOCOL 21**

### **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 21**

**1. Rijnvaartpolitiereglement: Inwerkingtreding en opnieuw inwerkingtreding**

**POLITIEREGLLEMENT**

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	21.3.2014		1.12.2013	15.2.2013
2013-I-13	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 RheinSchPV (§§ 1.07, Kapitel 4, 4.07, 10.01, 11.02 bis 11.05, 12.01)	W	1.12.2013	9.8.2013	27.10.2014	1.12.2013	7.6.2013
2013-II-15	Änderung der RheinSchPV § 14.03 Mannheim-Ludwigshafen	I	1.12.2014	22.10.2014	8.12.2014	16.10.2014	11.2.2014
2013-II-16	Definitive Änderungen der RheinSchPV – Verbindliche Einführung von Inland AIS sowie Inland ECDIS oder eines vergleichbaren Kartenanzeigergeräts (§§ 1.10, 4.07 und Anlage 11)	I	1.12.2014	22.10.2014	8.12.2014	16.10.2014	11.2.2014
2013-II-17	Änderung der RheinSchPV - §§ 12.02, 12.03 und Anlage 9 (2012-II-13) (betrifft nur die NL-Fassung)	I	1.6.2014	-	-	11.6.2014	-
2014-I-10	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.08 und 7.01)	W	1.12.2014	26.9.2014		17.9.2014	9.7.2014
2014-I-11	Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung - Befreiung der Fähren von der Ausrüstungsverpflichtung für Inland ECDIS Geräte im Informationsmodus oder vergleichbare Kartenanzeigergeräte (§ 4.07 Nummer 3 Absatz 1)	I	1.12.2014	22.10.2014		16.10.2014	14.7.2014

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2014-I-12	Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung durch eine Anordnung vorübergehender Art - Mindestanforderungen und Empfehlungen an Inland ECDIS Geräte im Informationsmodus und vergleichbare Kartenanzeigergeräte zur Nutzung von Inland AIS Daten an Bord von Fahrzeugen (§ 4.07 Nr. 3)	I	1.12.2014	26.9.2014		17.9.2014	9.7.2014
2014-I-13	Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung - Befreiung schwimmender Geräte ohne eigenen Antrieb von der Ausrüstungsverpflichtung für Inland AIS Geräte (§ 4.07 Nummer 1)	I	1.12.2014	22.10.2014		16.10.2014	14.7.2014

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

## 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
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
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 = 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 Fahrgastschiffahrt 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- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2008-I-24	Definitive Änderungen der RheinSchUO (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.05, 6.02, 6.03, 6.07, 7.03, 7.04, 8.02, 8.03, 8.05, 8.06, 8.07, 8.08, 8.09, 8.10, 8a.01, 8a.02, 8a.03, 8a.07, 8a.11, 10.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 15.09, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22b.11, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, Anlagen B und I)	I	1.4.2009	6.12.2008 20.12.2012 <sup>1</sup>	**)	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 Rheinschiffahrt	I	1.12.2009	6.12.2008 20.12.2012 <sup>1</sup>	**)	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 Rheinschiffahrt 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 <sup>1</sup>	**)	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-15	Definitive Änderungen der RheinSchUO (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.07, 2.17, 2.18, 2.19, 6.09, 14.13, 15.06, 15.09, 24.02, 24.04, 24.08, Anlagen A, B, C, D, E, H, L, P)	I	1.12.2009	6.12.2008	**)	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-16	Änderungen der RheinSchUO zum Ersatz des Begriffes Richtlinie durch den Begriff Dienstanweisung (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.07, 2.12, Anlage J)	I	1.12.2009	6.12.2008	**)	24.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2009-I-18	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 9.03, 9.15 und 9.20)	I	1.10.2009	6.12.2008	**)	16.7.2009	1.7.2009	5.6.2009

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

\*\*\*) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

<sup>1</sup> 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	<sup>1</sup>	**)	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 <sup>2</sup>	**)	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.

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

<sup>2</sup> Ergänzungen / Präzisierungen

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-14	Änderungen der RheinSchUO 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	**)		1.7.2009 <sup>1</sup>	14.2.2013
		W	1.4.2013					
2013-I-15	Änderungen der RheinSchUO 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	1.12.2013	**)	21.10.2014	22.11.2013	7.6.2013
2013-II-19	Änderung der RheinSchUO hinsichtlich der Anforderungen an Inland AIS Geräte (§§ 1.01, Überschrift von Nr. 88a, Nr. 88a, 7.06 Überschrift und Nr. 3, 24.02 Nr. 2, 24.06 Nr. 5 Anlage N) (Beschlüsse 2007-II-24, 2010-II-26, 2011-I-14, 2013-I-15)	W	1.4.2014	1.1.2009 <sup>21</sup> 1.1.2013 <sup>1</sup>	**)	8.12.2014	1.12.2014	11.2.2014
		I	1.12.2014	1.12.2013 <sup>1</sup> 12.11./1.12.2014 <sup>22</sup>	**)	8.12.2014	1.12.2014	11.2.2014
2013-II-20	Änderung der RheinSchUO zur Berücksichtigung der Einführung einer zentralen Schiffsdatenbank (§ 2.18 Nr. 6)	I	1.12.2014		**)	8.12.2014	1.12.2014	11.2.2014
2014-I-14	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 7.02, 11.02, 11.04, Kapitel 14a, §§ 15.14, 24.02, 24.06, Anlagen, I, Q, R und S)	W	1.10.2014 1.12.2014	1.1.2009 <sup>1</sup> 5.6.2014 <sup>1</sup> 26.9.2014	**)			9.7.2014
2014-I-15	Änderung der Untersuchungsordnung durch eine Anordnung vorübergehender Art hinsichtlich der Übergangsbestimmungen zu § 7.02 Nummer 5 (§ 24.02 Nr. 2)	I	1.12.2014	1.12.2014	**)		1.12.2014	9.7.2014
2014-I-16	Änderung der Untersuchungsordnung durch eine Anordnung vorübergehender Art (§ 24.02 Nr. 2 zu § 8.05 Nr. 6, § 8.10 Nr. 3, § 10.04, § 11.12 Nr. 2, Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 9, § 15.06 Nr. 6, § 15.07, § 15.08 Nr. 3, § 24.03 Nr. 1 zu § 3.04 Nr. 7, § 7.01 Nr. 2, § 8.10 Nr. 2, § 9.01 und 12.02 Nr. 5, § 24.06 Nr. 5 zu § 10.04, § 11.12 Nr. 2, Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 9, § 15.06 Nr. 6, § 15.07, § 15.08 Nr. 3)	I	1.12.2014	1.12.2014	**)		1.12.2014	9.7.2014

\*) 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.

<sup>21</sup> Mit diesem Datum als definitive Änderung der nationalen Rechtsvorschriften in Kraft gesetzt.

<sup>22</sup> Zunächst mit einer vorübergehendend Abweichung von den nationalen Rechtsvorschriften in Kraft gesetzt.

**3. 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	21.3.2014			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	21.3.2014			24.5.2013	15.2.2013

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung



**4.1 Comité Reglement van onderzoek:** (Besluit 2010-II-27)

**Lijst van afgegeven typegoedkeuringen voor boordzuiveringsinstallaties  
overeenkomstig artikel 14a.12 (Bijlage R, deel V) van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (Besluit 2010-II-27)**

1	2	3	4	5	6	7	8
Fabrieksmerk <sup>(1)</sup>	Aanduiding door de fabrikant <sup>(1)</sup>	Typegoedkeuringsnummer	Datum van de typegoedkeuring	Uitbreiding, weigering of intrekking <sup>(2)</sup>	Reden van de uitbreiding, weigering of intrekking	Datum van de uitbreiding, weigering of intrekking <sup>(2)</sup>	Bevoegde autoriteit
Martin Membrane Systems GmbH Wald-Eck 7 D-19417 Warin	BMA R Kodierung: BMA 5 R BMA 13 R BMA 20 R BMA 35 R BMA 50 R BMA 75 R	R1*II*0001*00	8.5.2013	--	--	--	D
ACO Marine s.r.o. Nádražni 72 CZ-150 00 Praha 5	ACO Maripur Membrane Technology (AM) Codering: Bouwvormen AM xxx S, AM xxx R, AMR xxx S en AMR xxx R in de bouwgrootte 025, 050, 075, 100, 150, 200 en 250	R1*II*0002*00	22.8.2014	--	--	--	D

<sup>(1)</sup> Overeenkomstig het certificaat van typegoedkeuring.

<sup>(2)</sup> Invullen wat van toepassing is.

1	2	3	4	5	6	7	8
Fabrieksmerk <sup>(1)</sup>	Aanduiding door de fabrikant <sup>(1)</sup>	Typegoedkeuringsnummer	Datum van de typegoedkeuring	Uitbreiding, weigering of intrekking <sup>(2)</sup>	Reden van de uitbreiding, weigering of intrekking	Datum van de uitbreiding, weigering of intrekking <sup>(2)</sup>	Bevoegde autoriteit
EVAC OY Sinimäentie 14 02630 Espoo FINNLAND	MBR Codering: MBR 8 MBR 16 MBR 24 MBR 32 MBR 40 MBR 80 MBR 120 MBR 160 MBR 240 MBR 360	R1*II*0003*00	1.9.2014	--	--	--	D
Advanced Waste Water Solutions Gentsevaart 21 NL-4565ER Kapellebrug	Innopack Marine (IPM) Codering: IPM40, IPM50, IPM80, IPM100, IPM125, IPM150, IPM175, IPM200, IPM225, IPM250, IPM 275, IPM300, IPM325, IPM350, IPM400, IPM450, IPM500, IPM550, IPM600, IPM650, IPM 700, IPM750, IPM800, IPM850	R1*II*0004*00	11.8.2014	--	--	--	D

## 4.2 Comité Reglement van Onderzoek (Besluit 2008-II-11)

Reglement Onderzoek schepen op de Rijn  
Bijlage M, Deel V

...

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

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

...

