



Persbericht

Inleiding

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart 2009 is op 3 december voor de plenaire najaarszitting bijeengekomen.

Op deze zitting heeft het Duitse voorzitterschap, dat binnenkort eindigt, een balans opgemaakt van de afgelopen twee jaar, terwijl de toekomstige Belgische voorzitter de belangrijkste oriëntaties heeft voorgesteld en het werkprogramma voor de verschillende comités voor de periode 2010-2011 werd aangenomen.

In het kader van de prioriteiten en de werkprogramma's heeft de CCR zich tot doel gesteld haar werkzaamheden in het licht van een modernisering van de binnenvaart voort te zetten. Zij zal doorgaan met de herstructurering van de reglementen om de administratieve lasten te verlagen (rationalisatie van de wijze waarop specifieke kennis van riviergedeelten kan worden verworven, harmonisatie van de voorschriften, enz.), het gebruik van nieuwe technologie (digitale tachograaf, simulatoren, RIS, etc.), de herziening en vereenvoudiging van technische voorschriften (elektrische installaties, vereisten die aan het zicht worden gesteld, stabiliteit van schepen, enz.), de versterking van het milieuvriendelijke karakter van de binnenvaart (uitstoot van CO₂, vereisten voor boordzuiveringsinstallaties voor passagiersschepen, omgang met afval, minder brandstofverbruik door schepen, reductie van geluidsoverlast, enz.).

Nieuw voorzitterschap van de CCR

De heer Geert VAN KEER, hoofd van de Belgische delegatie, zal vanaf 1 januari 2010 voor twee jaar het voorzitterschap van de CCR bekleden. De heer Geert VAN KEER (62 jaar) is doctor in de rechten. Hij is sinds 1974 in dienst bij het Belgische Ministerie van Buitenlandse Zaken, waar hij de graad heeft van adviseur-generaal. Van 1996 tot 2004 was hij jurisconsult bij de Permanente Vertegenwoordiging van België bij de Europese Unie. Sinds 2004 is hij op de Federale Overheidsdienst Buitenlandse Zaken verantwoordelijk voor de BENELUX en de grensoverschrijdende samenwerking met Frankrijk en Duitsland. Sinds 2008 is hij hoofd van de Belgische delegatie bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

Tijdens de plenaire vergadering heeft hij de belangrijkste oriëntaties van het voorzitterschap voorgesteld. Voorzien is dat de CCR aan verschillende interessante evenementen voor de binnenvaart in België zal deelnemen, zoals onder andere de presentatie van het ISGINTT-document (met betrekking tot de coördinatie van de interface schip/wal), dat binnenkort zal worden afgerond.

Het Belgische voorzitterschap streeft naar een voortzetting en verdere uitwerking van de oriëntaties die naar voren zijn gekomen op het congres in Bonn in juni van dit jaar over de «Rijnvaart en klimaatverandering». De voortgang van de werkzaamheden voor een verdere harmonisatie van de regelgeving op Europees vlak zal nauwlettend in het oog worden gehouden. Het voorzitterschap zal de werkzaamheden van de CCR ten gunste van de modernisering van de binnenvaart ondersteunen en de samenwerking met de Europese Unie zo veel mogelijk intensiveren.

Economische situatie in de Rijn- en binnenvaart

Aan het einde van de tweede helft van 2009 heeft de binnenvaart nog steeds te kampen met een daling van de vervoersvraag in de orde van grootte van 20 % als gevolg van de economische crisis. Hoewel in de zeehavens voor bepaalde goederen een licht herstel van de activiteiten erop lijkt te wijzen dat het dieptepunt van de crisis in de zomer van 2009 bereikt is, verwacht men niet dat de vervoersvraag op korte termijn krachtig zal aantrekken. De deskundigen verwachten eerder een geleidelijk herstel dat verschillende jaren zal vergen.

De situatie is voor de binnenvaart echter zwaar. Met name in de drogeladingvaart zijn er exploitanten die zich in een zeer precaire situatie bevinden. Zonder steun van de banken is het risico groot dat men in een spiraal van faillissementen terechtkomt.

Voorals de duur van de crisis maakt de situatie er niet beter op, omdat talrijke scheepsexploitanten niet voldoende financiële armslag hebben om het hoofd lang boven water te houden.

Dit algemene overzicht moet al naargelang het soort vervoer, de geografische gebieden en de omstandigheden worden genuanceerd. De waarde van de vervoerde landbouwproducten is dankzij de goede oogsten in vergelijking met vroegere jaren toegenomen. De lage waterstanden in de herfst kwamen de situatie ten goede.

