

**CENTRALE
COMMISSIE
VOOR DE
RIJNVAART**



VOORJAARSZITTING 2009

AANGENOMEN BESLUITEN

(2009 - I)

Straatsburg, 4 juni 2009

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

CC/R (09) 1 Final

VOORJAARSZITTING 2009

AANGENOMEN BESLUITEN

(2009-I)

Straatsburg, 4 juni 2009

INHOUD

Bladzijde

I. Opening van de zitting – Samenstelling van de Centrale Commissie – Goedkeuring van de agenda	
Protocol 1: Opening van de zitting – Samenstelling van de Centrale Commissie – Goedkeuring van de agenda	1
II. Algemene en juridische zaken	
Protocol 2: Toekenning van de waarnemersstatus aan het Groothertogdom Luxemburg.....	1
Protocol 3: Betrekkingen met de Europese Commissie	2
Protocol 4: Verdrag van Straatsburg inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI)	2
Protocol 5: Klimaatverandering en de Rijnvaart	2
Protocol 6: Informatie over het congres 2009 van de CCR “Klimaatverandering en Rijnvaart”: stand van de voorbereidingen.....	11
Protocol 7: Ratificaties van verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR	11
III. Economische aspecten	
Protocol 8: Economische situatie in de Rijnvaart.....	11
Protocol 9: Economische crisis en gevolgen voor de binnenvaart	22
Protocol 10: Marktobservatie in de Rijnvaart	22
IV. Afvalverwijdering en milieubescherming	
Protocol 11: Tenuitvoerlegging van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart	30
Protocol 12: Vervoer van MTBE/ETBE en verontreinigingen van de Rijn	30
V. Schipperspatenten en bemanning	
Protocol 13: Erkenning van het Tsjechische vaarbewijs.....	30
Protocol 14: Overeen te komen Administratieve Instemming met de Tsjechische Republiek.....	35
Protocol 15: Communicatie en voertaal in de binnenvaart	52

VI. Verkeersregels

Protocol 16: Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 van het Rijnvaartpolitiereglement (artikelen 10.01, 11.02 tot en met 11.05).....	52
Protocol 17: Invoering elektronisch melden in de Rijnvaart	53

VII. Technische voorschriften voor schepen

Protocol 18: Reglement van onderzoek – Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 (artikelen 9.03, 9.15 en 9.20)	54
Protocol 19: Rectificaties in eerdere besluiten en definitieve wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (artt. 1.07, 6.03, 7.05 10.01, 10.02, 11.12, 16.07, 17.02, 19.02, 24.02 en bijlage D).....	54

VIII. Vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren

Protocol 20: Goedkeuring van de Nederlandse versie van de ADNR-wijzigingen 2009.....	59
--	----

IX. Vraagstukken in verband met de Rijnvaart

Protocol 21: Modernisering van het kabelveer Seltz-Plittersdorf.....	59
Protocol 22: Minimumeisen en aanbevelingen voor het technische ontwerp van bouwwerken aan de Rijn (1995-I-29, 2001-I-28).....	65
Protocol 23: Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn (2003-I-28 en 2008-I-27)	71
Protocol 24: Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van Iffezheim evenals in de sector stroomafwaarts - Vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluizen bij Iffezheim - Waterstand aan de peilschaal van Iffezheim in 2008)	74

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

Protocol 25: Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van de door comités en werkgroepen genomen beslissingen	76
---	----

XI. Begroting en beheer

Protocol 26: Goedkeuring van de rekening over het jaar 2007 van de Centrale Commissie	95
Protocol 27: Goedkeuring van de rekening over het jaar 2007 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden	95
Protocol 28: Begroting voor 2010 van de Centrale Commissie	95

	Bladzijde
Protocol 29: Begroting voor 2010 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden	95
Protocol 30: Herziene voorlopige begroting voor 2009 van de Conferentie van Verdragsluitende Partijen en van het Internationale Verevenings- en Coördinatieorgaan (Scheepsafvalstoffenverdrag 1996).....	96
Protocol 31: Voorlopige begroting voor 2010 van de Conferentie van Verdragsluitende Partijen en van het Internationale Verevenings- en Coördinatieorgaan (Scheepsafvalstoffenverdrag 1996).....	97
Protocol 32: Goedkeuring van het verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2008	97
XII. Diversen	
Protocol 33: Persbericht	105
Protocol 34: Datum van de volgende vergadering	105



AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE VOORJAARZITTING 2009

PROTOCOL 1

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

Geen besluit.

PROTOCOL 2

Waarnemerstaten Toekenning van de waarnemersstatus aan het Groothertogdom Luxemburg

Besluit

De Centrale Commissie,

I.

gezien het verzoek tot toekenning van de waarnemersstatus dat het Groothertogdom Luxemburg heeft ingediend,

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

vaststellende dat het Groothertogdom Luxemburg heeft verklaard de voor de waarnemersstatus bij de CCR geldende regeling te accepteren,

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

overwegende dat de deelname van het Groothertogdom Luxemburg aan de werkzaamheden van de CCR beschouwd kan worden als een positieve bijdrage aan deze werkzaamheden en aan het bevorderen van de Europese binnenvaart,

besluit tot het toekennen van de waarnemersstatus aan het Groothertogdom Luxemburg,

II.

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

PROTOCOL 3

Internationale samenwerking van de CCR Betrekkingen met de Europese Commissie

Geen besluit.

PROTOCOL 4

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

Geen besluit.

PROTOCOL 5

Klimaatverandering en de Rijnvaart

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar Besluit 2008-I-12,

neemt kennis van de geactualiseerde stand van het verslag van haar Permanent Technisch Comité en van haar Comité Reglement van onderzoek "Klimaatverandering en Rijnvaart",

begroet de werkzaamheden van de lidstaten evenals van de Internationale Commissie voor de Hydrologie van het Rijngebied (CHR) en van de Internationale Commissie voor de Bescherming van de Rijn (ICBR) om de gevolgen van de klimaatverandering voor de scheepvaart en de waterwegen op betrouwbare wijze te kunnen bepalen met het oog op het ontwikkelen van daarop gebaseerde, passende aanpassingsstrategieën evenals de concrete planningen voor mogelijke aanpassingswerkzaamheden,

stelt vast dat deze werkzaamheden en planningen op significante wijze zullen bijdragen tot het behoud en de toename van de capaciteit van de Rijnvaart, ook wanneer de klimaatverandering zich verder ontwikkelt,

verzoekt haar comités,

- regelmatig over de voortgang van de werkzaamheden verslag te doen, ook met betrekking tot de vermindering van emissies van broeikasgas in de binnenvaart,
- na het Congres "Klimaatverandering en Rijnvaart" een samenvattend document met de meest relevante constatering en conclusies van het Congres voor te leggen.

Bijlage

Klimaatverandering en Rijnvaart

Overzicht van de belangrijkste lopende activiteiten in de lidstaten en de betrokken internationale organisaties

Geactualiseerd situatieverslag aan de plenaire vergadering van de Centrale Commissie

In het voorjaar van 2008 heeft de Centrale Commissie kennis genomen van het verslag van haar Permanent Technisch Comité en haar Onderzoeksc comité "Klimaatverandering en Rijnvaart" en heeft haar comités verzocht een geactualiseerde stand van de geplande en de reeds voltooide werkzaamheden voor te leggen op de voorjaarsvergadering van 2009, met het doel de door hen uitgewerkte benaderingen of afgeronde overwegingen ter gelegenheid van het congres "Klimaatverandering en Rijnvaart" door de betrokken kringen te laten behandelen en in een afsluitend verslag van het congres te laten opnemen. (Protocol 2008-I-12). Het geactualiseerde verslag beschrijft de meest relevante lopende werkzaamheden van de CCR, haar lidstaten en de betrokken internationale organisaties, die zich direct of indirect met de Rijnvaart bezig houden, en trekt de eerste conclusies daaruit.

Samenvatting

Bij de werkzaamheden van de CCR neemt de voorbereiding van haar congres 2009 "Rijnvaart en klimaatverandering– Uitdaging en kans" een centrale plaats in. Het wetenschappelijk deel van dit congres wordt gewijd aan de grondbeginselen en analyses betrekking tot de gevolgen van de klimaatverandering voor de Rijn, terwijl in de drie workshops meer specifiek de infrastructuur, de vloot en de logistiek wordt behandeld. Het congres zal daarbij de overeenkomstige werkzaamheden van de Internationale Commissie voor de Hydrologie van het Rijngebied (CHR) en van de Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn (ICBR) aan de context van de binnenvaart aanpassen en daarnaast ook de overeenkomstige werkzaamheden van de lidstaten en van de researchinstituten presenteren.