#### Duitsland

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail
1.	A&O Schiffselektrik und Schiffselektronik Ltd.	Kastanienstraße 10 47447 Moers	09372-939425	arnold.mahnken@t-online.de
2.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Str. 29-37 25421 Pinneberg	04101-3771-101	rasmus@alphatron-deutschland.de
3.	Alt Christl Funkberatung und Verkauf	Vidiner Str. 5 93055 Regensburg	0941-794040	fa.peter.alt@t-online.de
4.	Blauth Ulrike Funk- und Nachrichtentechnik	Hauptstraße 3b 67229 Gerolsheim	06238-989183	rolf.blauth@t-online.de
5.	Braun KG Schiffswerft	Postfach 1809 67328 Speyer	06232-1309-49	werner.schulz@schiffswerft-braun.de
6.	Cretec Schiffstechnik	Am Bahnhof 3 47661 Issum	02835-2670	paul-issum@t-online.de
7.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelnerstraße 4b 12627 Berlin	030-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
8.	EBF Elektronik + Mechanik	Hinter dem Rathaus 4 56283 Halsenbach	06747-1763	ebf-halsenbach@t-online.de
9.	Elektro Jansen	Langestr. 35 und 44 49733 Haren (Ems)	05932-2446	info@elektro-jansen.de
10.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 25462 Rellingen	04101-301-233	info@elna.de
11.	Elektronik GmbH Sassnitz	Seestraße 40a 18546 Sassnitz	038392-521-0	elektronik_GmbH_Sassnitz@t-online.de
12.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 45711 Datteln	02363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
13.	FS Schiffstechnik GmbH & Co KG	Werftstraße 25 47053 Duisburg	0203 60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de

<b>Nr.</b>	<b>Naam</b>	<b>Adres</b>	<b>Telefoon +49</b>	<b>E-mail</b>
14.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 27472 Cuxhaven	04721-7452-0	info@funkservice-bloemer.de
15.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 27572 Bremerhaven	0471-974080	info@pundsack.net
16.	G und M Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 21039 Börnsen	040-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
17.	HBI Harm Boontjes Internautik	Steingasse 29 97904 Dorfprozelten	09392-98937	HBI-Harm.Boontjes@t-online.de
18.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter-Str. 6 25813 Husum	04841-9145	info@Horn-MarineService.de
19.	IEA Industrieelektronik GmbH	Thomas-Münzer-Straße 40a 39307 Roßdorf	03933 802204	info@iea-rossdorf.de
20.	IfE Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstraße 71 01217 Dresden	0351-47004-54	IfE.Hanicke@t-online.de
21.	Imtech marine germany GmbH	Albert-EinsteinRing 6 22761 Hamburg	040-89972-201	j.ostrowitzki@imtechmarinegermany.co
22.	Jentson Nachrichtentechnik	Buschhagenweg 6 26133 Oldenburg	0441-21713775	info@jentson.de
23.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 28779 Bremen	0421-69001-91	dettef@kk-systemtechnik.de
24.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 47119 Duisburg	0203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de
25.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 47589 Uedem	0203-4565632	a.strake@kse-duisburg.de
26.	Kurt J. Nos GmbH Schaltanlagenbau	Presentstraße 15 63939 Wörth	09372-73-111	nokuel@freenet.de
27.	Lammers Schiffselektronik GmbH	Industriestraße 16 26789 Leer	0491-96079-0	INFO@LSELEER.de
28.	Matronik Schiffselektrik u.Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 47509 Rheurdt	02845-29899-0	matronik-Duisburg@t-online.de
29.	Mohrs+Hoppe GmbH	Plauener Str. 163 -165 13053 Berlin	030-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
30.	N.G. Sperry Marine GmbH & Co. KG	Woltmannstraße 19 20097 Hamburg	040-29900-0	uwe.holdorf@sperry.ngc.com
31.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 47119 Duisburg	0203-82650	info@naval-marine.de

<b>Nr.</b>	<b>Naam</b>	<b>Adres</b>	<b>Telefoon +49</b>	<b>E-mail</b>
32.	Navicom Emden GmbH	Nesserlander Str. 15 26721 Emden	04921-9176-0	navicom@t-online.de
33.	Peter Nachrichtentechnik	Lärchenstraße 10 94469 Deggendorf/Nattbg.	0991-37027-0	peter-com@t-online.de
34.	PUK electronic GmbH	Gewerbering 2 a-c 23968 Gägelow / Wismar	03841-642913	Puskeiler.Robert@t-online.de
35.	Radio Maurer	Zähringer Straße 18 68239 Mannheim	0621-477662	emx-18@t-online.de
36.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 93195 Wolfsegg-Stetten	09409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
37.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 47059 Duisburg	0203-993370	info@schwarz-technik.de
38.	See-Nautic Emden	Nesserlander Str. 96 26723 Emden	04921-27703	info@see-nautic.de
39.	R. Willborn	Berliner Chaussee 180 39114 Magdeburg	0391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de
40.	Wolfgang Hagelstein	Alte Heerstraße 63 56329 St. Goar-Fellen	06741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de
41.	Krebs Elektrotechnik e.K.	Im Martelacker 8 79588 Efringen-Kirchen	07628 1046	info@krebs-elektrotechnik.de
42.	Polizeipräsidium Duisburg Direktion ZA, SG -ZA 34- Bootstechnik und Nautik	Moerser Str. 217-219 47198 Duisburg	0203 280-1340	za34.duisburg@polizei.nrw.de
43.	in-innovative navigation GmbH	Leibnizstr.11 70806 Kornwestheim	07154 807-150	info@innovative-navigation.de www.innovative-navigation.de

...

**Nederland**

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +31	E-mail
1.	Alewijnse Binnenvaart	Energieweg 46C 6541 CX Nijmegen	024-3716301	www.alewijnsenavigatie.nl
2.	Alphatron Marine B.V.	Schaardijk 23 3063 NH Rotterdam	010-4534000	deepsea@alphatronmarine.com www.alphatronmarine.com
3.	CTW Electronics	Schaperstraat 2 1613 JK Grootebroek	0228-512435 06-53911091	info@ctwradar.com www.ctwradar.com
4.	Eprom Electronica B.V.	Schoolweg 7 4531 CA Terneuzen	0115-648000	info@epromelectronica.nl www.epromelectronica.nl
5.	Gova Scheepselektronika Services V.O.F.	Ringdijk 530 2987 VZ Ridderkerk	0180-463011	
6.	H. Vlek	Terbregse Rechter Rottekade 150 J 3051 AC Rotterdam	010-4180881	
7.	Handelsonderneming V.O.F. van Os Navimar	Dixielandkade 48 4533 AD Terneuzen	0900-0506	
8.	Radio Holland Netherlands Bv	Eekhoutstraat 2 3087 AB Rotterdam	010-4283344	info@radioholland.nl www.radioholland.nl
9.	Radio Zeeland Scheepsnavigatie B.V.	Industrieweg 17 4538 RG Terneuzen	0115-645400	www.radiozeeland.nl
10.	Sperry Marine Bv	J. Wattweg 22 3133 KK Vlaardingen	010-4451621	sales.holland@sperry.ngc.com www.sperrymarine.northropgrumman.com
11.	Van Tiem's Elektro Technisch Installatie Bureau B.V.	Industrieweg 5 6659 AL Wamel	0487-593570	info@vantiem.nl www.vantiem.nl
12.	Werkina Werkendam Bv	Biesboschhaven Noord 1b 4251 NL Werkendam	0183-502688	info@werkina.nl www.werkina.nl
13.	Marinetec Holland B.V.	Lelystraat 93G 3364 AH Sliedrecht	184-41 35 90	info@marinetec-holland.nl www.marinetec-holland.nl
14.	Flux Electro BV	Beneluxweg 2c 4538 AL Terneuzen	115-615121	fluxelectro@planet.nl www.fluxelectro.nl

### 4.3 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, versie 1.0 en 1.01, toegelaten Inland AIS-apparatuur

Een Inland AIS-apparaat waarvan de typegoedkeuring op versie 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	<b>Bis 9.7.2014</b> 1st-Relief GmbH, Handelskai 388/Top 632, 1020 Wien, Österreich <b>Ab 10.7.2014</b> Nauticast GmbH Lützowgasse 12-14 / 3OG 1140 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
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

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
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
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



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
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
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	<b>Bis 9.7.2014</b> 1st-Relief GmbH, Handelskai 388/Top 632, 1020 Wien, Österreich <b>Ab 10.7.2014</b> Nauticast GmbH Lützowgasse 12-14 / 3OG 1140 Wien, Österreich	26.7.2013 D	FVT	R-4-222

...  
**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 (Niet meer in bedrijf sinds 17.7.2012)	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 4321-1701	thomas.bierbaumer@viadonau.org www.viadonau.org

**België**

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +32	E-mail Website
1.	ANAVTRONIC	Trapstraat 34, B-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 B-2030 Antwerpen	(0)3 808 39 63	Antwerp@mackaymarine.com

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +32	E-mail Website
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
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	Vosseschijnstraat 43b1 - Haven 140 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 B-9170 Meerdonk	(0)3 685 21 96	servicebe@alphatronmarine.com

...

### Frankrijk<sup>23</sup>

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +33	E-mail Website
1.	AEMI	56, avenue Pierre Berthelot F-14000 Caen	(0)2 31 35 44 47	aemi.scan@wanadoo.fr
2.	ATEYS	35, rue de Valmy F-76600 Le Havre	(0)2 35 13 81 74	ateys@ateys.fr
3.	Établissement Max Guerdin et fils	13, rue de Clermont F-60200 Compiègne	(0)3 44 83 66 20	max.guerdin@wanadoo.fr

<sup>23</sup> De bevoegdheden van elk bedrijf zijn vastgesteld per Ministerieel Besluit van 2 februari 2011 inzake de goedkeuring van materiaal en van bedrijven die navigatielichten, radarapparatuur, bochtanwijzers en Inland AIS-apparatuur installeren.

<b>Volgnr.</b>	<b>Naam</b>	<b>Adres</b>	<b>Telefoon +33</b>	<b>E-mail Website</b>
4.	ETNA	31, rue des ponts F-76620 Le Havre	(0)2 35 54 60 60	info@etna.fr
5.	FLUVIAL ELEC	4 Quai Fernand-Saguet 94700 Maisons-Alfort	(0)6 32 40 46 36	vincent.quenolle@fluvialelec.fr
6.	GH2E	3, rue Sophie Germain F-75014 Paris	(0)1 43 27 07 12	info@gh2e.fr
7.	MAP Marine	1, Quai de la Grande Bigue Bat B. - Port autonome de Marseille porte C F-13002 Marseille	(0)4 91 07 54 44	contact@map-marine.com
8.	PROMAT	68, boulevard Jules Durand BP 350 F-76056 Le Havre Cedex	(0)2 35 53 05 65	contact@promat-securite.com
9.	SIECMI	3, quai Est F-29900 Concarneau	(0)3 21 30 45 13	boulogne@siecmi.com
10.	Sud Communication	95, rue Rajol Espace Fréjorgues Est F-34130 Mauguio	(0)4 67 50 98 52	contact@sudcom.info
11.	THEMYS	Quartier la Chaume CD 45 - Pont de l'Etoile F-13360 Roquevaire	(0)4 42 32 99 00	info@themys-sa.com
12.	BARILLEC SAS	ZI du Moros, F-29990 Concarneau	(0)2 98 50 12 12	contact@barillec.fr
13.	CLAUDIN SERVICES	41, Avenue Henri Barbusse 69250 Albigny sur Saône	(0)4 72 08 83 97	albigny-bateaux@wanadoo.fr

...