In de loop van de eerste helft van 2009 zijn er in de tankvaart zeer uiteenlopende ontwikkelingen vast te stellen. Het vervoer voor de chemische industrie kreeg gevolgen van de crisis te verduren die te vergelijken zijn met wat er gebeurde in industrietakken die klant zijn van de drogeladingvaart. Het vervoer van aardolieproducten doorliep een ontwikkeling die los stond van de crisis.

Talrijke nieuwe schepen die voor de crisis besteld waren, zijn in 2009 op de markt gekomen. Het gaat vrijwel uitsluitend om grote schepen. Dit fenomeen is niet zeer bevorderlijk voor een goed evenwicht tussen vraag en aanbod.

Toepassing van de hardheidsclausule in het kader van de economische crisis

Op verzoek van het bedrijfsleven en om de financiële lasten voor de binnenvaartondernemingen tijdens deze crisisperiode zoveel mogelijk te beperken, heeft de CCR een vereenvoudigde procedure voorzien voor de toepassing van de hardheidsclausule, met inbegrip van de technische voorschriften voor binnenvaartschepen.

De plenaire vergadering van de Centrale Commissie heeft kennis genomen van een aanbeveling van het Comité Reglement van Onderzoek met betrekking tot de toepassing van artikel 24.04, vierde lid, van het reglement. Deze bepaling maakt het mogelijk een uitzondering te voorzien op bepaalde technische voorschriften, als deze tot een onevenredig zware financiële belasting leiden. Het gaat hier om schepen die al in de vaart zijn en aan de huidige vereisten moeten worden aangepast. De bevoegde autoriteiten van de lidstaten kunnen zonder voor elk afzonderlijk geval de CCR te moeten raadplegen, de hardheidsclausule toepassen als de onderneming zich in een moeilijke economische situatie bevindt en de aanpassing van het schip aan de technische vereisten een investering vereist van meer dan 2500 euro. Door deze maatregel levert de CCR een significante bijdrage aan alle inspanningen die erop gericht zijn de gevolgen van de huidige economische situatie op te vangen.

Hongarije en CCR breiden samenwerking uit

De Centrale Commissie wil de toegang tot de Rijnvaartmarkt voor gekwalificeerde werknemers vergemakkelijken. In dit kader heeft de CCR de weg vrijgemaakt voor de erkenning van de Hongaarse radargetuigschriften en Hongaarse vaarbewijzen A en B, op voorwaarde dat de houders van deze vaarbewijzen kunnen aantonen dat zij over de vereiste specifieke vaarwegkennis voor de Rijn beschikken.

Binnenkort zal de administratieve overeenkomst waarin de modaliteiten voor de samenwerking tussen de Hongaarse autoriteiten en de CCR worden vastgesteld, door de Secretaris-Generaal van de CCR en de Minister van Vervoer, Communicatie en Energie van Hongarije worden ondertekend.

De erkenning van de Hongaarse documenten is een volgende stap in de reeks erkenningen van de CCR, na de erkenning van de Belgische, Nederlandse, Duitse, Roemeense en Tsjechische vaarbewijzen. Een aantal andere staten hebben inmiddels eveneens verzoeken om erkenning ingediend, die in de loop van 2010 zullen worden behandeld. De CCR levert hierdoor een belangrijke bijdrage aan het doel van de wederzijdse erkenning van certificaten. In dezelfde geest wordt er ook gewerkt aan de erkenning van dienstboekjes.

Vervoer van MTBE/ETBE over de Rijn

De afgelopen jaren is er een duidelijke toename geweest in het vervoer van de verbindingen MTBE/ETBE, die gebruikt worden voor de verbetering van de klopvastheid van brandstoffen voor personenwagens.

Het is daarom gerechtvaardigd dat er in de binnenvaart strengere procedures worden voorzien voor het laden, lossen en reinigen van de tanks.

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft het initiatief van de vereniging van producenten van deze chemische verbindingen (EFOA) om een gids van goede praktijken op dit vlak op te stellen toegejuicht en inmiddels met tevredenheid kennis genomen van de voltooiing van deze gids. Zij raadt het bedrijfsleven met klem aan, de gids in de praktijk toe te passen.

De gids van goede praktijken maakt deel uit van een omvangrijker preventiebeleid om deze lozingen te voorkomen, dat, zoals blijkt uit de regelmatige analyses van het water van de Rijn, nu al eerste resultaten oplevert.