Het doel van het project RheinBlick2050 van de CHR is het ontwikkelen van gemeenschappelijke klimaat- en afvoerprojecties voor het internationale Rijngebied, gebaseerd op bestaande regionale klimaatscenario's. De definitieve - in 2010 beschikbare - resultaten zullen kwantificeerbare prognoses zijn die de basis moeten vormen voor de verdere uitwerking van plannen of politieke beslissingen op dit gebied, vooral voor de betrokken landen.

In het door de ICBR uitgewerkte bedrijfsplan voor het stroomgebieddistrict Rijn constateert de ICBR dat er reeds een afvoerverschuiving van de zomermaanden naar de wintermaanden plaatsvindt terwijl de gemiddelde jaarafvoer constant blijft. Dit laatste kan ook het feit verklaren dat deze verschuiving tot nu toe geen aanzienlijke consequenties heeft gehad voor de capaciteit van de Rijnvaart. Op middellange termijn wordt door de ICBR beoogd internationaal afgestemde aanpassingsstrategieën voor het kwantitatieve gebruik van water, en voor de kwalitatieve en ecologische aspecten van het water te ontwikkelen.

De activiteiten van de CCR-lidstaten weerspiegelen het belang dat zij aan de klimaatverandering hechten. Uit de werkzaamheden van Zwitserland blijkt dat het smelten van de gletsjers, dat minstens tot in 2050 door zal blijven gaan, een negatieve uitwerking op de binnenvaart zal hebben. Aangezien de smeltwatertoevoer vooral in de droge zomermaanden plaatsvindt, zou in deze overgangperiode de binnenvaart in eerste instantie van dit smelten kunnen profiteren.

In het middelpunt van de activiteiten in Duitsland staat het researchprogramma KLIWAS – "Gevolgen van de klimaatverandering op waterwegen en de scheepvaart – Ontwikkeling van aanpassingsstrategieën". Ter gelegenheid van de eerste conferentie over de stand van zaken van het programma stelden de betrokkenen bij het project vast dat KLIWAS al over een van de meest

volledige modelketens voor de studie van de gevolgen van het klimaat op de bevaarbaarheid van waterwegen en een van de meest uitgebreide verzamelingen van klimaat-, afvoer- en waterstandprojecties voor de Rijn beschikt. Ook werd de nadruk gelegd op het voorlopige karakter en de onzekerheden van de tot nu toe getrokken conclusies en de onmogelijkheid momenteel serieus gegronde beslissingen te nemen over aanpassingsmogelijkheden.

De werkzaamheden in Nederland hebben voornamelijk betrekking op de gevolgen van het stijgen van de zeespiegel en de wijzigingen in de afvoer van de Rijn. Het feit dat een onmiddellijke implementatie van het programma "Ruimte voor de rivier" wordt vereist, mag van bijzonder belang voor de Rijnvaart worden geacht: met dit programma wordt beoogd de nadelige gevolgen van hoogwater te beperken en middels een systeem van vloedkeerwerken in de Rijnmond, de Rijnvaart ook bij stormvloed te handhaven.

Voor de Europese Gemeenschap is, ten aanzien van de klimaatverandering, de beperking daarvan een prioriteit, in het bijzonder door de vermindering van de emissies van broeikasgas. Daarnaast zien de Gemeenschapsorganen de dringende noodzaak strategieën ter aanpassing aan de klimaatverandering te ontwikkelen. Desondanks hebben zich tot op heden geen bijzonder activiteiten met betrekking tot de binnenvaart ontwikkeld of aangekondigd.

Conclusies

De huidige studies en werkzaamheden betreffende klimaatverandering en de daaruit voortvloeiende wijzigingen van afvoer duiden echter reeds op een verdere vermindering van de afvoer in de zomer en een toename in de winter. Toch schijnen de onzekerheden van de huidige constatering nog binnen de bandbreedte van mogelijke gevolgen van de klimaatverandering te liggen. Daaruit profileren zich twee essentiële conclusies voor de CCR:

1. *De Rijnvaart kan nadelige gevolgen van de klimaatverandering ondervinden en daarom moet de CCR de werkzaamheden betreffende de gevolgen de klimaatverandering voortzetten.*
2. *Gezien de onzekerheden omtrent de huidig beschikbare gegevens is het nu te vroeg voor de CCR om beslissingen te nemen over concrete aanpassingsmaatregelen.*

Het project Rheinblick2050 is met betrekking tot de klimaatverandering van groot belang voor de Rijnvaart. Met de afronding van dit project en eventueel nog enkele bijkomende werkzaamheden zou men in 2010 of 2011 moeten kunnen beschikken over meetbare feiten, die de basis voor verdere plannings- of beleidsrelevante beslissingen kunnen vormen. Daaruit profileert zich een andere belangrijke conclusie voor de CCR.

3. *In 2011 zou het moment zijn waarop de CCR haar aanpassingsstrategie met betrekking tot de klimaatverandering zou moeten ontwikkelen en tot concrete activiteiten zou moeten overgaan.*

Voor alle vervoerswijzen zijn juridische maatregelen ter vermindering van emissies van broeikasgas overwogen of reeds getroffen. Ook dit heeft belangrijke consequenties voor de CCR:

4. *Verwacht kan worden dat in het kader van het vervoers- en milieubeleid op nationaal of internationaal niveau wordt vereist dat ook voor de binnenvaart verplichtende maatregelen ter vermindering van zijn emissies van broeikasgas genomen moeten worden.*
5. *De CCR dient in de komende één à twee jaar standpunten in te nemen, wil ze zelf tot de deze maatregelen kunnen besluiten of op zijn minst aan de besluitvorming deelnemen.*

RIVIERENCOMMISSIES VOOR DE RIJN

Centrale Commissie voor de Rijnvaart – CCR

Het CCR-Congres 2009 "Rijnvaart en klimaatverandering – Uitdagingen en kansen" zal in zijn wetenschappelijk deel grondbeginselen en analyses over de gevolgen van de klimaatverandering op de Rijn behandelen, en in een van zijn drie workshops zal het thema infrastructuur, exploitatie en scheepvaartomstandigheden worden behandeld. Het congres zal daarbij de overeenkomstige werkzaamheden van de ICBR en de CHR aan de context van de binnenvaart aanpassen en daarnaast ook de werkzaamheden van de lidstaten presenteren.

In het kader van het Permanent Technisch Comité de CCR en zijn werkgroep informeren de delegaties elkaar over hun respectieve werkzaamheden met betrekking tot ontwikkelingen van de afvoer van de Rijn en consequenties daarvan ten gevolge van eventuele klimaatschommelingen. Andere werkzaamheden zijn nog niet uitgevoerd en de reden daartoe is vooral dat er nog geen kwantificeerbare gegevens zijn, die de basis kunnen vormen voor verdere planning of politieke beslissingen.

Het Comité Reglement van onderzoek is voornemens een verslag over de vermindering van brandstofverbruik en van de emissie van CO₂ in de binnenvaart op te stellen.

Internationale Commissie voor de Hydrologie van het Rijngebied - CHR

Het doel van het project RheinBlick2050¹ van de CHR is het ontwikkelen van gemeenschappelijke klimaat- en afvoerprojecties voor het internationale Rijngebied, gebaseerd op bestaande regionale klimaatscenario's. De totale duur van het project is vastgesteld op twee jaar en het zal in januari 2010 worden afgesloten. Uitgaande van overeenkomstige gegevenssets kunnen bruikbare inlichtingen en resultaten worden afgeleid voor planningen voor de periode tot 2050 (in totaal tot 2100).

Essentieel voor het nut van het project is de kwaliteit van de hiervoor geraadpleegde invoergegevens. Experts gaan ervan uit dat de systematische fout van de gegevens waarschijnlijk veel groter is dan de bandbreedte van de gevolgen van de klimaatverandering. Daarom kunnen de gegevens niet worden gebruikt voor hydrologische modellen, zonder de systematische fout erop te corrigeren.

De definitieve resultaten zullen kwantificeerbare prognoses zijn die de basis moeten vormen voor de verdere uitwerking van plannen of politieke beslissingen van de betrokken landen op dit gebied. Bij de beslissingen die de komende jaren genomen moeten worden zou ook de CCR zich kunnen baseren op de meest relevante resultaten van het project RheinBlick2050.

¹ <http://www.chr-khr.org/de/projekte/rheinblick2050>

Internationale Commissie voor de bescherming van de Rijn – ICBR

De ICBR heeft in zijn ontwerpbeheerplan voor het internationale stroomgebied (IFGE) Rijn (Deel A = overkoepelend deel)² in het Baseline-scenario (paragraaf 6.2) enkele algemene uiteenzettingen over klimaatverandering opgenomen:

Als gevolg van de klimaatverandering moet op middellange tot lange termijn worden gerekend op veranderingen in de waterhuishouding, zowel wat de kwantiteit als de temperatuur betreft.