**Nederland**

<b>Volgnr.</b>	<b>Naam</b>	<b>Adres</b>	<b>Telefoon +31</b>	<b>E-mail Website</b>
1.	Alewijnse Marine B.V.	Van de Giessenweg 51 NL-2921 LP Krimpen a/d IJssel	(0)180 514244	ams@alewijnse.nl www.alewijnsenavigatie.nl
2.	Alphatron Marine B.V.	Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	T. (0)10-4534000 M. (0)6-53940856	deepsea@alphatronmarine.com www.alphatronmarine.com
3.	Autena Marine B.V.	St. Teunisdmolenweg 48F NL-6534 AG Nijmegen	T. (0)24-3559417	info@autena.nl www.autena.nl
4.	De Wolf Products B.V.	Krab 6 NL-4401 PA Yerseke	T. (0)113-573580	martin@dewolfproducts.nl www.dewolfproducts.com
5.	Huisman Maritiem B.V.	Koningstraat 101 NL-6651 KK Druten	T. (0)487-518555	maritiem@huisman-elektro.nl www.huisman-elektro.nl
6.	Imtech Marine Netherlands	Sluisjesdijk 155 NL-3087 AG Rotterdam	T. (0)10-4283344	service.binnenvaart@imtechmarine.com
7.	Navimar B.V.	Schependijk 29 NL-4531 BW Terneuzen	T. (0)115-616329 M. (0)6-53686036	www.navimar.nl
8.	Northrop Grumann Sperry Marine B.V.	J. Wattweg 22 NL-3133 KK Vlaardingen	T. (0)10-4451621	sales.holland@sperry.ngc.com www.sperrymarine.northropgrumman.com
9.	SAM Electronics Nederland B.V.	IJzerwerkkade 36 NL-3077 MC Rotterdam	T. (0)10-4795444 M. (0)10-4795545	info@sam-electronics.nl www.sam-electronics.nl
10.	Shiptron Marine Communication Specialists B.V.	De Dolfijn 24 NL-1601 MG Enkhuizen	(0)228-317437	info@shiptron.nl www.shiptron.nl
11.	Werkina Werkendam B.V.	Biesboschhaven Noord 1b NL-4251 NL Werkendam	(0)183-502688	info@werkina.nl www.werkina.nl
12.	Marinetec Holland B.V.	Lelystraat 93G 3364 AH Sliedrecht	184-41 35 90	info@marinetec-holland.nl www.marinetec-holland.nl
13.	Flux Electro BV	Beneluxweg 2c 4538 AL Terneuzen	115-615121	fluxelectro@planet.nl www.fluxelectro.nl

<b>Volgnr.</b>	<b>Naam</b>	<b>Adres</b>	<b>Telefoon +31</b>	<b>E-mail Website</b>
14	AiM Slurink Elektrotechniek BV	Ohmweg 71 NL-2952 BB Alblasserdam	(0)786933947	info@aimslurink.nl www.aimslurink.nl

...

### **Tsjechische Republiek**

<b>Volgnr.</b>	<b>Naam</b>	<b>Adres</b>	<b>Telefoon +420</b>	<b>E-mail Website</b>
1.	VARS BRNO a.s.	Kroftova 3167/80c 61600 Brno	515 514 111	info@vars.cz www.vars.cz

### **Roemenië**

<b>Volgnr.</b>	<b>Naam</b>	<b>Adres</b>	<b>Telefoon +40</b>	<b>E-mail Website</b>
1.	Ultrans TM srl	Bd. Ferdinand 5 900659 Romania	241 550 007	office@ultrans.ro www.ultrans.ro

...

#### 4.4 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. 19/2014 van 9 september 2014

#### MOTORTANKSCHIP ARGOS GL

Voor het motortankschip "Argos GL", (Europees scheepsidentificatienummer nog niet bekend), wordt bij deze de vergunning afgegeven voor het gebruik van 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, 8.05, negende lid, 8.05, elfde lid en 8.05, twaalfde lid, tot en met 30.06.2019. 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 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, is uitgevoerd (**zie bijlage 1**).
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 cryogene tanks overeenkomstig de EN 13458-2 standaard. Afgezien van deze eisen, moet de tank minimaal bestand zijn tegen een kracht van 2 g in het horizontale vlak, 1 g in de verticale richting en een helling van 10°. De tank is dusdanig op het schip aangebracht dat verzekerd is dat deze onder alle omstandigheden aan het schip bevestigd blijft. Aan de buitenzijde van de tankruimte zijn tekens aangebracht die duidelijk weergeven dat er zich daar een LNG-opslagtank bevindt.
7. Bunkeren van LNG wordt uitgevoerd conform de in **bijlage 4** 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 opnieuw in bedrijf wordt genomen en tevens na een omvangrijke reparatie, 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. Ter attentie van de lidstaten wordt er jaarlijks een evaluatierapport opgesteld dat alle beschikbare gegevens dient te bevatten en naar het secretariaat van de CCR moet worden gezonden. Dit evaluatierapport bevat ten minste de volgende informatie:
  - a) systeemuitval;
  - b) lekkage;
  - c) bunkergegevens;
  - 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, zijn vermeld in document RV (14) 59).



## 5. Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding

### Tachografen

**Erkende vakbedrijven voor de inbouw en controle overeenkomstig artikel 3.10 en bijlage A3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn  
Stand: november 2014**

Nr.	Fabrikant / Fabricant / Hersteller	Type / Typ	Nummer typegoedkeuring Numéro de type Baumusternummer	Bevoegde autoriteit Autorité d'agrément Zul.-Beh.
1	Mannesmann-Kienzle	1318-09	SV 1294	FVT – WSV <sup>24</sup>

Elektro Buck  
Elektroinstallation  
Hauptstraße 30  
D - 69250 Schönau

Heinz Port GmbH  
Theodor-Heuss-Str. 15  
D - 66130 Saarbrücken

Matronik  
Schiffselektrik u. Elektronik  
In den Pannenkaulen 5  
D - 47509 Rheurdt

Radio Maurer  
Schiffselektronik  
Zähringerstraße 18  
D - 68239 Mannheim

Wilhelm Schroer  
Schiffselektrik GmbH  
Albrechtstraße 70  
D - 47138 Duisburg

<sup>24</sup> FVT-WSV: Fachstelle für Verkehrstechniken der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (voormalig Seezeichenversuchsfeld (SV)), Koblenz

Nr.	Fabrikant / Fabricant / Hersteller	Type / Typ	Nummer typegoedkeuring Numéro de type Baumusternummer	Bevoegde autoriteit Autorité d'agrément Zul.-Beh.
2	Kadlec & Brödlin	BSF	SV 1297	FVT – WSV <sup>25</sup> , D

Kadlec & Brödlin  
Elektr. Schiffsausrüstungen  
Krausstraße 21  
D - 47119 Duisburg

Nr.	Fabrikant / Fabricant / Hersteller	Type / Typ	Nummer typegoedkeuring Numéro de type Baumusternummer	Bevoegde autoriteit Autorité d'agrément Zul.-Beh.
3	NUFATRON	Nautic- Tachograph NA-T-01	45/0209	SRH, CH <sup>26</sup>

A&O Schiffselektrik und –elektronik  
Kastanienstraße 10  
D - 47447 Moers

Carl Goldberg  
Reeperbahn 37  
D - 21481 Lauenburg

DSD Hilgers Stahlbau GmbH  
Hilgersstraße  
D - 56598 Rheinbrohl

E&M Engel & Meier  
Schiffselektronik Duisburg  
Döbelner Straße 4b  
D - 12627 Berlin

Elektro Jansen  
Lange Straße 35 und 44  
D - 49733 Haren (Ems)

Elektrotechnik Kemming  
Kirchstraße 21  
D - 45711 Datteln

<sup>25</sup> FVT-WSV: Fachstelle für Verkehrstechniken der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (voormalig) Seezeichenversuchsfeld (SV)), Koblenz

<sup>26</sup> SRH: Schweizerische Rheinhäfen, Basel (voormalig: Rheinschifffahrtsdirektion Basel (RSD))

G und M Tiedemann GbR  
Auf der Haide 17  
D - 21039 Börnsen

Jentson Nachrichtentechnik  
Ziegelhofstraße 104  
D - 26121 Oldenburg

K+K Systemtechnik  
An de Deelen 63  
D - 28779 Bremen

Kadlec & Brödlin  
Elektr. Schiffsausrüstungen  
Krausstraße 21  
D - 47119 Duisburg

Krebs Elektrotechnik e.K.  
Im Martelacker 8  
D - 79588 Efringen-Kirchen

KSE Schiffselektronik  
Karl-Heinz Klein  
Völklingerstraße 26  
D - 47178 Duisburg-Walsum

LUX-Werft  
Moselstraße 10  
D - 53859 Niederkassel-Mondorf

Matronik  
Schiffselektrik u. Elektronik  
In den Pannenkaulen 5  
D - 47509 Rheurdt

Mohrs + Hoppe GmbH  
Marineservice  
D - Plauener Str. 163-165 K(10)

MSG  
Mainschiffahrts-Genossenschaft  
Stockgrabenweg  
D - 97904 Dorfprozelten

Naval Marine GmbH  
Schiffselektrik  
Neumarkt 2  
D - 47119 Duisburg

Prinage + Sohn  
Elektrotechnik GmbH  
Arndtstr. 33  
D - 22085 Hamburg

Reystar Elektrotechnik  
Liebigstraße 17b  
D - 47608 Geldern

Wilhelm Schroer  
Schiffselektrik GmbH  
Albrechtstraße 70  
D - 47138 Duisburg-Meiderich

Wolfgang Hagelstein  
Anlagen für die Schifffahrt  
Alte Heerstraße 63  
D - 56329 St. Goar-Fellen

Nautictronic-GmbH  
Service-Center  
Tramstrasse 66  
CH - 4142 Münchenstein

Alphatron Marine Deutschland GmbH  
Nienhöfener Str. 29-37  
D - 25421 Pinneberg

Nr.	Fabrikant / Fabricant / Hersteller	Type / Typ	Nummer typegoedkeuring Numéro de type Baumusternummer	Bevoegde autoriteit Autorité d'agrément Zul.-Beh.
5	VDO Vertriebsgesellschaft	FSE 414.745.1	SV 1291	FVT – WSV <sup>27</sup> , D

Elektro Buck  
Elektroinstallation  
Hauptstraße 30  
D - 69250 Schönau

LUX-Werft  
Moselstraße 10  
D - 53859 Niederkassel-Mondorf

Matronik  
Schiffselektrik u. Elektronik  
In den Pannenkaulen 5  
D - 47509 Rheurdt

---

<sup>27</sup> FVT-WSV: Fachstelle für Verkehrstechniken der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (voormalig Seezeichenversuchsfeld (SV)), Koblenz

Radio Maurer  
Schiffselektronik  
Zähringerstraße 18  
D - 68239 Mannheim

Wilhelm Schroer  
Schiffselektik GmbH  
Albrechtstraße 70  
D - 47138 Duisburg

Nr.	Fabrikant / Fabricant / Hersteller	Type / Typ	Nummer typegoedkeuring Numéro de type Baumusternummer	Bevoegde autoriteit Autorité d'agrément Zul.-Beh.
6	NORIS	TG 01	SV 1288	FVT – WSV <sup>28</sup> , D

Elektro Weber  
Lessingstr. 1  
D - 74855 Haßmersheim

Kadlec & Brödlin  
Elektr. Schiffsausrüstungen  
Krausstraße 21  
D - 47119 Duisburg

Matronik  
Schiffselektik u. Elektronik  
In den Pannenkaulen 5  
D - 47509 Rheurdt

MSG  
Mainschiffahrts-Genossenschaft  
Stockgrabenweg  
D - 97904 Dorfprozelten

Naval Marine  
Schiffselektik  
Neumarkt 2  
D - 47119 Duisburg

Prinage + Sohn  
Elektrotechnik GmbH  
Arndtstr. 33  
D - 22085 Hamburg

Wilhelm Schroer  
Schiffselektik GmbH  
Albrechtstraße 70  
D - 47138 Duisburg-Meiderich

---

<sup>28</sup> FVT-WSV: Fachstelle für Verkehrstechniken der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (voormalig Seezeichenversuchsfeld (SV)), Koblenz

Nr.	Fabrikant / Fabricant / Hersteller	Type / Typ	Nummer typegoedkeuring Numéro de type Baumusternummer	Bevoegde autoriteit Autorité d'agrément Zul.-Beh.
7	Simac CSI BV	chronocon	NL-TR-89002	RDWV, NL