Internationale waarschuwings- en communicatieprocedure

Hoewel stremmingen van de scheepvaart op de Rijn die langer duren dan 12 uren buitengewoon zelden zijn, kunnen zij zich voordoen, zoals bleek uit het ongeval dat in 2007 ter hoogte van Keulen plaatsvond.

Om de communicatieprocedures te verbeteren, en dan vooral op internationaal vlak, heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart een aantal aanvullende richtsnoeren voor de bevoegde nationale instanties van de Rijnsoeverstaten aangenomen, ter aanvulling op hun eigen nationale procedures.

De Centrale Commissie verwacht dat deze procedure de communicatie over incidenten aan het betrokken bedrijfsleven eveneens ten goede zal komen.

Vervanging van het ADNR door het ADN

De CCR heeft besloten de Uitvoeringsregeling bij het Europees Verdrag over het internationaal Vervoer van gevaarlijke Stoffen door de Binnenvaart (ADN) ter vervanging van het ADNR op de Rijn in te voeren.

Verschuillende politieke en economische veranderingen in de Europese binnenvaart als gevolg van de opening van de Rijn-Main-Donau-verbinding hebben 1995 de CCR ertoe gebracht om op voorstel van Duitsland, het Comité Binnenvaart van de ECE-VN te verzoeken een specifieke internationale werkgroep in te stellen met als taak voor heel Europa een geharmoniseerd verdrag op te stellen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door de binnenvaart.

Het Comité Binnenvaart heeft aan dit voorstel gehoor gegeven. De internationale werkgroep is ingesteld en de werkzaamheden hebben uiteindelijk geleid tot de ondertekening van het ADN-Verdrag op 26 mei 2000. Het ADN is op 29 februari 2008 in werking getreden. Tussen 2000 en 2009 is de Uitvoeringsregeling bij het Verdrag geactualiseerd en op het ADNR afgestemd. Deze herziene versie van de Uitvoeringsregeling bij het ADN is op 28 februari 2009 van kracht geworden.

Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 bepaalt dat de Uitvoeringsregeling bij het ADN voor het intracommunautaire binnenvaartvervoer op zijn laatst op 30 juni 2011 van kracht wordt.

Gezien deze ontwikkelingen heeft de CCR, rekening houdend met de Akte van Mannheim, besloten met ingang van 1 januari 2011 de Uitvoeringsregeling bij het ADN op de Rijn in te voeren, en haar Reglement ADNR vanaf dezelfde datum op te heffen. Het besluit dat de CCR hiertoe heeft aangenomen, bevat diverse bepalingen ter aanpassing.

Rijnvaart en klimaatverandering

Ter gelegenheid van de plenaire vergadering trekt de CCR conclusies uit het congres van juni “Rijnvaart en klimaatverandering”. Met het oog op een verdere reductie van de uitstoot van broeikasgassen door de binnenvaart en aanpassingsmaatregelen voor de binnenvaart, heeft de CCR besloten scenario’s te ontwikkelen waarmee de Rijnvaart ook bij toekomstige veranderingen van het klimaat de Rijnvaart op lange termijn kan waarborgen.

De CCR heeft zich tot doel gesteld de emissie van broeikasgassen in de Rijnvaart verder terug te dringen en de waterweg Rijn en logistieke ketens in de binnenvaart zodanig aan te passen, dat de Rijnvaart ook in de toekomst haar vervoersprestatie betrouwbaar en rendabel kan leveren, om zo bij te dragen aan het behoud van belangrijke industriegebieden.

De CCR zal hiervoor scenario’s uitwerken.

De CCR biedt haar lidstaten en de gebruikers van de waterweg Rijn een adequaat forum. Dit forum dient voor de uitwisseling van grensoverschrijdende inzichten en ervaringen voor de reductie van emissies van broeikasgassen en aanpassingsmaatregelen ter vermindering van risico’s en de ontsluiting van nieuwe mogelijkheden voor de Rijnvaart. Verder kunnen er gezamenlijk programma’s en maatregelen met grensoverschrijdende consequenties worden afgesproken en overeengekomen.