Uit de onderzoeken naar de meetgegevens van de luchttemperatuur kunnen nu al voor alle regio's van het Rijnstroomgebied duidelijke conclusies worden getrokken.

Als gevolg van de temperatuurstijging, de neerslagtoename en de verminderde capaciteit voor de berging van sneeuw in de winter wordt er, vergeleken met de waarden uit het verleden, in het hele Rijnstroomgebied een toename vastgesteld in de over de maand gemiddelde afvoerwaarden in het winterhalfjaar. Daarbij neemt ook de maximale afvoer in de winter toe. Er vindt een verschuiving van de afvoer plaats van de zomermaanden naar de wintermaanden; de gemiddelde jaarafvoer blijft constant.

De ICBR heeft tijdens de afgelopen Rijnministersconferentie de opdracht gekregen te zorgen voor een beter zicht op de klimaatgerelateerde verandering van de afvoer. Daarom wordt er gewerkt aan een studie naar scenario's (2007-2009).

Uitgaande daarvan worden in de ICBR internationaal afgestemde adaptatiestrategieën uitgewerkt voor het kwantitatieve gebruik van water, de waterkwaliteit en de ecologie.

Als hieruit nieuwe eisen voortvloeien, worden die opgenomen in het tweede internationaal beheerplan voor het internationaal Rijndistrict.

De ICBR heeft voor de ontwikkeling van het onderzoek naar scenario's de expertgroep "Klimaat" ingericht. De expertgroep heeft bovendien de opdracht gekregen prioriteit te verlenen aan het opstellen van een samenvattende "Analyse van de kennis over de veranderingen die zich tot dusver hebben voorgedaan in het klimaat en over de gevolgen van de klimaatverandering voor de waterhuishouding in het stroomgebied van de Rijn". Een ontwerp van deze analyse³ is al klaar. De voor de binnenvaart belangrijkste resultaten van de analyse zijn in het hierboven aangehaalde deel van het beheerplan opgenomen.

De bijdrage die wellicht het belangrijkste is voor de werkzaamheden van de expertgroep is het project RheinBlick2050 van de CHR. Aangezien het CCR-secretariaat als waarnemer in de expertgroep meewerkt, verenigt de groep de drie internationale commissies voor de Rijn CHR, ICBR en CCR.

² <http://www.iksr.org/index.php?id=240>

³ CCR-Document TP (08) 31

LIDSTATEN VAN DE CCR

Duitsland

Het Bondsministerie voor Verkeer, Bouw en Stadontwikkeling (BMVBS) heeft in 2007 het onderzoeksprogramma KLIWAS – "Gevolgen van de klimaatverandering op waterwegen en de scheepvaart – Ontwikkeling van aanpassingsstrategieën"⁴ opgestart. De werkzaamheden hebben zich tot nog toe geconcentreerd op de regionale ontwikkelingen van het klimaat en de gevolgen daarvan op de bevaarbaarheid van de binnenwaterwegen, en de Rijn in het bijzonder. Vanaf 2009 wordt het onderzoeksprogramma aanzienlijk uitgebreid. In het kader van de 1e conferentie over de stand van zaken van het programma in maart 2009 werden de doelstellingen van het onderzoeksprogramma gepresenteerd, alsook de eerste resultaten. Enkele belangrijke resultaten en vaststellingen zijn de volgende:

- KLIWAS beschikt al over een van de meest volledige modelketens voor de studie van de gevolgen van het klimaat op de bevaarbaarheid van waterwegen en een van de meest uitgebreide verzamelingen van klimaat-, afvoer- en waterstandprojecties voor de Rijn.
- KLIWAS verstrekt nu al belangrijke basisgegevens voor het onderzoeksnetwerk en de politieke raadgeving (CHR, ICBR, CCR, ...).
- Tot de horizon van het scenario in 2050 zijn tot nog toe geen aanzienlijke veranderingen van de gemiddelde seizoenswaarden van de afvoer te zien.
- Met 2100 als horizon van het scenario tekenen zich overeenstemmingen af inzake de afvoerprojecties, en wel in de richting van een afname van de gemiddelde afvoer in de zomer en een toename in de winter.

De conferentie onderstreepte ook het voorlopige karakter en de onzekerheden van de tot nog toe getrokken conclusies, waarbij de sprekers op het volgende wezen:

- Er zijn grote verschillen in de resultaten van de klimaatmodellen.
- Een aantal modellen wordt momenteel nog berekend.
- De volledige bandbreedte van de simulaties is nog niet beschikbaar.
- De afvoerprojecties vertonen een zeer grote spreiding en de huidige resultaten hebben nog een exemplarisch karakter.
- Een kwantificering van het betrouwbaarheidsbereik van de resultaten, alsook een verdere verwerking van de resultaten (correctie van de systematische fout) vormen een noodzakelijke voorwaarde voor het ontwikkelen van aanpassingsmogelijkheden.
- Een goed gefundeerde beslissing over de aanpassingsmogelijkheden is op dit ogenblik nog niet mogelijk.

Nederland

Om de consequenties van de klimaatverandering vooral met betrekking tot de Nederlandse waterhuishouding te onderzoeken werd door de regering de Deltacommissie⁵ in het leven geroepen. De Deltacommissie heeft onder andere de opdracht gekregen te onderzoeken hoe Nederland ook op lange termijn zo kan worden ingericht dat het land bestand is tegen klimaatwijziging. Het eindrapport⁶ werd in het najaar van 2008 ingediend.

4 www.klwas.de

5 www.deltacommissie.com

6 CCR-document TP/G (09) 4

De Deltacommissie komt tot de conclusie dat rekening moet worden gehouden met een plaatselijke stijging van de zeespiegel van 0,65 tot 1,3 m tegen 2100 en van 2 tot 4 m tegen 2200. Voor de afvoer van de Rijn voorspelt zij in de zomersemesters een daling en in de wintersemesters een stijging. De nominale afvoer voor hoogwater zou nu op 16.000 m³/s en op ongeveer 18.000 m³/s voor 2100 moeten worden opgevoerd.

Onder de aanbevelingen van de commissie zijn er twee die in het bijzonder van toepassing zijn op de Rijn:

- Omdat men ervan uitgaat dat de maximale afvoer van de Rijn zal stijgen wordt de onmiddellijke implementering van het programma "Ruimte voor de Rivier" gevraagd. In die context moeten ook onderhandelingen worden aangevat met de buurstaten over het vastleggen van beschermingsmaatregelen tegen hoogwater.
- Voor de Rijnmond wordt een systeem van vloedkeerwerken voorgesteld, dat bescherming tegen hoogwater, drinkwatervoorziening, stadsontwikkeling en natuurbescherming in deze regio mogelijk moet maken. De afvoerpieken van de Rijn zouden dan over de zuidwestelijke delta worden afgeleid.

De commissie gaat er verder van uit dat in de zomermaanden langdurige laagwaterperioden zullen voorkomen, die de binnenvaart moet oplossen door het aanpassen van de vloot en door logistieke processen.

Zwitserland

De regering van Zwitserland heeft de adviesraad voor kwesties inzake klimaatverandering (OcCC) gemandateerd om aanbevelingen over kwesties met betrekking tot het klimaat en de klimaatveranderingen voor de beleids- en overheidsinstanties op te stellen. OcCC heeft daartoe in 2007 een uitgebreid verslag "Klimaatverandering en Zwitserland 2050; verwachte gevolgen voor het milieu, de samenleving en de economie" ⁷ voorgelegd, dat beschrijft wat de mogelijke consequenties zijn van de klimaatverandering tot in 2050, onder andere voor de waterafvoer en de binnenvaart.

Het verslag benadrukt het grote belang van de Rijnvaart voor de Zwitserse buitenlandse handel. Tegelijkertijd belicht het verslag de gevoeligheid voor het hoog- en laagwater van het binnenvaartverkeer naar de Zwitserse havens. In verband met de klimaatverandering verwachten de schrijvers van het verslag dat in het bijzonder het smelten van de gletsjers negatieve gevolgen voor de binnenvaart zullen hebben.