- Geen gegevens beschikbaar -

Nr.	Fabrikant / Fabricant / Hersteller	Type / Typ	Nummer typegoedkeuring Numéro de type Baumusternummer	Bevoegde autoriteit Autorité d'agrément Zul.-Beh.
8		ESP 2000	NL-TR-89003	RDWV, NL

- Geen gegevens beschikbaar -

Nr.	Fabrikant / Fabricant / Hersteller	Type / Typ	Nummer typegoedkeuring Numéro de type Baumusternummer	Bevoegde autoriteit Autorité d'agrément Zul.-Beh.
9	ICS	Veeder Root	NL-TR-89004	RDWV, NL

- Geen gegevens beschikbaar -

Nr.	Fabrikant / Fabricant / Hersteller	Type / Typ	Nummer typegoedkeuring Numéro de type Baumusternummer	Bevoegde autoriteit Autorité d'agrément Zul.-Beh.
10	Marble Automation	Marble 725 (MS 715)	RDW-87240001-00	RDWV, NL

Flux Electro BV  
Beneluxweg 2c  
NL-4538 AL Terneuzen  
Nr. loodjes: M02

Marinetec Holland B.V.  
Lelystraat 93G  
NL-3364 AH Sliedrecht  
Nr. loodjes: M34

DTM Techniek  
Keteldiep 25F  
NL-8321 MH Urk  
Nr. loodjes: M27

Ultrans TM srl  
Bd. Ferdinand 5  
RO-900650 Constanta  
Nr. loodjes: M12

ETB van Fraeijenhove  
Stationsweg 60a  
NL-4538 AD Terneuzen  
Nr. loodjes: M15

AiM Slurink Elektrotechniek BV  
Ohmweg 71  
NL-2952 BB Alblasserdam  
Nr. loodjes: M06

Van Tiem Elektro BV  
Industriestraat 5  
NL-6659 AL WAMEL  
Nr. loodjes: M 18

BOGENDA ELEKTRO B.V.  
Noordeinde 5  
NL-3341 LW Hendrik-Ido-Ambacht  
Nr. loodjes: M38

Electric Marine Support Binnenvaart B.V.  
Nieuwland Parc 307  
NL-2952 DD Alblasserdam  
Nr. loodjes: M31

Nr.	Fabrikant / Fabricant / Hersteller	Type / Typ	Nummer typegoedkeuring Numéro de type Baumusternummer	Bevoegde autoriteit Autorité d'agrément Zul.-Beh.
11	VAF CSI control systems bv	Chronocon 490	CSI-	NL

Gecap  
Dhr. C. den Breker  
Postbus 475  
NL-2900 AL Capelle A/D IJssel  
CSI-2

Werkina Werkendam B.V.  
Dhr. T.N. van Maastricht  
Bierbosch Haven Noord 1 b  
NL-4251 NL Werkendam  
CSI 11

Dolderman BV.  
Dhr. A Rijdsijk  
Postbus 266  
NL-3300 AG Dordrecht  
CSI-1

IGP  
Dhr. P. Goovaerts  
Maalderijstraat 87  
NL-2920 Kalmthout (Nieuwmoer)  
CSI-15

A. Rullen Installatiebedrijf BV.  
Dhr. A. Meeuwissen  
Postbus 96  
NL-4940 AB Raamsdonkveer  
CSI-3

Imtech Marine & Industry  
Dhr. B. Breedveld  
Postbus 5054  
NL-3008 AB Rotterdam  
CSI-12

Alewijnse Binnenvaart  
Dhr. J.E.L. Bonnikhorst  
Oude Haven 47  
NL-6511 XE Nijmegen  
CSI-4 en CSI-7

De Keizer Elektrotechniek  
Dhr. G.H.G. Lammers  
Sluispolderweg 44a  
NL-1505 HK Zaandam  
CSI-6

Van Fraeijenhove BV.  
Dhr. Van Fraeijenhove  
Stationsweg 60 a  
NL-4538 AD Terneuzen  
CSI-16

Elektrotechniek Irnsum Sneek  
Dhr. R.G. Martens  
Rijksweg 19  
NL-9011 VA Irnsum  
CSI-19

Keijzer v/d/Heuvel  
Dhr. M.G. Burger  
Postbus 3050  
NL-2935 ZH Ouderkerk a/d IJssel  
CSI-10

INA – Litton  
Dhr. K. Langius  
Postbus 1590  
NL-3000 BN Rotterdam  
CSI-9

Schlömer Schiffswerft  
Dhr. T. Verwoerd  
Postfach 2109  
D-26771 Leer  
CSI-18

Linssen Electronica BV.  
Dhr. H. Mestrom  
Kloosterstraat 3  
NL-6051 JB Maasbracht  
CSI-13

Electricom  
Dhr. Eerland  
Westerkade 14  
NL-3116 GJ Schiedam  
CSI-20

CSI BV.  
Dhr. H. Ouadi  
Kaartenmakerstraat 4  
NL-2984 CB Ridderkerk  
CSI-8 CSI-21



Flux Electro BV  
Beneluxweg 2c  
NL-4538 AL Terneuzen  
CSI-24

- 01 Oechies Elektrotechniek
- 02 Vogelenzang de Jong BV  
L.P. van der Giessenweg 51  
NL-2921 LP Krimpen A/D IJssel
- 03 Keizer van de Heuvel BV.  
Noord 45 d  
NL-2931 SJ Krimpen aan de IJssel
- 05 Fa. van Gent en Kooy  
Maaskade 89  
NL-3071 NE Rotterdam
- 50 Fa. Leeuwenstein Scheepinstallatie BV.  
Keizershof 14  
NL-3311 JP Dordrecht
- 06 Oechies Elektrotechniek
- 08 Visser & van Dijk BV.  
Havenstraat 5 b  
NL-6051 CR Maasbracht
- 09 Van Wijnen Scheepselektro  
Rosmolenweg 9 a  
NL-3356 LK Papendrecht
- 10 Oechies Elektrotechniek
- 11 Oechies Elektrotechniek
- 12 Van Meegen bunkerschip  
Nieuwendammerdijk 526 s  
NL-1023 BX Amsterdam
- 13 Droste Scheepselektro  
De Krib 3  
NL-6916 an Tolkamer
- eigen tang Hoveko BV.  
Reigersingel 10  
NL-2922 GP Krimpen a/d IJssel

## **OF3005**

- eigen tang Radio Holland Marine Rotterdam  
Eekhoutstraat 2  
NL-3087 AB Rotterdam
- Radio Holland Marine Delfzijl  
Zijlvest 12  
NL-9936 GZ Delfzijl
- Radio Holland Marine Den Helder  
Het Nieuwe Diep 34 AA  
NL-1781 AD Den Helder

Radio Holland Marine Harlingen  
Nieuwe Visserhaven 11  
NL-8861 NX Harlingen

Radio Holland Marine Lauwersoog  
Haven 24  
NL-9976 VN Lauwersoog

Radio Holland Marine Terneuzen  
Industrieweg 20  
NL-4538 AJ Terneuzen

Radio Holland Marine Urk  
Westhavenkade 32  
NL-8321 EL Urk

Radio Holland Marine Vlissingen  
Stationsplein 11  
NL-4382 NN Vlissingen

Radio Holland Marine IJmuiden  
Trawlerkade 98  
NL-1976 CC IJmuiden

RHG 01	Radio Holland Marine Rotterdam A.D.C. Groeneveld
RHG 04	Radio Holland Marine Rotterdam P. v/d Eijk
RHG 01	Radio Holland Marine Rotterdam D. Monshouwer
RHG 02	Radio Holland Marine Rotterdam K.G. Tas
RHG 01	Radio Holland Marine Rotterdam P. Dijkshoorn
RHG 11	Radio Holland Marine Rotterdam P. Stolk
RHG 03	Radio Holland Marine Rotterdam A. Langstraat
Geen	Radio Holland Marine Rotterdam J.E.P Kruiswijk
RHG 08	Radio Holland Marine Urk J. Verhoeff
ICS 110	Radio Holland Marine Vlissingen J.F. Walhout

NL RHM 01 Radio Holland Marine Vlissingen

RHG 07 Radio Holland Marine Terneuzen  
A. de Ridder

RH Radio Holland Marine IJmuiden

vdo0001nl VDO Kienzle  
Nieuwpoort

## **PROTOCOL22**

### **Begroting voor 2015 van de Centrale Commissie**

#### **Besluit**

De begroting voor 2015, die op **€ 2 660 705** wordt vastgesteld, wordt door de Centrale Commissie aangenomen.

De bijdrage van elke staat bedraagt – rekening houdend met een betaling van **€ 22 000** van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden en de inhouding op het reservefonds in de vorm van een budgettaire aanpassing van **€ 60 000** – een bedrag van **€ 515 741**.

De bijdragen zullen naar de rekening van de Centrale Commissie bij de bank CIC Est in Straatsburg worden overgemaakt.

## **PROTOCOL 23**

### **Goedkeuring van de rekening over het jaar 2013 van de Centrale Commissie**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie, na kennis genomen te hebben van het rapport van de registeraccountant, keurt de rekeningen van het boekjaar 2013 goed en verleent kwijting aan de secretaris-generaal.

## **PROTOCOL 24**

### **Goedkeuring van de rekening over het jaar 2013 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie, na kennis genomen te hebben van het rapport van de registeraccountant, keurt de rekeningen van het boekjaar 2013 van het Administratief Centrum goed. Deze rekeningen worden aan dit orgaan voorgelegd.

## **PROTOCOL 25**

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

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

gelet op haar wens doeltreffende beroepsmiddelen in te stellen voor de medewerkers van de CCR overeenkomstig de beginselen van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens, en meer in het bijzonder artikel 6, eerste lid, van dit Verdrag,

beseffende dat het moeilijk is om te voldoen aan deze beginselen door binnen de CCR eigen voorzieningen te treffen, gezien de beperkte omvang van de organisatie,

vaststellend dat het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa in termen van competentie, onafhankelijkheid en nabijheid alle waarborgen biedt om de medewerkers van de CCR een doeltreffende mogelijkheid te bieden een gerechtelijk beroep aanhangig te maken,

zich verheugend over de instemming van de Raad van Europa om de medewerkers van de CCR de mogelijkheid te bieden geschillen voor te leggen aan zijn Administratief Tribunaal, waarbij de CCR bijdraagt in de kosten die voor het Tribunaal hierdoor ontstaan,

neemt met tevredenheid kennis van de totstandkoming van een overeenkomst waarin de concrete modaliteiten voor de erkenning van de bevoegdheid van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa door de CCR geregeld worden,

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

## **Bijlage**

## OVEREENKOMST

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

daartoe naar behoren gemachtigd door hun respectieve Organisaties,

ZIJN HETGEEN HIERNA VOLGT OVEREENGEKOMEN:

### Artikel 1

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

### Artikel 2

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

### Artikel 3

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

### Artikel 4

1. De schadevergoeding die door het Administratief Tribunaal aan verzoekster wordt toegekend, inclusief de kosten die vergoed moeten worden krachtens artikel 11, tweede en derde lid, van het Statuut van het Administratief Tribunaal, gaan ten laste van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.



2. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart dient tevens op te komen voor de volgende kosten van het voor het Administratief Tribunaal aanhangig gemaakte beroep :

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

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

#### Artikel 5

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart is gehouden de uitspraken van het Administratief Tribunaal ten uitvoer te brengen en het Administratief Tribunaal overeenkomstig de bepalingen van artikel 60, zesde lid 6, van het Personeelsstatuut van de Raad van Europa hierover te informeren. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart verplicht zich er tevens toe artikel 26, tweede lid, laatste volzin, van het Intern Reglement van het Administratief Tribunaal toe te passen met betrekking tot de weigering van een getuige om te verschijnen of een verklaring af te leggen.