Voor meer informatie kunt u zich wenden tot:

Centrale Commissie voor de Rijnvaart
Palais du Rhin
2, Place de la République
67082 Straatsburg
Telefoon : 00 33 (0)3 88 52 20 10
Fax : 00 33 (0) 3 88 32 10 72
E-mail : ccnr@ccr-zkr.org
Website : <http://www.ccr-zkr.org>

BIJLAGEN

(bestemd voor de vakpers)

Economische situatie van de Rijn- en binnenvaart

I. Algemene situatie in de context van de economische crisis

Aan het einde van de tweede helft van 2009 heeft de binnenvaart nog steeds te kampen met een daling van de vervoersvraag in de orde van grootte van 20 % als gevolg van de economische crisis. Hoewel in de zeehavens voor bepaalde goederen een licht herstel van de activiteiten erop lijkt te wijzen dat het dieptepunt van de crisis gepasseerd is en het vanaf de zomer van 2009 weer bergopwaarts lijkt te gaan, verwacht men niet dat de vervoersvraag op korte termijn krachtig zal aantrekken. De deskundigen verwachten eerder een geleidelijk herstel dat verschillende jaren zal vergen, hetgeen echter voor de binnenvaart problematisch is. Met name in de drogeladingvaart zijn er immers talrijke particuliere exploitanten die door de geringe vraag naar vervoer en de daardoor zeer lage vrachtprijzen, in hun bestaan worden bedreigd.

II. Situatie in de drogeladingvaart

In de drogeladingvaart is in de meeste sectoren die van dit vervoer gebruik maken, het getransporteerde volume op zijn minst 20 % teruggelopen.

De landbouwsector is één van de weinige sectoren waar de getransporteerde volumes in vergelijking met het jaar ervoor gestegen zijn. Met name de landbouwproducten toonden een stijging van meer dan 35 %, terwijl voedermiddelen en overige levensmiddelen stagneerden. Het vervoer van meststoffen daalde met 13 %. Over het geheel gezien is dit ook de enige sector waar in de loop van de herfst ten tijde van de maïsoogst een tekort aan laadcapaciteiten kon worden vastgesteld.

In de staalnijverheid is het vervoer door de binnenvaart met ongeveer 42 % gedaald. Dit geldt zowel voor grondstoffen als voor gereede producten en halffabricaten. Het dieptepunt werd bereikt in april 2009, en daarna kon in Europa, net als in de rest van de wereld, een licht herstel van de staalproductie worden vastgesteld. In de vraag naar vervoer door de binnenvaart heeft zich dit echter tot nu toe niet doorgewerkt. Voor 2010 wordt in deze industrietak niet met een substantiëlere opleving gerekend.

Het vervoer van kolen toont qua volume een daling van meer dan 20 % in vergelijking met de eerste zes maanden van 2008. Wereldwijd gezien is het kolenvverbruik in de eerste helft van 2009 als gevolg van de economische recessie duidelijk afgenomen. Deze tendens is ook in Europa zichtbaar en is met name te wijten aan de zeer sterke afname van de staalproductie. De waargenomen ontwikkelingen binnen de industrietakken die kolen verbruiken, verklaren de daling in de vervoersvraag die ook in de tweede helft van 2009 nog geen ommekeer laat zien.

In de loop van de eerste zes maanden van 2009 is het volume van vervoerde bouwmaterialen in vergelijking met het voorgaande jaar meer dan 20 % in volume gedaald. Het spreekt vanzelf dat ook dit een gevolg is van de economische crisis. Hoewel de steunmaatregelen inmiddels eerste vruchten afwerpen, en dan vooral op het niveau van de openbare werken, is er in de particuliere sector alleen nog maar sprake van een zekere stabilisatie. In de herfst zijn er wel nieuwe opdrachten geregistreerd, maar vooralsnog mondjesmaat. Ook hier wordt er op korte termijn geen duidelijk herstel van de vervoersvraag verwacht.

Het vervoer van containers over de Europese waterwegen is in de loop van de eerste helft van 2009 (uitgedrukt in TEU) bijna 20 % gedaald. Als men de ontwikkeling bekijkt van het vervoer naar het achterland vanuit de zeehavens en deze vergelijkt met de ontwikkeling van het zeevervoer van containers, dan kan men vaststellen dat de door de binnenvaart naar het achterland vervoerde volumes minder terugliepen (-16,6% in de eerste negen maanden) dan het vervoer over zee (-18,4% in de eerste negen maanden). Dit lijkt te bevestigen dat de binnenvaart in deze crisisperiode marktaandeel van de andere vervoerswijzen over land heeft weten over te nemen, hetgeen met name aan de zeer lage vrachtprijzen te danken zal zijn. Net als in de sectoren die klant zijn van de drogeladingvaart, wordt hier op korte termijn niet op een snelle en krachtige opleving van de transportvraag gerekend.