„De klimaatverandering zal een invloed op de afvoer hebben. Momenteel is de afvoer van de Rijn stabiel dankzij de aanvoer in het voorjaar/de zomer door smeltwater en neerslag in de Alpen en in het najaar/de winter door neerslag in de dieper gelegen gebieden. Het smeltwater van de wintersneeuwlaag en de gletsjers is momenteel een belangrijke bron voor de gelijkmatige afvoer in periodes met geringe neerslag. Deze compenserende invloed zal met het wegsmelten van de gletsjers voortduren afnemen. De waarschijnlijkheid van langere periodes met buitengewoon lage waterstanden zal tot 2050 toenemen.

Alhoewel het voortbestaan van de scheepvaart daardoor niet wordt beïnvloed, kan de actuele betrouwbaarheid van de Rijnvaart worden geschaad. De vooruitgang van de seizoensgebonden weersvoorspellingen en dus ook van de waterstanden zullen in de toekomst de logistieke planning vereenvoudigen en de planningszekerheid verhogen.

⁷ Klimaänderung und die Schweiz 2050; Erwartete Auswirkungen auf Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft www.occc.ch

In andere passages van het verslag wordt gewezen op het feit dat het wegsmelten van de gletsjers hoogstens tot 2050 zal doorgaan. Aangezien de smeltwatertoevoer vooral in de droge zomermaanden plaatsvindt, zou de binnenvaart dus in eerste instantie van dit smelten kunnen profiteren.

Het verslag wijst tevens op de concurrentie tussen de gebruikers van de tijdelijk schaarser wordende watervoorraden, waardoor dienovereenkomstige voorzieningsmechanismen moeten worden gecreëerd. Maar of dat ook de binnenvaart zou kunnen betreffen wordt echter niet verder onderzocht.

België / Frankrijk

Er zijn tot nog toe geen concrete activiteiten in die landen bekend met betrekking tot mogelijke ontwikkelingen van de afvoer van de Rijn en consequenties daarvan ten gevolge van eventuele klimaatschommelingen.

EUROPESE GEMEENSCHAP

Gemeenschappelijke implementatiestrategie (Common Implementation Strategy – CIS) voor de Kaderrichtlijn Water

In het kader van de CIS hebben de directeuren Waterbeheer in juni 2008 een "Policy Paper" met als titel "Climate Change and Water"⁸ goedgekeurd. Voor de binnenvaart kunnen de volgende vaststellingen en conclusies van bijzonder belang zijn:

- Hoewel het tot een minimum beperken van de klimaatverandering voorrang heeft, moeten tevens dringend strategieën voor aanpassingen aan de klimaatverandering worden ontwikkeld.
- Alle sectoren die veel met water te maken hebben, met inbegrip van de binnenvaart, moeten aan deze aanpassingen bijdragen.
- Met beheerplannen voor stroomgebieden kunnen maatregelen binnen specifieke sectoren en exploitatievereisten worden ondersteund.
- De ingerichte Strategische Stuurgroep Klimaatverandering en Water moet zich in 2009 vooral bezig houden met de verregaande integratie van de klimaatverandering in de toekomstige versies van de beheerplannen.

Witboek: Adapting to climate change: Towards a European framework for action

Een centrale eis in het Witboek⁹ is de verkeersinfrastructuur in de toekomst bestendig te maken tegen de gevolgen van de klimaatverandering. Dit wordt gezien als een taak van de lidstaten. Er moeten evenwel overeenkomstige eisen worden opgenomen in de besluitvorming en de projecten van de Gemeenschap op het vlak van verkeer, bijvoorbeeld voor trans-Europese verkeersverbindingen.

⁸ http://circa.europa.eu/Public/irc/env/wfd/library?!=/framework_directive/climate_adaptation/policy_paperpdf/ EN_1.0 &a=d

⁹ http://ec.europa.eu/environment/climat/adaptation/pdf/com_2009_147_en.pdf

Groenboek TEN-V: Controle van de politiek; een beter geïntegreerd trans-Europees verkeersnetwerk in dienst van de gemeenschappelijke verkeerspolitiek

De ideeën van de Europese Commissie over de verkeerspolitiek in het licht van de klimaatverandering zijn in het Groenboek¹⁰ terug te vinden, onder andere in de volgende passage:

Het TEN-V-beleid moet erop gericht zijn een belangrijke bijdrage te leveren tot verwezenlijking van de ...-klimaatdoelstellingen van de Gemeenschap, maar moet zich indien nodig ook kunnen aanpassen aan de mogelijke gevolgen van de klimaatverandering (zoals een stijging van het zeeniveau of temperatuurswijzigingen). Daarom moet worden nagegaan hoe kwetsbaar het TEN-V is voor de klimaatverandering en welke bijstellingen in overweging moeten worden genomen. Voorts moet aandacht worden besteed aan de vraag hoe "klimaatbestendig" de nieuwe infrastructuur is.

Concrete maatregelen of specifieke aanwijzingen voor de binnenvaart zijn er in het Groenboek echter niet.

Geïntegreerd Europees Actieprogramma voor de Binnenvaart "NAIADES", platform voor de implementering van NAIADES – PLATINA

Het actieprogramma¹¹ en het implementatieplatform¹² behandelen het onderwerp klimaatverandering niet.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION – IMO

De IMO werkt momenteel aan een efficiënte wereldwijd geldende regeling ter beperking of zelfs ter vermindering van emissies van broeikasgas in de zeevaart. Reeds in 2009 moeten een aantal technische en operationele maatregelen worden getroffen, namelijk de Energy Efficiency Design Index voor nieuwe schepen, het Ship Energy Management Plan voor nieuwe en bestaande schepen en de Energy Efficiency Operational Indicator voor bestaande schepen. Bovendien moeten ook op de markt gebaseerde maatregelen ter vermindering van emissies van broeikasgas worden getest en indien mogelijk ook worden aangenomen.¹³

PIANC

In het begin van 2008 heeft het secretariaat van de CCR aan de PIANC voorgesteld om een gemeenschappelijk platform op te richten voor de uitwisseling van informatie en voor de samenwerking met alle betrokken internationale verenigingen met betrekking tot de klimaatverandering en de binnenvaart, naar het voorbeeld van de succesvolle PIANC Task Group Water Framework Directive. De PIANC heeft dat voorstel niet aanvaard en lijkt een globale oplossing na te streven die de hele wereld omvat en waarin ook de zeevaart is opgenomen. Daartoe zou binnenkort een overeenkomstige Task group moeten worden ingericht. Het CCR-secretariaat zal daar actief aan deelnemen.

¹⁰ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52009DC0044:EN:HTML:NOT>

¹¹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52006DC0006:EN:HTML:NOT>

¹² http://ec.europa.eu/transport/inland/promotion/platina_en.htm

¹³ www.imo.org

PROTOCOL 6

Informatie over het congres 2009 van de CCR "Klimaatverandering en Rijnvaart": stand van de voorbereidingen

Geen besluit.

PROTOCOL 7

Ratificaties van verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR

Geen besluit.

PROTOCOL 8

Economische situatie in de Rijnvaart

Besluit

De Centrale Commissie,

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

neemt kennis van het verslag over de economische situatie in de Rijnvaart voor het jaar 2008 en de vooruitzichten voor de eerste helft van 2009.

Bijlage

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

Jaar 2008 en vooruitzichten voor de eerste helft van 2009

I. Algemene opmerkingen

a) Algemene situatie

De door de Rijnvaart vervoerde volumes zijn in 2008 met 1,7% teruggelopen. Hoewel de eerste negen maanden van het jaar met uitzondering van de aardolieproducten gekenmerkt werden door een toenemende activiteit, werd deze tendens in de laatste maanden van het jaar abrupt onderbroken. Vanaf oktober is er een duidelijke daling van de vraag vaststelbaar en deze negatieve tendens heeft zich in de eerste maanden van 2009 nog versterkt. In de havens van Antwerpen en Rotterdam, die voor de Rijnvaart van groot belang zijn, zijn de overgeslagen volumes in het eerste kwartaal van 2009 respectievelijk 19,3 % en 11 % lager dan in het eerste kwartaal van 2008.

b) Waterstanden

De waterstanden vormden in 2008 voor de binnenvaart geen beperkende factor. Er waren noch uitgesproken periodes van laagwater, noch van hoogwater, zodat de laadcapaciteiten relatief goed benut konden worden.

In 2009 waren de waterstanden in de eerste maanden van het jaar ook relatief gunstig voor een optimale benutting van de laadruimte.

c) Brandstofprijzen

In het kielzog van de aardolieprijzen op de wereldmarkt, toonde de brandstofprijs een continu stijgende tendens, om in juli 2008 een recordhoogte te bereiken. Vanaf september zette echter een daling van de aardolieprijzen op de wereldmarkt in, die dan ook meteen doorwerkte in de brandstofprijzen, zodat deze zich tussen juli en december 2008 halveerde. Gezien over het gehele jaar, lag de gemiddelde brandstofprijs echter nog steeds 28% boven het gemiddelde prijsniveau in 2007.