Artikel 6

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

Artikel 7

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

Opgesteld in twee originele exemplaren in de Engelse en Franse taal, zijnde elke tekst gelijkelijk authentiek.

Voor de Raad van Europa,

Voor de Centrale Commissie  
voor de Rijnvaart,

Plaats, datum en handtekening.

Plaats, datum en handtekening.

## **PROTOCOL 26**

### **Wijzigingen van het Personeelsreglement in verband met de invoering van een beroepsprocedure voor de medewerkers van de CCR**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

overwegende het belang om voor de medewerkers van de CCR adequate mogelijkheden te voorzien om in beroep te kunnen gaan, zoals vastgelegd in de beginselen van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens en in het bijzonder artikel 6, eerste lid, daarvan,

op voorstel van haar Administratief Sub-comité en haar Comité Binnenvaartrecht,

neemt het bij het onderhavige besluit gevoegde, gewijzigde Personeelsreglement aan.

Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2015.

#### **Bijlage**

## **PERSONEELSREGLEMENT VAN HET SECRETARIAAT VAN DE CENTRALE COMMISSIE<sup>29</sup>**

### *Hoofdstuk I TOEPASSINGSGBIED*

#### **Artikel 1**

Het onderhavige Personeelsreglement geldt voor alle medewerkers van de Centrale Commissie die zijn aangesteld op basis van het in artikel 7 genoemde functieoverzicht.

### *Hoofdstuk II LEIDING EN SAMENSTELLING VAN HET SECRETARIAAT*

#### **Artikel 2**

Het secretariaat van de Centrale Commissie wordt geleid door een secretaris-generaal. Hij is verantwoordelijk voor het algemene administratieve beheer.

De secretaris-generaal wordt bijgestaan door een plaatsvervangend secretaris-generaal, een hoofdingenieur en andere voor dit beheer vereiste medewerkers.

### *Hoofdstuk III TAKEN EN PLICHTEN VAN HET PERSONEEL VAN HET SECRETARIAAT*

#### **Artikel 3**

De medewerkers van de Centrale Commissie dienen bij het uitoefenen van hun taken en in alles wat zij doen, steeds te handelen in het belang van de Centrale Commissie. Bij het vervullen van hun taken mogen zij geen instructies vragen aan of ontvangen van enige regering, autoriteit, organisatie of persoon die geen deel uitmaakt van de Centrale Commissie.

Zij mogen zonder toestemming van de Centrale Commissie van een regering of van een andere instantie buiten de Centrale Commissie geen eerbetuigingen, onderscheidingen, gunsten of schenkingen aannemen, tenzij voor diensten die zij vóór hun indiensttreding bij de Centrale Commissie hebben verleend.

#### **Artikel 4**

De medewerkers van de Centrale Commissie mogen naast hun werk voor de Centrale Commissie geen ander betaald werk of activiteiten verrichten die onverenigbaar zijn met hun plichten. De uitoefening van andere activiteiten behoeft voorafgaande goedkeuring door de secretaris-generaal. Voor laatstgenoemde wordt de goedkeuring verleend door de voorzitter van de Centrale Commissie.

---

<sup>29</sup> Vastgesteld bij Besluit CCR 1979-II-45 bis.

De medewerkers van de Centrale Commissie moeten zich onthouden van iedere handeling, publicatie of openbare meningsuiting die onverenigbaar zou kunnen zijn met hun taken en plichten ten opzichte van de Centrale Commissie of die haar morele of materiële schade zou kunnen berokkenen.

#### **Artikel 5**

De medewerkers van de Centrale Commissie zijn verplicht – zelfs na beëindiging van hun dienstverband bij de Centrale Commissie – volstreekte geheimhouding in acht te nemen met betrekking tot alle feiten en informatie waar zij bij de uitoefening van hun functie kennis van nemen of genomen hebben; zonder uitdrukkelijke toestemming van de secretaris-generaal mogen zij geen enkel document en geen enkele informatie die nog niet openbaar gemaakt is, ongeacht de vorm, aan onbevoegde personen ter kennisneming verstrekken.

Schriftelijke stukken die de medewerkers van de Centrale Commissie willen publiceren over onderwerpen die onder de bevoegdheid van de Centrale Commissie vallen, dienen eerst te worden voorgelegd aan de secretaris-generaal, die, indien nodig, de voorzitter van de Centrale Commissie raadpleegt.

### *Hoofdstuk IV* **VOORRECHTEN EN IMMUNITEITEN**

#### **Artikel 6**

De medewerkers van de Centrale Commissie genieten voorrechten en immuniteiten krachtens de Overeenkomst van 10 mei 1978 tussen de Franse regering en de Centrale Commissie. Deze overeenkomst heeft betrekking op de zetel van de organisatie en regelt tevens haar voorrechten en immuniteiten op het Franse grondgebied. Deze voorrechten en immuniteiten worden verleend in het belang van de Centrale Commissie.

Indien zich een situatie voordoet, waarin de voorrechten en immuniteiten aangetast zouden kunnen worden, dient de desbetreffende medewerker de secretaris-generaal daarvan onverwijld op de hoogte te stellen.

### *Hoofdstuk V* **POSTEN EN RANGEN**

#### **Artikel 7**

Voor iedere post bij de Centrale Commissie is de rang vastgelegd.

Het aantal medewerkers en hun rang zijn vastgelegd in een functieoverzicht dat niet mag worden overschreden. Het functieoverzicht wordt overeenkomstig de behoefte van de dienst en binnen de grenzen der toegekende kredieten opgesteld en dient door de Centrale Commissie te worden goedgekeurd.

#### **Artikel 8**

De in artikel 12 genoemde medewerkers van de Centrale Commissie worden in de volgende vier categorieën onderverdeeld:

- a) categorie A geldt voor medewerkers die zich bezighouden met conceptuele taken en onderzoek. Medewerkers van deze categorie moeten beschikken over een diploma van hoger (academisch) onderwijs;

- b) categorie L geldt voor medewerkers die vertaalwerkzaamheden verrichten. Medewerkers van deze categorie moeten beschikken over een diploma van hoger, academisch of beroepsonderwijs;
- c) categorie B geldt voor medewerkers die uitvoerings- of secretariaatswerkzaamheden of technische werkzaamheden verrichten. Zij moeten over een middelbareschooldiploma, een diploma van middelbaar beroepsonderwijs of een daaraan gelijkwaardig diploma beschikken;
- d) categorie C geldt voor medewerkers die belast zijn met manuele taken of andere eenvoudige dienstverlenende taken. Zij moeten over een diploma van lager middelbaar onderwijs, van lager beroepsonderwijs of een gelijkwaardig diploma beschikken.

### **Artikel 9**

De secretaris-generaal kan op ieder gewenst moment de in artikel 12 genoemde medewerkers in het belang van de dienst naar een andere post met dezelfde rang overplaatsen.

## *Hoofdstuk VI* **AANWERVING, BEVORDERING EN BEOORDELING**

### **Artikel 10**

De secretaris-generaal, de plaatsvervangend secretaris-generaal en de hoofdingenieur worden benoemd en ontslagen door de Centrale Commissie.

De bovenvermelde functionarissen worden voor een duur van vier jaar benoemd. Hun mandaat kan twee maal worden verlengd. Een derde verlenging is bij wijze van uitzondering mogelijk, in het bijzonder als geen enkele andere kandidaat beschikbaar is.

De Centrale Commissie, door haar voorzitter vertegenwoordigd, sluit met de bovenvermelde functionarissen een arbeidsovereenkomst. Hierin worden hun arbeidsvoorwaarden, hun salaris, alsmede de sociale voorzieningen geregeld.

### **Artikel 11**

De secretaris-generaal benoemt alle medewerkers van de Centrale Commissie met uitzondering van de in artikel 10 genoemde personen. Hij draagt er zorg voor dat uitsluitend personen worden aangeworven die beschikken over de gewenste beroepskwalificaties en integriteit.

### **Artikel 12**

Afgezien van de in artikel 10 genoemde personen, worden alle medewerkers van de Centrale Commissie in dienst genomen op grond van een overeenkomst die gesloten wordt met de Centrale Commissie, die daartoe wordt vertegenwoordigd door haar secretaris-generaal. De arbeidsovereenkomst regelt de specifieke arbeidsomstandigheden van de aangeworven medewerkers, zoals de te vervullen taken, de toegekende categorie en rang, de duur van de arbeidsovereenkomst, alsmede de voorwaarden voor een eventuele verlenging hiervan. In het contract is een proefperiode van zes maanden voorzien.

### **Artikel 13**

Om in aanmerking te komen voor een post bij de Centrale Commissie moet de kandidaat:

- a) de nationaliteit hebben van één van de lidstaten van de Centrale Commissie;
- b) ten minste 16 jaar en ten hoogste 60 jaar oud zijn;

- c) beschikken over de vereiste kwalificaties;
- d) geen ziekte of handicap hebben waardoor hij zijn taak niet kan vervullen.

#### **Artikel 14**

Iedere kandidaat voor een post bij de Centrale Commissie moet een medische verklaring overleggen waaruit blijkt dat hij voldoet aan de in artikel 13, sub d genoemde voorwaarden. Deze verklaring moet worden verstrekt door een arts die door de voorzitter van de Centrale Commissie of door de secretaris-generaal is aangewezen.

#### **Artikel 15**

De in artikel 12 genoemde medewerkers kunnen slechts worden aangeworven indien er in de categorie waarvoor zij worden aangeworven daadwerkelijk een vacature bestaat.

In de regel worden zij aangenomen in de laagste graad van hun categorie. Zij kunnen echter naar een hogere graad worden overgeplaatst, indien zij over de voor deze graad vereiste beroepservaring beschikken.

#### **Artikel 16**

Een functionaris als bedoeld in artikel 10 heeft een evaluatiegesprek met het voorzitterschap aan het einde van zijn tweejarige mandaat. Een dergelijk gesprek vindt tevens plaats met de functionarissen die een verzoek doen om een verlenging van hun mandaat. Het voorzitterschap kan van een gesprek vóór de verlenging van een mandaat afzien, in het bijzonder wanneer de regelmatige evaluatie kort daarvoor heeft plaatsgevonden.

De in artikel 12 genoemde medewerkers worden ieder jaar op hun prestaties beoordeeld. Deze beoordeling wordt opgesteld door de secretaris-generaal na raadpleging van de afdelingschef. De beoordeling wordt de betrokken medewerker medegedeeld.

#### **Artikel 17**

De secretaris-generaal beslist over de bevorderingen van de in artikel 12 genoemde medewerkers. Hij kan echter slechts tot bevordering in een hogere rang overgaan, indien er voor die rang een vacante post is en indien de betrokken medewerker een bijzonder tevredenstellende beoordeling heeft gekregen.

Verhogingen in graad vinden automatisch plaats. Het aantal dienstjaren dat vereist is voor een verhoging in graad kan echter, bij besluit van de secretaris-generaal, worden verlaagd of verhoogd, indien de beoordeling van de medewerker uitzonderlijk goed, respectievelijk uitzonderlijk slecht is.

### *Hoofdstuk VII* **ARBEIDSDUUR**

#### **Artikel 18**

De secretaris-generaal bepaalt de wekelijkse arbeidstijd en -uren. De normale arbeidstijd voor een voltijdse baan bedraagt echter 40 uur per week.