In de tankvaart zijn in de eerste helft van 2009 tegengestelde ontwikkelingen vast te stellen.

De aardoliesector is één van de weinige sectoren die sinds de herfst van 2008 tot aan de lente van 2009 niet onder de gevolgen van de crisis te lijden had en alleen werd beïnvloed door de ontwikkelingen op de aardoliemarkt. In de herfst van 2009 hebben de seizoensinkopen de markt tijdelijk doen opleven.

De transporten die door de Rijnvaart voor rekening van de chemische industrie werden verricht, zijn in de loop van het eerste semester van 2009 met meer dan 24% achteruit gehold. De productie in de chemische industrie schijnt aan het einde van de dalvaart te zijn gekomen en volgens deskundigen zou er in de tweede helft van 2009 weer een lichte groei behaald kunnen worden. Men gaat ervan uit dat het wel een aantal jaren zal duren tot de cijfers weer ongeveer op het vervoersniveau van 2008 zullen liggen.

De sector passagiersvaart is redelijk verschoond gebleven van de gevolgen van de economische crisis. In functie van de betrokken klantenkring, is het activiteitsniveau globaal gezien vrijwel hetzelfde gebleven.

III. Waterstanden

Hoewel de waterstanden in de eerste helft van 2009 over het geheel gezien tevredenstellend waren en dit dankzij voldoende neerslag tot de maand augustus bleven, is er nu in de herfst van 2009 een langere periode van laagwater ontstaan. Op een gegeven moment werd de laadcapaciteit van de grootste eenheden hierdoor tot 30 % gereduceerd. In de drogeladingvaart was er echter op geen enkel moment sprake van een duidelijk tekort aan capaciteiten vanwege het zeer lage niveau van de transportvraag, met uitzondering van het vervoer van graan, waar de vervoersvraag groot was vanwege de zeer goede maïsoogst. In de tankvaart waren de lage waterstanden in de herfst er debet aan, dat er voor de grootste eenheden beperkingen golden.

IV. Exploitatieomstandigheden in 2009

In het licht van de zeer zwakke vervoersvraag was een aantal scheepsexploitanten gedwongen hun exploitatiewijze aan te passen door minder uur per dag te gaan varen. Vooral ondernemingen met een zekere omvang konden hierdoor in ieder geval tijdelijk hun personeel inkrimpen en daardoor personeelskosten besparen.

In het jaar 2009 is de rente sterk gedaald. Dat neemt niet weg dat talrijke scheepsexploitanten toch sterker afhankelijk van de banken zijn geworden, nu zij hun activiteiten alleen nog maar dankzij deze ondersteuning kunnen voortzetten. De brandstofprijzen, die in de tweede helft van 2008 sterk waren gedaald, zijn de laatste maanden in vergelijking met het laagste niveau weer 30% gestegen.

In de drogeladingvaart liggen de inkomsten op een buitengewoon laag niveau. Dit is te wijten aan een combinatie van factoren. Het vervoerde volume ligt 20 % onder het niveau van het jaar ervoor en de vrachtprijzen zijn bovendien zeer laag, zodat de kosten nauwelijks worden gedekt, als de schepen al goederen te vervoeren hebben. Een aantal exploitanten in de drogeladingvaart bevindt zich in een zeer precaire situatie. Zonder ondersteuning van de banken is het risico van een spiraal van faillissementen zeer groot. Vooral de duur van de crisis maakt de situatie er niet beter op. De deskundigen zijn het er in het algemeen over eens dat het herstel veel tijd zal vergen en verschillende jaren in beslag zal nemen. Binnen de huidige situatie hebben veel scheepsexploitanten niet voldoende financiële armslag om lang het hoofd boven water te houden.

In de tankvaart is de situatie enigszins anders, omdat aan het einde van 2008 en het begin van 2009 grote hoeveelheden aardolieproducten werden vervoerd, waardoor de dalende vraag van de kant van de chemische sector grotendeels gecompenseerd kon worden. Daarna is de markt tot aan het najaar van 2009 geleidelijk aan wat rustiger geworden, toen een seizoensgebonden opleving in de herfst kon worden vastgesteld. Voor de komende maanden wordt verwacht dat de transportvraag tot aan het voorjaar van 2010 relatief zwak zal zijn. Men kan dus vaststellen dat de ontwikkelingen in de aardoliesector losstaan van de gevolgen van de economische crisis.