II. Situatie van de drogelading

a) Getransporteerde volumes

De in de drogeladingvaart getransporteerde volumes zijn gezien over het gehele jaar 2008 met 2,5 % gedaald. Vooral in de tweede helft van het jaar werd een daling van 5,2 % geconstateerd, die een rechtstreeks gevolg is van de economische crisis.

Landbouwsector

In de landbouwsector liepen de vervoerde volumes in 2008 met 2,4 % terug. De economische crisis heeft echter in de landbouwsector niet zo'n sterke impact gehad als in de andere sectoren. Het vervoer van tarwe is 12,6 % gestegen, maar daar staat tegenover dat het vervoer van maïs 21 % daalde. Het transport van voedermiddelen en oliehoudende zaden nam 1 % toe, terwijl dat van meststoffen met 2 % afnam.

Staalnijverheid

De getransporteerde volumes in de staalnijverheid daalden in 2008 over de gehele linie met 3,8 %. De daling was voor het vervoer van erts en schroot voor de metaalnijverheid niet meer dan 1,6 %, maar voor staalproducten 9,3 %. Deze sector is zwaar getroffen door de economische crisis en het feit dat de uitvoer vanuit Europa tot een stilstand kwam. Meer in detail bekeken, blijkt dat het vervoer van

grondstoffen voor deze bedrijfstak tot aan november normaal verliep, maar vanaf december instortte. In volume bedroeg de daling 25,6 % en deze tendens zette zich aan het begin van 2009 voort. De sterke afname in het vervoer van staalproducten begon al in oktober en nam daarna steeds verder toe. In de maanden januari en februari 2009 lag de daling van het volume rond de 38 %. De gegevens die voor deze sector tot eind maart beschikbaar zijn, laten nog geen tekenen zien dat de negatieve tendens op korte termijn zou omkeren. Voor de Rijnvaart is een reële groei van het niveau van de vraag naar vervoer voor het derde kwartaal van 2009 dan ook niet erg waarschijnlijk.

Energiesector : kolen

Het vervoer van kolen nam in de loop van 2008 met 3,1 % af en met 6,9 % in de tweede helft van 2008. Wel moet erop worden gewezen dat deze sector minder gevoelig is voor de economische crisis dan de staalsector, chemie of het containersegment, ondanks het feit dat een groot gedeelte van deze producten gebruikt wordt voor de productie van elektriciteit voor de industrie. De daling van de invoer zet zich in 2009 voort, aangezien in het licht van de algemene economische context de vraag naar vervoer verder zal inzakken.

Zand, grint, bakstenen, aarde en bouw materiaal

Het volume van over de Rijn vervoerd bouw materiaal steeg in 2008, aangezien de conjunctuur in de eerste negen maanden van het jaar gunstig was. De gevolgen van de crisis waren niet zo snel merkbaar als in de overige sectoren, aangezien de bouwactiviteiten reeds liepen. Vandaar dat pas in de eerste maanden van 2009 een duidelijke knik van 30 % in de getransporteerde volumes optrad. Deze ontwikkeling schijnt zich op dit moment voort te zetten, ondanks de lancering van omvangrijke openbare werken die tot doel hebben de gevolgen van de crisis voor de bouwsector af te zwakken.

b) Vrachtprijsniveau

In de drogelandingvaart klom de vrachtprijs als gevolg van de vraag naar vervoer in de eerste negen maanden van 2008 gestaag op. In de herfst begonnen de vrachtprijzen samen met de daling van de vraag naar vervoer vanaf september duidelijk terug te lopen, hetgeen zich in de eerste maanden van 2009 voortzette en wel dusdanig dat de prijzen nog maar nauwelijks voldoende zijn om de exploitatiekosten te dekken.

c) Containervervoer

Het containervervoer op de Rijn lag tot aan mei 2008 op een hoger niveau dan in het voorgaande jaar 2007. Daarna toonden de getransporteerde volumes alleen nog maar een neerwaartse lijn. Vanaf september ging het nog steiler bergafwaarts en deze tendens zette zich tot in het voorjaar van 2009 voort. Over het hele jaar gezien lagen de over de Rijn vervoerde volumes containers 5 % lager dan in 2007. In december 2008 lag het vervoerde volume zelfs 24 % onder dat van december 2007 en in de loop van januari en februari 2009 daalden de cijfers verder met respectievelijk 18 en 28 % in vergelijking met dezelfde periode in 2008.

Voor 2008 kan de sterkste daling worden vastgesteld bij het vervoer van geladen containers met - 6,4 % tegen -2,3 % voor de lege containers.

Deze evolutie van het containervervoer is een weerspiegeling van de activiteit in de zeehavens. In de eerste maanden van de crisis zijn de overgeslagen volumes in de zeehavens dan ook dramatisch teruggelopen. Bepaalde vaste zeevaartlijndiensten zijn vanwege een tekort aan goederen stilgelegd. In april 2009 is de vraag naar vervoer in vergelijking met de maanden ervoor enigszins opgeleefd. Het feit dat er ook in het zeevervoer een lichte stijging bij het vervoer van containers kan worden vastgesteld, zou erop kunnen wijzen dat het dieptepunt bereikt is en aan de dalende tendens een einde komt. Gezien de algemene economische context is het echter nog te vroeg om op korte termijn een herstel van het containervervoer en dus van de vraag naar vervoer over de Rijn te verwachten.

III. Situatie in de tankvaart

a) Getransporteerde volumes

In de tankvaartsector zijn de getransporteerde volumes in 2008 met 1 % gestegen en in de tweede helft van het jaar zelfs met 2,7 % dankzij de sterke opleving in de aardoliesector.

Energiesector

Gezien over het gehele jaar 2008 is het transport van aardolieproducten over de Rijn met meer dan 4 % gestegen. In de tweede helft van 2008 was de hausse zelfs meer dan 10 % als gevolg van de sterke daling van de aardolieprijs op de wereldmarkt, hetgeen de consumenten aanzette hun voorraden weer aan te vullen, die tot dan toe al maandenlang op een zeer laag niveau werden gehouden. Naast dit prijsgebonden effect kwam ook nog het seizoensfenomeen van de bevoorrading voor de winter. De combinatie van deze twee factoren leidde tot een sterke groei van de vraag naar vervoer van aardolieproducten, met name in de maanden oktober en november, toen de over de Rijn getransporteerde volumes 18 % boven die van het voorgaande jaar lagen.

Deze gunstige ontwikkeling van de vraag naar vervoer over de Rijn die in de tweede helft van 2008 zichtbaar werd, is echter het gevolg van een inhaalslag en neemt niet weg dat op lange termijn gezien het vervoer in dit segment eerder een dalende tendens laat zien, die in ieder geval voor een deel samenhangt met het algemene streven in alle branches om energie te sparen.

Aan het einde van het jaar en in de eerste maanden van 2009 is de vraag naar vervoer opnieuw gedaald, omdat de meest dringende behoefte inmiddels gedekt is. Het grote verbruik tijdens de strenge winter van 2008/2009 heeft tot gevolg gehad dat de transporten aan het begin van het jaar voornamelijk gebruikt zijn om de consumptie op dat moment te dekken. De voorraden zijn dus nog niet zo groot als in het verleden, hetgeen de hoop doet leven dat er in de loop van 2009 op een gegeven moment opnieuw een tijdelijke hausse in de vraag zou kunnen ontstaan, bijvoorbeeld om de voorraden verder aan te vullen als de aardolieprijs zich gunstig ontwikkelt.

Chemische sector

Het vervoer van producten naar en van de chemische industrie langs de Rijn daalde in 2008 met 4 %. In het tweede semester bedroeg de daling ongeveer 9,4 % in vergelijking met het voorafgaande jaar. De gevolgen van de crisis waren vooral in het vierde kwartaal van 2008 dramatisch, met een daling van 20 % van het volume en zelfs van 32 % in januari 2009. De chemische sector verwacht voor 2010 geen opleving van de productie, ook al kon er in mei 2009 in deze sector een lichte verhoging van de productie worden vastgesteld.

b) Vrachtprijzen

In de negen eerste maanden van het jaar liepen de vrachtprijzen voor het vervoer van aardolieproducten onder invloed van de vervoersvraag terug naar een laag niveau. In oktober viel de daling van de aardolieprijzen op de wereldmarkt samen met de seizoensgebonden inkoop, met gevolg dat er massaal werd ingekocht en dus ook de vraag naar vervoer over de Rijn omhoog schoot. De vrachtprijzen bleven niet achter en bereikten een recordhoogte. Aan het einde van het jaar en het begin van 2009 bewogen de vrachtprijzen zich weer op een zeer laag niveau, dat te laag lag om de exploitatiekosten te kunnen dekken.