De medewerkers zijn verplicht op verzoek van de secretaris-generaal ook buiten de normale arbeidstijden hun diensten ter beschikking te stellen, indien de omstandigheden dit vereisen.

Medewerkers met de rang C1 tot en met B2 die buiten de normale arbeidstijden werkzaamheden hebben verricht, hebben recht op compensatie in de vorm van vrije tijd of een vergoeding.

*Hoofdstuk VIII*  
**SALARIËRING**

**Artikel 19**

De salariëring van de in artikel 12 genoemde medewerkers is gebonden aan hun categorie, hun rang en graad. Het salaris wordt berekend volgens de tabellen die bij dit reglement zijn gevoegd.

De Centrale Commissie gaat over tot aanpassing van de salarissen indien dit vanwege schommelingen in de kosten voor levensonderhoud gerechtvaardigd is.

*Hoofdstuk VIII bis*  
**KOSTWINNERSTOELAGE**

**Artikel 19 bis**

De in artikel 12 genoemde medewerkers hebben recht op een kostwinnerstoelage onder de hiertoe door de Centrale Commissie gestelde voorwaarden.

*Hoofdstuk IX*  
**SOCIALE ZEKERHEID**

**Artikel 20**

De in artikel 12 genoemde medewerkers vallen onder de Franse wetgeving inzake de sociale zekerheid. Bovendien hebben zij binnen de hiertoe door de Centrale Commissie gestelde voorwaarden recht op een aanvullende verzekering voor langdurige ziekte en invaliditeit, alsmede een uitkering in geval van overlijden.

**Artikel 20 bis**

De medewerkers van de Centrale Commissie vallen niet onder de Franse wetgeving inzake gezinstoelagen. Hierin wordt voorzien door een regeling die door de Centrale Commissie in het leven is geroepen.

**Artikel 21**

Onder de hiertoe door de Centrale Commissie gestelde voorwaarden hebben de in artikel 10 genoemde medewerkers recht op een pensioen en de in artikel 12 genoemde medewerkers op een aanvullend pensioen.

**Artikel 22**

Voor de in artikel 10 genoemde medewerkers wordt de helft, en voor de overige medewerkers wordt maandelijks een derde van de bijdrage voor de door de Centrale Commissie gesloten collectieve pensioenverzekering op het salaris ingehouden.



*Hoofdstuk X*  
**ONKOSTENVERGOEDINGEN**

**Artikel 23**

Reis-, verblijf- en overnachtingkosten van medewerkers die zich ten behoeve van de Centrale Commissie verplaatsen zijn voor rekening van de Centrale Commissie onder de daartoe door haar gestelde voorwaarden.

**Artikel 24**

Verhuiskosten van de in artikel 10 genoemde medewerkers, alsmede van de in artikel 12 genoemde medewerkers van de categorieën A en L zijn, onder de hiertoe door de Centrale Commissie gestelde voorwaarden, bij benoeming en bij beëindiging van de arbeidsovereenkomst voor rekening van de Centrale Commissie. Deze kosten worden echter niet door de Centrale Commissie vergoed, indien de betrokken medewerkers van de categorieën A en L hun vaste woonplaats hebben in het departement Bas-Rhin.

*Hoofdstuk XI*  
**VERLOF**

**Artikel 25**

Het jaarlijks aantal vakantiedagen waar de medewerkers recht op hebben, wordt berekend op grond van 2 ½ werkdag voor iedere gewerkte maand.

Het opnemen van vakantie dient van tevoren door de secretaris-generaal worden goedgekeurd en dient te worden afgestemd op de voor de dienst vereiste beschikbaarheid.

Bij afwezigheid door ziekte of ongeval gedurende een periode die gemeten over een kalenderjaar in totaal langer is dan drie maanden, vervalt voor die perioden het recht op vakantie.

**Artikel 26**

De medewerkers van de Centrale Commissie kunnen gedurende een korte tijd buitengewoon verlof opnemen, indien zij op grond van deugdelijk gemotiveerde persoonlijke redenen tijdelijk niet in staat zijn hun taken te vervullen.

**Artikel 27**

Vrouwelijke medewerkers van de Centrale Commissie hebben recht op zes weken zwangerschapsverlof vóór de bevalling en tien weken moederschapsverlof na de bevalling.

**Artikel 28**

De medewerkers van de Centrale Commissie die als gevolg van ziekte of ongeval niet in staat zijn hun taken te vervullen, hebben recht op verlof om gezondheidsredenen. De Centrale Commissie legt in de toepassingsbepalingen bij dit reglement de voorwaarden voor de toekenning van een dergelijk verlof vast.

*Hoofdstuk XII*  
**BEËINDIGING VAN HET DIENSTVERBAND**

**Artikel 29**

Tijdens de proeftijd geldt voor beide partijen een opzegtermijn van één maand.

**Artikel 30**

Het dienstverband van de in artikel 12 genoemde medewerkers kan, afgezien van overlijden en het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd, slechts vóór het einde van de overeenkomst worden beëindigd door het vrijwillig opzeggen van het dienstverband door de medewerker, door ontslag van ambtswege op grond van feiten waarvoor de medewerker aansprakelijk is, zoals een wijziging van zijn nationaliteit in de zin van artikel 13, lid a, waardoor voortzetting van de arbeidsovereenkomst onmogelijk wordt, door tuchtrechtelijk ontslag, door ontslag vanwege opheffing van zijn post, wegens ongeschiktheid voor het ambt of definitieve arbeidsongeschiktheid.

Voor het vrijwillig opzeggen van het dienstverband en ontslag wegens het overbodig worden van de post geldt een opzegtermijn van twee maanden.

Voor ontslag wegens ongeschiktheid voor het ambt of definitieve arbeidsongeschiktheid geldt een opzegtermijn van één maand.

Voor ontslag van ambtswege en tuchtrechtelijk ontslag geldt geen opzegtermijn.

**Artikel 31**

In geval van opheffing van de post wordt een vergoeding toegekend. Deze vergoeding wordt berekend op grond van de duur van het dienstverband bij de Centrale Commissie en het laatste salaris dat de betrokken medewerker overeenkomstig de salarisschaal heeft ontvangen. Zij bestaat uit één maandsalaris per volledig dienstjaar, plus het overeenkomstig aandeel per maand voor gewerkte maanden die geen volledig jaar vormen. De vergoeding kan nooit meer bedragen dan het salaris van 24 maanden, wordt echter aangevuld met de gezinstoelage.

Medewerkers die benoemd worden bij een andere internationale organisatie, een betrekking vinden met een vergelijkbaar salaris of zonder onderbreking hun loopbaan bij een nationale overheidsinstantie kunnen voortzetten, hebben geen recht op een vergoeding voor het wegvallen van hun post.

**Artikel 32**

Bij het bereiken van de leeftijd van 65 jaar verlaat de medewerker de dienst.

### *Hoofdstuk XIII* **SANCTIES**

#### **Artikel 33**

Een medewerker die zijn taken in de zin van het onderhavige reglement niet behoorlijk vervult, kan rekenen op disciplinaire maatregelen.

De disciplinaire maatregelen voor de in artikel 10 genoemde medewerkers bestaan uit een schriftelijke waarschuwing, officiële berisping en ontheffing uit hun ambt. Deze sancties worden door de Centrale Commissie opgelegd.

De disciplinaire maatregelen voor de in artikel 12 genoemde medewerkers bestaan, al naar gelang de ernst van de tekortkoming, uit een schriftelijke waarschuwing, officiële berisping, tijdelijke schorsing van verhogingen in graad, een verlaging in graad, indeling in een lagere rang en ontslag. Deze sancties worden door de secretaris-generaal opgelegd.

#### **Artikel 34**

Disciplinaire maatregelen kunnen slechts worden opgelegd nadat de medewerker in kwestie gehoord is door de Centrale Commissie indien het gaat om een in artikel 10 genoemde medewerker, of door de secretaris-generaal indien het gaat om een in artikel 12 genoemde medewerker.

De secretaris-generaal kan, afgezien van schriftelijke waarschuwingen en officiële berispingen, slechts disciplinaire maatregelen opleggen, na advies van een door het personeelscomité aangewezen vertegenwoordiger van het personeel.

#### **Artikel 35**

Iedere disciplinaire maatregel moet schriftelijk worden gemotiveerd. Een afschrift van deze motivering moet de betrokken medewerker worden verstrekt.

### *Hoofdstuk XIV* **VERTEGENWOORDIGING VAN HET PERSONEEL**

#### **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.”

### **Artikel 37 bis**

De medewerkers hebben het recht zich in verenigingen te organiseren.

## *Hoofdstuk XV GESCHILLEN*

### **Artikel 38**

#### Administratief bezwaar of verzoek

a) Medewerkers zoals bedoeld in artikel 12

De in artikel 12 genoemde medewerkers kunnen in geval van niet nakoming van onderhavig reglement, van de uitvoeringsregelingen of hun arbeidsovereenkomst een bezwaarschrift aan de secretaris-generaal richten en verzoeken om intrekking of wijziging van een hun betreffend besluit.

Het bezwaar moet binnen de zestig dagen volgend op de publicatie of ontvangst van de omstreden beslissing worden gestuurd. De secretaris-generaal bevestigt de ontvangst van het bezwaarschrift.

Alvorens een besluit te nemen betreffende het bezwaar, hoort de secretaris-generaal de betrokken medewerker en raadpleegt hij een door het Personeelscomité aan te wijzen vertegenwoordiger van het personeel. Het door de secretaris-generaal genomen besluit is schriftelijk en gemotiveerd en wordt de verzoeker meegedeeld. Geen antwoord binnen dertig dagen na ontvangst van het bezwaar geldt als impliciete aanvaarding van het verzoek.

Deze procedure staat *mutatis mutandis* eveneens open voor voormalige medewerkers en belanghebbenden van medewerkers en voormalig medewerkers zoals bedoeld in artikel 12 binnen een termijn van negentig dagen na de bekendmaking of ontvangst van het omstreden besluit.

De medewerker kan eveneens de secretaris-generaal schriftelijk verzoeken om een beslissing te nemen of een maatregel te treffen waarop hij recht meent te hebben, of hem verzoeken een jaarlijkse beoordeling te wijzigen die hij ongerechtvaardigd acht.

Indien de secretaris-generaal niet binnen de zestig dagen geantwoord heeft op het verzoek van de medewerker, geldt dit als impliciete verwerping van het verzoek.

Het bezwaar heeft in principe geen opschortende werking. De secretaris-generaal kan daarentegen op verzoek van de medewerker beslissen de uitvoering van het omstreden besluit uit te stellen indien hij dit nodig acht.

b) Medewerkers zoals bedoeld in artikel 44

De in artikel 44 bedoelde medewerkers kunnen, ofschoon de andere bepalingen van het Personeelsreglement niet op hen van toepassing zijn, eveneens een bezwaarschrift tot de secretaris-generaal richten vanwege niet-naleving van bepalingen van hun arbeidsovereenkomst met de CCR, volgens de onder a) beschreven procedure.

c) Medewerkers zoals bedoeld in artikel 10

De in artikel 10 genoemde medewerkers kunnen een bezwaarschrift tot de Voorzitter van de CCR richten en verzoeken om intrekking of wijziging van een hun betreffend besluit.