V. Ontwikkeling van het vervoersaanbod

Het ritme waarmee nieuwe schepen op de markt komen is in de drie eerste kwartalen van 2009 ondanks de crisis niet afgenomen. Een groot aantal van deze schepen was eind 2008 al in bestelling en niet alle bestellingen konden worden geannuleerd.

In de drogeladingvaart zijn sinds het begin van 2009 tot aan half november 62 normale motorvrachtschepen met een totale capaciteit van meer dan 226.000 ton in gebruik genomen. De gemiddelde omvang van de nieuwe schepen blijft toenemen, met een gemiddelde van meer dan 3300 ton voor de normale vrachtschepen.

In de tankvaart zijn er in dezelfde periode 47 tankmotorschepen met een gezamenlijke capaciteit van 125.600 ton aan de markt toegevoegd. Voor het einde van 2009 worden er nog meer nieuwe eenheden verwacht.

Het ritme waarmee nieuwe passagiersschepen worden gebouwd, blijft relatief stabiel, met acht nieuwe schepen sinds het begin van dit jaar. Gezien de specifieke klantenkring van dit segment, heeft de vraag naar vervoer op deze markt niet echt onder de crisis te lijden gehad.

In de drogeladingvaart zal langzaam maar zeker onder invloed van de economische crisis een einde komen aan deze golf van nieuwe schepen, als de schepen die nu in aanbouw zijn, worden voltooid. Nieuwe schepen zullen er wel nog komen in de tankvaart, met name omdat de vloot structureel moet worden vernieuwd om te kunnen voldoen aan de voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke goederen.

Erkenning van buiten de Rijn afgegeven vaarbewijzen door de CCR

Door de goedkeuring van Aanvullend Protocol nr. 7 op 27 november 2002 is de Akte van Mannheim gewijzigd om het mogelijk te maken vaarbewijzen te erkennen die buiten het Rijnstroomgebied zijn afgegeven. Door deze erkenning krijgen de houders van vaarbewijzen of radarbevoegdheidsbewijzen het recht om op de Rijn te varen. Beoogd wordt de verplichtingen van het bedrijfsleven te vereenvoudigen en tevens bij te dragen aan de totstandkoming van een grote Europese binnenvaartmarkt.

De eerste besluiten voor de erkenning van buiten de Rijnoverstaten afgegeven vaarbewijzen werden door de CCR tijdens de plenaire vergadering in de lente van 2008 aangenomen. De CCR heeft deze werkzaamheden voortgezet en het Hongaarse radarbevoegdheidsbewijs en vaarbewijs van de categorieën A en B erkend. De erkenning zal op 1 april 2010 in werking treden.

Het Hongaarse radarbevoegdheidsbewijs wordt zonder aanvullende voorwaarden op de Rijn erkend en geldt op de Rijn met ingang van 1 april 2010.

Bovendien mogen de houders van het Hongaarse vaarbewijs van de categorieën A en B varen op de Rijn, als zij aan de volgende aanvullende voorwaarden voldoen:

- zij moeten voor de vaart over de gehele Rijn of voor het riviergedeelte tussen de sluizen van Iffezheim (km 335,92) en het Spijsche Veer (km 857,40) een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage A3 bij het Patentreglement Rijn vermelde model kunnen overleggen;
- zij moeten vanaf het bereiken van de leeftijd van vijftig (50) jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn voorleggen.

Bovendien is er tussen de CCR en het Hongaarse Ministerie van Vervoer, Communicatie en Energie een administratieve samenwerkingsovereenkomst gesloten, waarin het principe en de modaliteiten voor de samenwerking tussen beide partijen zijn vastgelegd. Naast de wederzijdse erkenning van de vaarbewijzen en de radarbevoegdheidsbewijzen moeten mechanismen voor de administratieve samenwerking tussen de Rijnvaartinstanties en de Hongaarse autoriteiten worden voorzien, zodat de gelijkwaardigheid van de desbetreffende certificaten ook met verloop van tijd gewaarborgd is en er gemeenschappelijke regelingen kunnen worden getroffen om betrouwbare systemen voor de uitwisseling van informatie tot stand te brengen. De administratieve samenwerkingsovereenkomst voorziet derhalve in regelmatig gemeenschappelijk overleg en legt tevens een aantal mechanismen vast voor de uitwisseling van informatie tussen de verschillende bevoegde instanties.