Wat betreft de markt voor het vervoer van chemische producten, was de ontwikkeling van de vrachtprijs hetzelfde als die voor de drogeladingmarkt.

IV. Ontwikkeling van de laadcapaciteit

Het jaar 2008 wordt gekenmerkt door een record aantal nieuwe schepen dat in de vaart genomen is: meer dan 100 eenheden (motorvrachtschepen en duwbakken) voor het vervoer van drogelading en 47 eenheden voor de tankvaart. Het aantal eenheden dat op de markt gekomen is, is daarmee bijna twee keer zo groot als in de voorgaande jaren. Deze nieuwe schepen zijn goed voor een extra laadcapaciteit van bijna 300.000 t voor de drogelading en bijna 120.000 t voor de tankvaart.

Het ritme waarmee de nieuwe eenheden te water worden gelaten, is begin 2009 echter iets lager komen te liggen met 19 schepen voor de drogeladingvaart en 11 voor de tankvaart, geteld over de periode januari tot mei. Het gaat hier om schepen die lang voor de economische crisis besteld zijn. Hoewel er in de komende maanden nog wel wat schepen op de markt zullen komen waarvan de bouw nu al ver gevorderd is, zijn er voor eind 2008 toch veel bestellingen geannuleerd, omdat men onzeker is geworden over de ontwikkeling van de vraag naar vervoer op korte en middellange termijn. Een aantal scheepscasco's die in Azië zijn besteld, zijn inmiddels onderweg naar Europa. Wanneer deze schepen echter volledig uitgerust zullen worden, zal wellicht in functie van de conjunctuur worden uitgesteld.

Terwijl er in de afgelopen zeven jaar voor het vervoer van droge lading 464 eenheden (motorvrachtschepen en duwbakken) met een grote productiviteit op de markt gekomen zijn en 284 voor de tankvaart, zijn er ook een aantal eenheden met een lagere productiviteit van de markt verdwenen. Hoeveel capaciteit exact van de markt verdwenen is, is moeilijk te kwantificeren, maar in ieder geval minder dan wat erbij gekomen is. De verhoging van de vervoerscapaciteit op de markt die hiervan het gevolg is, is binnen de huidige context van een zwakke vraag naar vervoer duidelijk merkbaar.

V. Conclusies en vooruitzichten

Drogelading :

Hoewel de eerste zes maanden van 2008 nog een vrij gunstige algemene conjunctuur toonde, zijn in de tweede helft vrijwel alle sectoren min of meer meteen door een duidelijke daling van de vervoersvraag getroffen. Deze tendens zet zich voort en is er, door de bank genomen, in de eerste maanden van 2009 niet beter op geworden. De meeste betrokken industriële sectoren verwachten voor 2010 geen opleving van hun activiteiten.

Tankvaart :

In de tankvaart ontwikkelde het vervoer van chemische producten, dat ongeveer een derde van het volume in dit segment vertegenwoordigt, zich net als de drogeladingvaart en werd de harde klap van de economische crisis in de laatste maanden van 2008 merkbaar. Deze tendens zette zich in de loop van de eerste maanden van 2009 voort en voor 2010 verwacht men geen verbetering.

Het vervoer van aardolieproducten ontwikkelde zich atypisch in vergelijking met het vervoer van andere soorten goederen. Hier profiteerde men in de tweede helft van het jaar van de aanvulling van de voorraden door de consumenten na de sterke daling van de aardolieprijzen. Deze uitzonderlijk hoge activiteit duurde echter maar een paar weken en aan het einde van 2008 en het begin van 2009 lagen de activiteiten op een gebruikelijker niveau, hoewel nog steeds op een hoog niveau dankzij verdere inkoop voor de bevoorrading.

Exploitatieomstandigheden in 2008 :

Kosten :

- de kosten voor onderhoud en reparaties zijn in 2008 met bijna 2 % gestegen.
- de loonkosten zijn in dezelfde omvang als in 2007 gestegen en dit is vooral te wijten aan het feit dat het moeilijk is gekwalificeerde arbeidskrachten te vinden, hetgeen in 2008 tot een echt probleem uitgroeide.
- de rentevoet is fors gedaald, maar de huidige situatie bergt het risico in zich dat de afhankelijkheid van financieringen door de banken verder toeneemt.
- De gemiddelde kosten voor bunkerolie lagen in 2008 28 % boven de gemiddelde kosten in 2007. Na de daling van de aardolieprijzen ligt de gemiddelde kostprijs in de eerste vier maanden van 2009 opnieuw 40 % boven de gemiddelde prijs in 2008. Daarbij moet wel de kanttekening worden geplaatst dat het gevolg van deze fluctuaties voor het kostenplaatje gedeeltelijk door de gasolieclausules in de vervoerscontracten wordt opgevangen.

Inkomsten :

In de loop van de eerste negen maanden van 2008 lag de vervoersvraag in de meeste sectoren op een hoog niveau. Gecombineerd met waterstanden die in het algemeen een optimale benutting van de laadruimte mogelijk maakten, leidde dit ertoe dat de vrachtprijzen lange tijd eveneens op een hoog niveau lagen. In het derde kwartaal van 2008 kwam er een volledige omkering in de situatie, die zich in het vierde kwartaal nog verder toespitste, met uitzondering van de tankvaart, waar het vervoer van aardolieproducten tijdelijk uitzonderlijk goede exploitatievoorwaarden kende.

De meest sectoren zijn zwaar getroffen door een instorting van de vervoersvraag en van de vrachtprijzen in het verlengde daarvan. In deze situatie zal in 2009 weinig verandering komen. Gezien deze context spreekt het vanzelf dat de inkomsten in de Rijnvaart teruglopen naar een niveau waarop een aantal ondernemers in de problemen komen. Talrijke eenheden liggen stil, omdat er een tekort is aan te vervoeren goederen en de eenheden die nog wel varen, werken met vrachtprijzen die de lasten nauwelijks dekken.

Actuele situatie van de Rijnvaart:

Tegen de achtergrond van de huidige economische crisissituatie ziet het er naar uit dat 2009 voor de Rijnvaart een bijzonder zwaar jaar zal worden. De vraag naar vervoer ligt op een laag niveau en zal waarschijnlijk voor 2010 niet veel aantrekken en dat binnen een context waar afgezien van de gasoliepost, de lasten niet afnemen.

Geen enkele van de vooruitzichten van de belangrijkste betrokken sectoren laat een herstel zien voor het einde van 2009. Onder deze omstandigheden zou een aantal scheepsexploitanten zich voor het einde van het jaar in een uitzichtloze situatie kunnen bevinden en gedwongen zijn hun faillissement aan te vragen. Om dit te voorkomen, stellen verschillende banken hun klanten voor de aflossing van hun leningen op te schorten. Omgekeerd zijn er echter ook banken die vanwege de dreigende betalingsmoeilijkheden in deze sector, juist zeer terughoudend zijn om investeringen in de Rijnvaart te financieren.

De uitwerking van de gevolgen voor de binnenvaart op langere termijn is op dit moment niet te bepalen. Wel is het van belang erop te letten dat de binnenvaart in staat is ook na deze tijdelijke crisis de beschikking te houden over haar transportcapaciteit, om te kunnen inspelen op de vraag zodra het herstel inzet en daarbij haar plaats naast de andere vervoerswijzen weer kan innemen.