De medewerker kan eveneens een schriftelijk bezwaarschrift richten aan de voorzitter van de CCR met het verzoek om een besluit te nemen of een maatregel te treffen waarop hij recht meent te hebben. Indien de Voorzitter niet binnen de 60 dagen heeft geantwoord op het verzoek van de medewerker geldt dit als impliciete verwerping.

Het bezwaarschrift dient binnen een termijn van zestig dagen na de bekendmaking of ontvangst van het omstreden besluit te worden ingediend. De voorzitter van de CCR bevestigt ontvangst van het bezwaarschrift.

Deze procedure staat *mutatis mutandis* eveneens open voor voormalige medewerkers en belanghebbenden van medewerkers en voormalig medewerkers zoals bedoeld in artikel 10 binnen een termijn van negentig dagen na de bekendmaking of ontvangst van het omstreden besluit.

Alvorens een beslissing te nemen betreffende een dergelijk bezwaar, hoort de Voorzitter van de CCR de betrokken medewerker. Het door de Voorzitter genomen besluit is schriftelijk en gemotiveerd en wordt de verzoeker meegedeeld. Geen antwoord binnen dertig dagen na ontvangst van het bezwaar geldt als impliciete aanvaarding ervan.

Het bezwaarschrift heeft in principe geen opschortende werking. De Voorzitter kan daarentegen, op verzoek van de medewerker, beslissen de uitvoering van het omstreden besluit uit te stellen indien hij/zij dit nodig acht.

d) Externe gegadigden voor een vacature

Externe gegadigden die solliciteren naar een aanstelling als medewerker zoals bedoeld in artikel 12 kunnen een bezwaarschrift indienen bij de secretaris-generaal volgens de onder a) beschreven procedure, tegen de afwijzing van hun sollicitatie, voor zover hun bezwaar gebaseerd is op etnische of raciale afkomst, standpunten of overtuigingen, geslacht, geslachtsvoorkeur, gezondheidstoestand, handicap of onregelmatigheden in de procedure.

e) Personeelscomité

Het personeelscomité kan een bezwaarschrift indienen bij de secretaris-generaal volgens de onder a) beschreven procedure, indien het bezwaar een besluit van het personeelscomité betreft of samenhangt met een besluit dat rechtstreeks afbreuk doet aan voorrechten waar het personeelscomité in toepassing van artikel 37 van het Personeelsreglement en van artikel 17 van het Reglement van het Personeelscomité over beschikt.

## **Artikel 39**

### Bemiddeling

a) Medewerkers zoals bedoeld in artikel 12

Indien de secretaris-generaal een bezwaar zoals bedoeld in artikel 38 a) verwerpt, kan de verzoeker, indien hij de voornoemde verwerpingbeslissing wil betwisten, een verzoek om bemiddeling indienen overeenkomstig de procedure zoals voorzien in de bijlage bij het onderhavige reglement.

De bemiddelaar is tevens bevoegd verzoeken met betrekking tot disciplinaire maatregelen te behandelen, met uitzondering van schriftelijke waarschuwingen en officiële berispingen. Hij kan tevens een uitspraak doen over alle andere procedurekwesties die niet uitdrukkelijk in dit hoofdstuk of in de bijlage bij dit reglement voorzien zijn, teneinde een schikking in der minne te bereiken.

Een verzoek om bemiddeling kan de uitvoering van het omstreden besluit niet opschorten, noch de gevolgen van een negatieve beoordeling of disciplinaire maatregel verhinderen. De bemiddelaar kan echter, als de verzoeker daarom vraagt en ongeacht de afloop van het geschil, beslissen om de uitvoering van het omstreden besluit uit te stellen als hij van mening is dat die uitvoering kan leiden tot een ernstig nadeel dat moeilijk kan worden rechtgezet.

b) Medewerkers zoals bedoeld in artikel 44.

Indien de secretaris-generaal een bezwaar zoals bedoeld in artikel 38 b) verwerpt, kan de verzoeker, indien hij de verweringsbeslissing wil betwisten, een verzoek om bemiddeling indienen overeenkomstig de procedure zoals voorzien in de bijlage bij het onderhavige reglement.

De bemiddelaar bepaalt, indien nodig, de procedurele regels voor zover deze niet uitdrukkelijk in dit hoofdstuk of in de bijlage bij dit reglement voorzien zijn, teneinde een schikking in der minne te bereiken.

Het verzoek om bemiddeling kan niet leiden tot het uitstellen van het omstreden besluit. De bemiddelaar kan echter, op vraag van de verzoeker en ongeacht de afloop van het geschil, beslissen om de uitvoering van het omstreden besluit uit te stellen als hij van mening is dat die uitvoering kan leiden tot een ernstig nadeel dat moeilijk kan worden rechtgezet.

c) Medewerkers zoals bedoeld in artikel 10

Indien de Voorzitter van de CCR een bezwaar zoals bedoeld in artikel 38 c) verwerpt, kan de verzoeker, indien hij de verwerpingbeslissing wil betwisten, een verzoek om bemiddeling indienen overeenkomstig de procedure zoals voorzien in de bijlage bij het onderhavige reglement.

De bemiddelaar spreekt zich tevens uit over verzoeken met betrekking tot procedurekwesties die niet uitdrukkelijk in dit hoofdstuk of in de bijlage bij dit reglement voorzien zijn, teneinde een schikking in der minne te bereiken.

Het verzoek om bemiddeling heeft geen opschortende werking voor de uitvoering van het besluit. De bemiddelaar kan echter, als de verzoeker daarom vraagt en ongeacht de afloop van het geschil, beslissen om de uitvoering van het omstreden besluit uit te stellen als hij van mening is dat die uitvoering kan leiden tot een ernstig nadeel dat moeilijk kan worden rechtgezet.

## **Artikel 40**

### Administratief Tribunaal van de Raad van Europa ("TACE")

a) Een geschil waarvoor in het kader van de interne procedures overeenkomstig de artikelen 38 en 39 geen oplossing kon worden gevonden, kan door de verzoeker worden voorgelegd aan het TACE overeenkomstig het eerste lid van artikel 15 van het Statuut van het TACE.

- b) In gevallen waarin een bemiddelingsprocedure wordt doorgevoerd, gaat de termijn voor de indiening in op de dag waarop de bemiddelaar zijn rapport aan de verzoeker heeft voorgelegd of vanaf het verstrijken van de in de bemiddelingsovereenkomst met betrekking tot de uitvoering voorziene termijn.
- c) In gevallen waarin geen bemiddelingsprocedure werd ingesteld, gaat de termijn voor de indiening in op de dag waarop de afwijzende beslissing werd ontvangen.

## *Hoofdstuk XVI*

### *UITVOERINGSBEPALINGEN - OVERGANGSMAATREGELEN - SPECIALE GEVALLEN*

#### **Artikel 41**

De secretaris-generaal stelt voor zover nodig de uitvoeringsbepalingen van dit reglement vast. Ieder besluit dat financiële gevolgen met zich brengt die de begrotingspost die voorzien is voor de personeelskosten overschrijdt, moet ter goedkeuring aan de Centrale Commissie worden voorgelegd.

#### **Artikel 42**

De secretaris-generaal stelt de Centrale Commissie de wijzigingen voor die in het functieoverzicht, in het onderhavige reglement, alsmede in de salarisschaal, de vergoedingen en in de regeling voor de sociale zekerheid van de medewerkers van de Centrale Commissie moeten worden aangebracht.

#### **Artikel 43**

De in artikel 12 genoemde medewerkers die ten tijde van de goedkeuring van dit reglement reeds in dienst zijn, zullen binnen de grenzen der toegekende kredieten en beschikbare posten door de secretaris-generaal in één van de vier genoemde categorieën worden ingedeeld. De in artikel 8 voorgescreven diploma's zijn in dat geval niet op hen van toepassing. De secretaris-generaal houdt voor hun classificatie rekening met de beroepservaring die zij in dienst van de Centrale Commissie hebben opgedaan.

#### **Artikel 44**

Afgezien van de in artikel 12 bedoelde medewerkers en binnen de beschikbare financiële middelen, kan de secretaris-generaal bij wijze van uitzondering buiten het functieoverzicht overgaan tot de aanwerving van tijdelijk personeel of stagiaires. De arbeidsomstandigheden van deze medewerkers worden bepaald overeenkomstig de wetgeving van de lidstaat waarin de Centrale Commissie haar zetel heeft, behoudens de bepaling van artikel 38b).

Deze medewerkers kunnen tevens een beroep doen op hetgeen bepaald is in de artikelen 3, 4 en 5 van het onderhavige reglement.

#### **Artikel 45**

De secretaris-generaal kan voor de uitvoering van bepaalde specifieke taken en binnen de beschikbare financiële middelen contracten met dienstverleners afsluiten. Op deze contracten is de wetgeving van toepassing van het land waar zich de zetel van de Centrale Commissie bevindt.

## **Bijlage bij het Personeelsreglement**

### **Bemiddelingsprocedure**

#### **Artikel 1**

##### Onderwerp

In toepassing van artikel 39 van het Personeelsreglement van het secretariaat van de Centrale Commissie, wordt een bemiddelingsprocedure ingesteld met een bemiddelaar en plaatsvervangend bemiddelaar. De onderstaande bepalingen zijn van toepassing op de bemiddelaar en *mutatis mutandis* op zijn plaatsvervanger.

#### **Artikel 2**

##### Benoeming

1. De bemiddelaar wordt benoemd voor een periode van vijf jaar met de mogelijkheid van een verlenging van het mandaat door de president van het administratief tribunaal van de Raad van Europa ("TACE").
2. De bemiddelaar wordt buiten de CCR aangewezen. Voormalige personeelsleden, personeelsleden die nog in dienst van de CCR zijn, voormalige of actuele leden van nationale delegaties komen niet als bemiddelaar in aanmerking, tenzij de persoon in kwestie deze activiteit meer dan vijf jaar geleden beëindigd heeft.
3. De bemiddelaar dient volledig onafhankelijk te zijn en in een van de lidstaten van de CCR over de vereiste competenties te beschikken voor de uitoefening van zijn jurisdictionele functies, bemiddeling of voor de bijlegging van het geschil. Hij dient met name te beschikken over erkende kennis van zaken op het gebied van het arbeidsrecht en/of administratief recht, bij voorkeur binnen een internationale context en voor zover mogelijk, twee van de werktalen van de CCR beheersen.
4. In geval van ontslag of overlijden van de bemiddelaar, wordt hij vervangen volgens de in het eerste lid beschreven procedure voor de duur van het nog te vervullen mandaat.

#### **Artikel 3**

##### Bevoegdheid

De bemiddelaar is bevoegd kennis te nemen van elk verzoek om bemiddeling dat overeenkomstig artikel 39 van het Personeelsreglement wordt ingediend.

#### **Artikel 4**

##### Deontologie

1. De bemiddelaar oefent zijn functies geheel onafhankelijk uit. Hij is niet aan instructies gebonden en bekleedt gedurende de uitoefening van zijn mandaat geen functies die onverenigbaar zijn met de vereiste onafhankelijkheid, onpartijdigheid en beschikbaarheid uit hoofde van zijn mandaat.
2. De gerechtelijke deontologische code die geldt voor leden van het Administratief tribunaal voor geschillen van de Verenigde Naties en van het Tribunaal van hoger beroep van de Verenigde Naties, resolutie A/RES/66/106 van de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties van 9 december 2011, is *mutatis mutandis* van toepassing op de bemiddelaar, tenzij het onderhavige statuut uitdrukkelijk anders vermeldt.