Bijlage

Ontwikkeling van het traditionele vervoer over de Rijn (op jaarbasis)

2008	totaal		afvaart		opvaart	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	1000 t	Mio tkm	1000 t
0 Landbouwproducten	7292	2059	5755	1669	1537	391
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	11934	2617	4578	991	7356	1626
2 Vaste minerale brandstoffen	28309	5486	728	69	27581	5417
3 Aardolieproducten	30390	7713	7971	1890	22419	5822
4 Ertsen, metaalafval	33788	4285	2079	324	31710	3961
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	12984	2615	6430	1191	6554	1425
6 Ruwe mineralen en -fabricaten; bouwmaterialen	42878	8151	32918	6493	9960	1658
7 Meststoffen	4212	1206	1747	491	2465	715
8 Chemische producten	17474	3806	6350	1070	11123	2736
9 Voertuigen, machines en overige goederen	19059	5751	12174	3624	6885	2126
99 daaronder andere transporten	17895	5491	11445	3425	6449	2066
Totaal	208320	43690	80730	17813	127590	25877

2007	totaal		afvaart		opvaart	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	1000 t	Mio tkm	1000 t
0 Landbouwproducten	7903	2240	5917	1717	1986	523
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	11805	2607	4806	978	6999	1629
2 Vaste minerale brandstoffen	29208	5610	542	55	28666	5555
3 Aardolieproducten	29185	7138	9134	2114	20051	5024
4 Ertsen, metaalafval	34311	4231	2062	319	32249	3912
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	14319	2765	6951	1259	7368	1506
6 Ruwe mineralen en -fabricaten; bouwmaterialen	42504	7897	31860	6098	10644	1799
7 Meststoffen	4299	1225	1879	520	2420	705
8 Chemische producten	18195	3851	6939	1161	11256	2690
9 Voertuigen, machines en overige goederen	20167	6130	13010	3884	7157	2246
99 daaronder andere transporten	18971	5868	12172	3668	6799	2200
Totaal	211896	43694	83100	18105	128796	25589

Ontwikkeling in vergelijking met 2007 (in %)						
0 Landbouwproducten	-7,73%	-8,08%	-2,74%	-2,80%	-22,61%	-25,24%
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	1,09%	0,38%	-4,74%	1,33%	5,10%	-0,18%
2 Vaste minerale brandstoffen	-3,08%	-2,21%	34,32%	25,45%	-3,78%	-2,48%
3 Aardolieproducten	4,13%	8,06%	-12,73%	-10,60%	11,81%	15,88%
4 Ertsen, metaalafval	-1,52%	1,28%	0,82%	1,57%	-1,67%	1,25%
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	-9,32%	-5,42%	-7,50%	-5,40%	-11,05%	-5,38%
6 Ruwe mineralen en -fabricaten; bouwmaterialen	0,88%	3,22%	3,32%	6,48%	-6,43%	-7,84%
7 Meststoffen	-2,02%	-1,55%	-7,03%	-5,58%	1,86%	1,42%
8 Chemische producten	-3,96%	-1,17%	-8,49%	-7,84%	-1,18%	1,71%
9 Voertuigen, machines en overige goederen	-5,49%	-6,18%	-6,43%	-6,69%	-3,80%	-5,34%
99 daaronder andere transporten	-5,67%	-6,42%	-5,97%	-6,62%	-5,15%	-6,09%
Totaal	-1,69%	-0,01%	-2,85%	-1,61%	-0,94%	1,13%

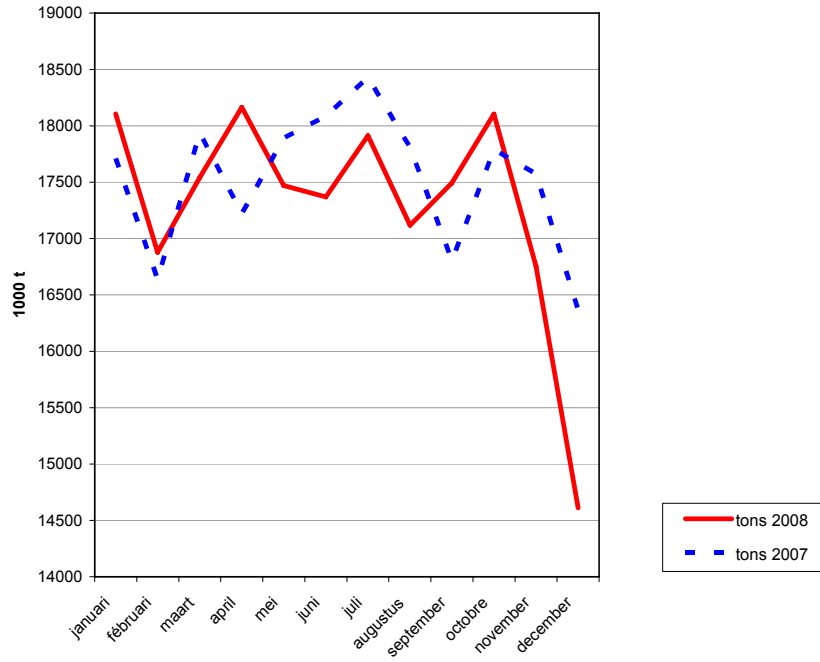
Ontwikkeling van het traditionele vervoer over de Rijn (halfjaarlijks)

2de helft 2008	totaal		afvaart		opvaart	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	1000 t	Mio tkm	1000 t
0 Landbouwproducten	3636	1102	3066	937	644	164
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	6086	1324	2276	503	3810	821
2 Vaste minerale brandstoffen	13686	2647	395	36	13291	2611
3 Aardolieproducten	16259	4264	3768	889	12865	3375
4 Ertsen, metaalafval	16797	2186	800	122	16004	2064
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	6122	1242	3023	581	3099	661
6 Ruwe mineralen en -fabricaten; bouwmaterialen	20455	3889	15750	3089	4905	800
7 Meststoffen	1884	537	829	239	1055	298
8 Chemische producten	8277	1782	3004	497	5273	1285
9 Voertuigen, machines en overige goederen	8791	2671	5604	1680	3194	992
99 daaronder andere transporten	8260	2548	5272	1587	2993	962
Totaal	101993	21642	38516	8573	64139	13070

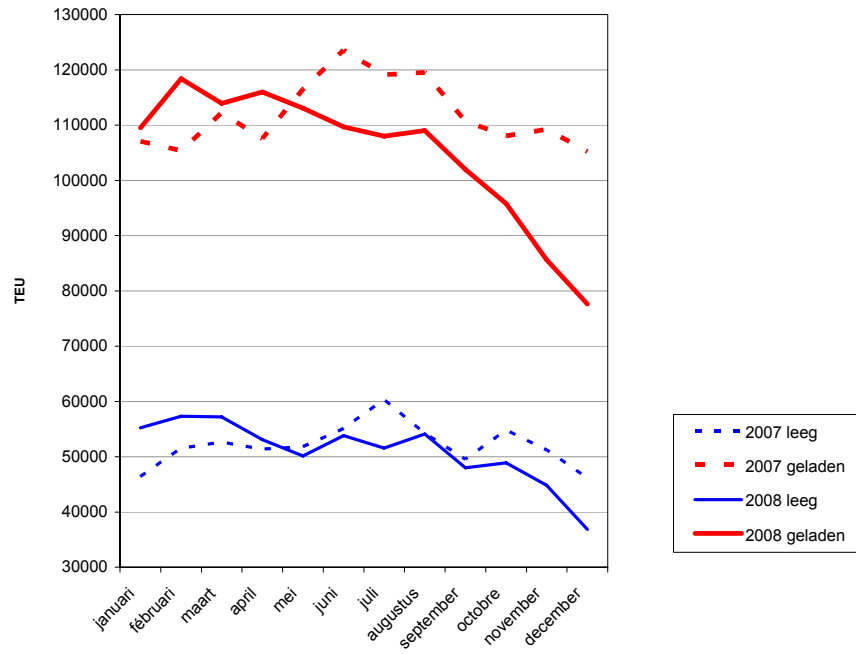
2de helft 2007	totaal		afvaart		opvaart	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	1000 t	Mio tkm	1000 t
0 Landbouwproducten	3906	1135	2906	862	1000	273
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	6054	1398	2483	542	3571	856
2 Vaste minerale brandstoffen	14703	2813	315	33	14388	2780
3 Aardolieproducten	14767	3572	4458	1018	10309	2554
4 Ertsen, metaalafval	17056	2071	942	141	16114	1930
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	6841	1330	3483	632	3358	698
6 Ruwe mineralen en -fabricaten; bouwmaterialen	20778	3782	15440	2909	5338	873
7 Meststoffen	2247	637	950	260	1297	377
8 Chemische producten	9134	1921	3513	590	5621	1331
9 Voertuigen, machines en overige goederen	10111	3090	6558	1965	3553	1125
99 daaronder andere transporten	9530	2963	6161	1860	3369	1103
Totaal	105597	21749	41048	8952	64549	12797

Ontwikkeling in vergelijking met de 2 ^{de} helft van 2007 (in %)						
0 Landbouwproducten	-6,91%	-2,93%	5,50%	8,73%	-35,57%	-39,78%
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	0,53%	-5,28%	-8,32%	-7,20%	6,68%	-4,06%
2 Vaste minerale brandstoffen	-6,92%	-5,91%	25,49%	9,96%	-7,62%	-6,09%
3 Aardolieproducten	10,10%	19,38%	-15,47%	-12,63%	24,80%	32,14%
4 Ertsen, metaalafval	-1,52%	5,53%	-15,12%	-13,50%	-0,68%	6,92%
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	-10,51%	-6,65%	-13,21%	-8,13%	-7,72%	-5,31%
6 Ruwe mineralen en -fabricaten; bouwmaterialen	-1,56%	2,83%	2,01%	6,18%	-8,11%	-8,37%
7 Meststoffen	-16,14%	-15,75%	-12,69%	-8,21%	-18,67%	-20,95%
8 Chemische producten	-9,38%	-7,25%	-14,48%	-15,77%	-6,19%	-3,48%
9 Voertuigen, machines en overige goederen	-13,05%	-13,56%	-14,55%	-14,53%	-10,11%	-11,86%
99 daaronder andere transporten	-13,33%	-13,99%	-14,43%	-14,69%	-11,15%	-12,83%
Totaal	-3,41%	-0,49%	-6,17%	-4,24%	-0,63%	2,13%