## **Artikel 5**

### Secretariaat

1. De secretaris-generaal en de bemiddelaar benoemen na overleg met het personeelscomité in gezamenlijk overleg een secretaris van de bemiddelaar, alsmede een plaatsvervangend secretaris, die beiden bij de CCR in dienst kunnen zijn.
2. De secretaris en zijn plaatsvervanger verrichten hun taken uitsluitend onder de verantwoordelijkheid van de bemiddelaar.

## **Artikel 6**

### Aanhangigmaking

1. Verzoeken om bemiddeling moeten binnen een termijn van zestig dagen, te rekenen vanaf de ontvangst van de beslissing waarin het interne bezwaarschrift wordt verworpen, bij het secretariaat van de bemiddelaar worden ingediend. Indien over het interne bezwaarschrift geen beslissing werd genomen, gaat de termijn voor het indienen van het verzoek in op de dag van de impliciete verwerping overeenkomstig artikel 38 van het Personeelsreglement.
2. Voor verzoeken die worden ingediend door voormalige werknemers, belanghebbenden van medewerkers en voormalig medewerkers, geldt een termijn voor het indienen van het verzoek om bemiddeling van negentig dagen te rekenen vanaf de ontvangst van de beslissing over de afwijzing van het bezwaarschrift. Indien over het interne bezwaarschrift geen beslissing werd genomen, gaat de termijn voor het indienen van het verzoek in op de dag van de impliciete verwerping overeenkomstig artikel 38 van het Personeelsreglement.
3. De bemiddelaar wijst de zaak, rekening houdend met de talenkennis van de partijen en eventuele belangenconflicten, ofwel aan zichzelf toe of aan zijn plaatsvervanger.

## **Artikel 7**

### Wraking

De president van het TACE doet een uitspraak over de onbevoegdheid van de bemiddelaar op verzoek van een van beide partijen, op het moment dat het verzoek om bemiddeling is ingediend, of later, binnen een termijn van dertig dagen na de indiening van een dergelijk verzoek. In dit geval stelt het secretariaat van de bemiddelaar de bemiddelaar en de tegenpartij daarvan op te hoogte en legt het secretariaat dit verzoek binnen twee weken na ontvangst voor aan de president van het TACE. Na het verzoek onderzocht te hebben, neemt de president van het TACE een met redenen omkleed besluit, dat binnen dertig dagen na de ontvangst van het verzoek door de griffier van dit tribunaal aan beide partijen wordt meegedeeld.

## **Artikel 8**

### Bemiddelingsprocedure

1. Beide partijen kunnen zich, indien zij dit wensen, laten bijstaan door een persoon naar vrije keuze.
2. Het verzoek om bemiddeling dient een uiteenzetting van de feiten te bevatten, alsook de vorderingen en argumenten van verzoeker en daarbij, voor zover van toepassing, eveneens te vermelden door welke derde de verzoeker zich wenst te laten vertegenwoordigen. Dit verzoek dient te worden geadresseerd aan het secretariaat van de bemiddelaar, die het verzoek aan de bemiddelaar en tegenpartij doet toekomen.

3. Indien niet nader bepaald in het onderhavige statuut, beslist de bemiddelaar over de te volgen procedure, waarover hij de partijen binnen een redelijke termijn informeert. Hij dient ervoor te zorgen dat beide partijen hun standpunten in het kader van een procedure op tegenspraak op voet van gelijkheid naar voren kunnen brengen. De bemiddelaar kan de partijen daartoe uitnodigen en met beiden gezamenlijk of afzonderlijk spreken. Hij kan tevens getuigen horen waarvan hij de verklaring nuttig acht. Indien hij dit nodig acht, kan hij eveneens, op grond van een met redenen omkleed besluit, een nader onderzoek door één of meer externe, door hem te benoemen deskundigen, in opdracht geven.
4. De partijen verplichten zich ertoe met de bemiddelaar samen te werken wanneer hij om overlegging van documenten of andere bewijsmiddelen verzoekt die hij nodig acht voor het onderzoeken van het verzoek waarmee hij belast is.
5. De door een partij aan de bemiddelaar verstrekte inlichtingen worden tevens aan de andere partij verstrekt, behalve wanneer een partij informatie verstrekt onder de uitdrukkelijke en gerechtvaardigde voorwaarde dat deze vertrouwelijk dient te blijven. De bemiddelaar beoordeelt of het vertrouwelijke karakter gerechtvaardigd is.
6. De gesprekken die de bemiddelaar met de partijen, getuigen en eventuele interveniënten voert, zijn vertrouwelijk.
7. De bemiddelaar en de twee partijen streven ernaar de ontmoetingen, gesprekken en een beslechting van het geschil tot stand te brengen binnen een termijn van negentig dagen te rekenen vanaf de ontvangst van het verzoek om bemiddeling. Deze termijn kan met instemming van beide partijen worden verlengd.
8. De bemiddelaar stelt een akkoord tussen partijen voor. Als de partijen hiermee instemmen, is het akkoord voor beide partijen bindend en is daarmee het geschil beslecht. De bemiddelaar legt een termijn voor de tenuitvoerbrenging vast. Vindt de uitvoering niet plaats, kan verzoeker zijn zaak rechtstreeks aanhangig maken bij het TACE.
9. Indien de bemiddelaar vaststelt dat er tussen partijen geen overeenstemming kan worden bereikt, stelt hij een verslag op waarin hij de gevolgde procedure, de feiten, de vorderingen en argumenten van beide partijen, zijn beoordeling in rechte en *ex aequo et bono* van de zaak, alsook zijn met redenen omklede aanbeveling weergeeft.
10. De bemiddelaar dient zijn verslag uiterlijk honderdtwintig dagen na ontvangst van het verzoek om bemiddeling van de verzoeker in, tenzij anders met partijen overeengekomen is. In dat geval geeft de bemiddelaar te kennen binnen welke termijn hij zijn verslag zal indienen.

## **Artikel 9**

### Interveniëren door derde partijen

1. Iedere persoon die het recht heeft een verzoek om bemiddeling in te dienen, kan in een aanhangig gemaakte zaak interveniëren door erop te wijzen dat zijn of haar rechten door de eventuele beslissing van de bemiddelaar zouden kunnen worden geraakt. De bemiddelaar doet een uitspraak over de ontvankelijkheid van het verzoek, besluit over de te volgen procedure en houdt bij zijn voorstel om tot vergelijk te komen, rekening met de rechten van de verzoekster.
2. Indien mocht blijken dat, wanneer aan de vorderingen van verzoeker bij de beslechting zou worden voldaan, de rechten van derden zouden worden geschaad, dient deze derde over het bemiddelingsverzoek te worden geïnformeerd en uitgenodigd om deel te nemen aan de procedure, overeenkomstig door de bemiddelaar vast te leggen modaliteiten.

## **Artikel 10**

### Toepasselijk recht

In zijn streven een schikking in der minne te vinden en een oplossing voor het geschil voor te stellen, dient de bemiddelaar de statutaire en reglementaire bepalingen van de CCR, voor zover toepasselijk, in acht te nemen. De rechten en fundamentele vrijheden zoals deze zijn vastgelegd in het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden en het Europees Sociaal handvest, alsook de algemene rechtsbeginselen, met name die van de internationale administratieve rechtbanken, vormen eveneens een integraal bestanddeel van het toepasselijk recht. De bemiddelaar kan eveneens een oplossing *ex aequo et bono* voorstellen.

## **Artikel 11**

### Beslissingen

Het verslag en de beslissingen van de bemiddelaar worden met redenen omkleed en schriftelijk ingediend. Een authentiek afschrift zal in de archieven van de CCR worden bewaard. In het geval van een beroep overeenkomstig artikel 40 van het Personeelsreglement, kunnen deze documenten, voor zover nodig, worden voorgelegd aan het TACE.

## **Artikel 12**

### Financiering van de bemiddelingsprocedure

1. De kosten van de bemiddelingsprocedure gaan ten laste van de CCR, op basis van redelijkheid en na overlegging van stukken ter rechtvaardiging.
2. De bemiddelaar ontvangt van de CCR een vergoeding *ad litem*, die van te voren bij besluit van de Centrale Commissie op voorstel van de secretaris-generaal en na goedkeuring door het Comité voor de Begrotingen, is vastgesteld.
3. De secretaris-generaal treft alle overige administratieve maatregelen die nodig zijn voor een goede afwikkeling van de bemiddeling in materieel opzicht, zoals bijvoorbeeld het ter beschikking stellen van tolken en vertalers.

## **PROTOCOL 27**

### **Herziening van het functieoverzicht van het secretariaat**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

overwegende dat artikel 7 van het Personeelsreglement de goedkeuring van het functieoverzicht door de Centrale Commissie voorziet,

overwegende dat alle posten die binnen het secretariaat worden bezet, ongeacht de aanstellingsduur en de financierings aard, in het functieoverzicht opgenomen dienen te zijn,

neemt het bijgevoegde functieoverzicht aan.

#### **Bijlage**

Bijlage bij protocol 27

Voorlopig functieoverzicht van het secretariaat  
per 1 januari 2015

	Regime	Rang	Aantal	Classificatie
<b>I</b>	<b>Medewerkers ex artikel 10</b>			
1.1	Secretaris-generaal	A6 – A7	1	1 A7
1.2	Plaatsvervangend secretaris-generaal	A4 – A5	1	1 A4
1.3	Hoofdingenieur	A4 – A5	1	1 A4
<b>II</b>	<b>Medewerkers ex artikel 12</b>			
<b>2</b>	<u>Beleidsmedewerkers – Senior beleidsmedewerkers</u>	A1 – A4	5	1 A1 – 3 A2 – 1 A3
<b>3</b>	<u>Medewerkers met dezelfde rang:</u>			
3.1	- Econometrist	A1 – A2	1	1 A2
3.2	- Netwerkbeheerder	A1 – A3	1	1 A2
<b>4</b>	<u>Vertalers</u>	L1 – L3	3,5	1 L3 – 2,5 L2
<b>5</b>	<u>Junior beleidsmedewerkers</u>			
5.1	- bij SG (economisch)	B3 – B5	3	1 B3 – 2 B4
5.2	- documentatie/communicatie			
5.3	- juridisch			
<b>6</b>	<u>Administratief medewerkers</u>	B2 – B5	7,5	2,9 B5 – 1 B4 3,6 B2
<b>7</b>	<u>Drukker/boekbinder</u>	C4 – C6	1	1 C6
<b>8</b>	<u>Onderhoudsmedewerker</u>	Buiten schaal	1	
	<b>Totaal</b>		<b>26</b>	

## **PROTOCOL 28**

### **Verlenging van het mandaat van de hoofdingenieur**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie besluit, met ingang van 1 augustus 2015 de arbeidsovereenkomst van de heer Gernot PAULI als hoofdingenieur van de Centrale Commissie voor een periode van vier jaar te verlengen.

## **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 2014 en van 31 december 2014 op 1 januari 2015 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 2014 en van 31 december 2014 op 1 januari 2015 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 2015 tot 31 december 2015.

## **PROTOCOL 31**

### **Persbericht**

#### **Besluit**

Het persbericht is goedgekeurd.

## **PROTOCOL 32**

### **Datum van de volgende vergadering**

#### **Besluit**

De volgende vergadering vindt plaats op 3 juni 2015, gevolgd door een plechtige plenaire vergadering op 4 juni 2015, beide te Rotterdam.