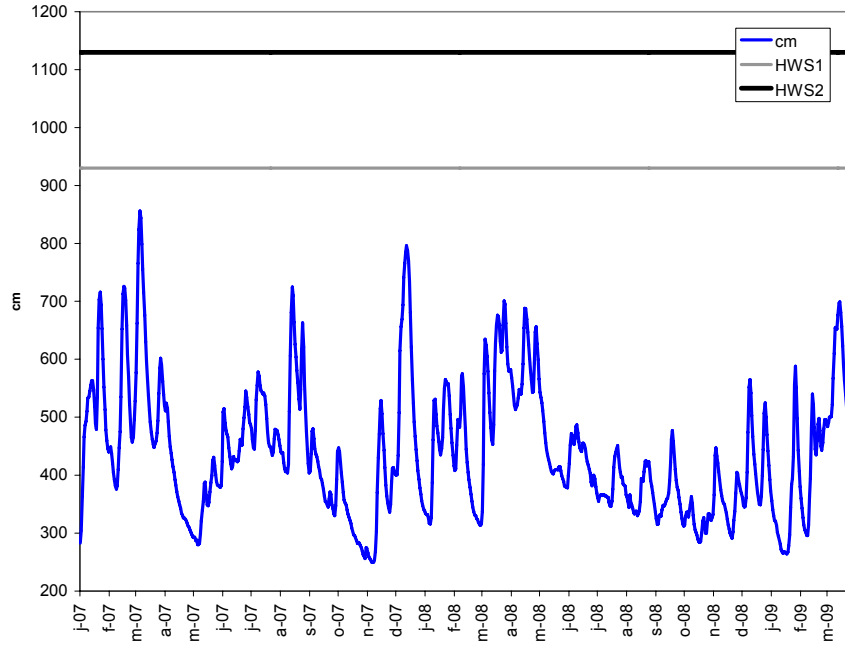
Maandelijkse ontwikkeling van het traditionele Rijnvervoer



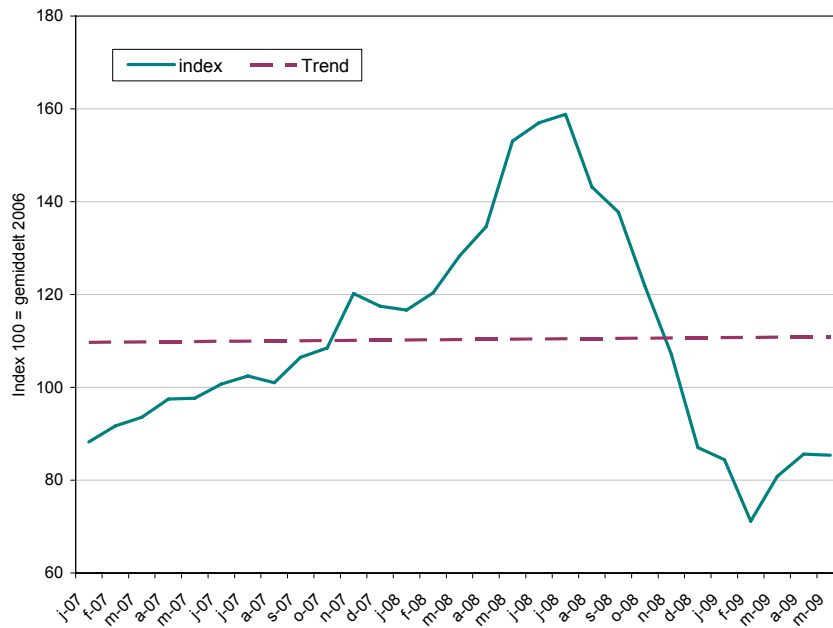
Maandelijks vervoer van containers op de traditionele Rijn



Waterstanden bij Ruhrort



Ontwikkeling van de gasolieprijs



Stand van nieuwbouw begin 2009

Scheepstype	2002			2003			2004		
	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW
Motorvracht-schepen	45	113114	56138	34	89676	41894	28	71326	34400
Vr.duwbakken	29	37180		28	78156		14	23636	
totaal	74	150294	56138	62	167832	41894	42	94962	34400
Motortanksch.	22	65548	30547	45	131455	50332	54	139718	61236
Tankduwbakken	2	178		1	1800		3	2427	
totaal	24	65726	30547	46	133255	50332	57	142145	61236
duwboten	2		1276	0		0	1		992
sleepboten	3		11670	1		279	1		177
totaal	5		12946	1		279	2		1169
Hotelschepen	17		13251	10		7238	5		4021
Dagtochtsch.	9		4834	1		1566	1		662
totaal	26		18085	11		8804	6		4683

Scheepstype	2005			2006			2007		
	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW
Motorvracht-schepen	34	87645	27490	33	93985	26637	35	111655	31460
Vr.duwbakken	12	11401		18	18385		29	54336	
totaal	46	99046	27490	51	112370	26637	64	165991	31460
Motortanksch.	46	130860	43736	28	77565	24637	23	50333	16534
Tankduwbakken	2	2527		0	0	0	0	0	0
totaal	48	133387	43736	28	77565	24637	23	50333	16534
duwboten	0		0	0		0	1		0
sleepboten	0		0	0		0	0		0
totaal	0		0	0		0	1		0
Hotelschepen	5		6280	4	1644	3186	2		1816
Dagtochtsch.	5		2832	2	1959	2244	1		1570
totaal	10		9112	6		5430	3		3386

Scheepstype	2008			2009 (5 maanden)		
	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW
Motorvracht-schepen	68	226750	92944	18	54968	25540
Vr.duwbakken	38	70260		1	2301	
totaal	106	297010	92944	19	57269	25540
Motortanksch.	47	117500	31870	11	18453	7441
Tankduwbakken	0	0		0	0	
totaal	47	117500	31870	11	18453	7441
duwboten	3		1684	1		
sleepboten	3		0	0		0
totaal	6		1684	1		0
Hotelschepen	3		5092	4		2988
Dagtochtsch.	6		3092			
totaal	9		8184	4		2988

Bron : IVR

PROTOCOL 9

Economische crisis en gevolgen voor de binnenvaart

Geen besluit.

PROTOCOL 10

Marktobservatie in de Rijnvaart

Besluit

De Centrale Commissie,

gelet op haar taak op grond van de Herziene Rijnvaartakte en met name artikel 45, tweede lid, om elk jaar een verslag over de situatie in de Rijnvaart op te stellen,

gelet op de druk die dit voor haar lidstaten ten aanzien van de verwerking en verstrekking van gegevens over het goederenverkeer op de Rijn en de zijrivieren oplevert, hetgeen ten behoeve van de levertermijnen en rationalisatie met behulp van computerdragers dient te geschieden,

met het oog op het feit dat de in Besluit 2001-II-9 vastgelegde modaliteiten niet meer op de behoeften van de CCR zijn afgestemd,

strevend naar de beschikbaarheid van uniforme gegevens die voor de Rijn en omgeving op gelijke wijze verwerkt kunnen worden,

roept haar lidstaten op, haar de gegevens over het nationale goederenverkeer op de Rijn en de overige waterwegen vanaf 1 januari 2009 in plaats van volgens de in Besluit 2001-II-9 voorgeschreven modaliteiten volgens de in onderhavige bijlage voor elk land beschreven procedure te verstrekken.

Bijlage

Modaliteiten voor de gegevensverstrekking:

Het secretariaat van de CCR heeft tot taak, de aan haar ter beschikking gestelde gegevens in ontvangst te nemen, te verwerken, de resultaten van de verwerking te publiceren en deze in haar archieven te bewaren, onder toepassing van de nationale wetgeving betreffende de bescherming van persoonlijke gegevens.

Het secretariaat van de CCR bepaalt in overleg met de Groep Statistieken in welke vorm de statistieken zullen worden gepubliceerd (tabellen, grafieken, ...). Het aggregatieniveau van de voor de publicatie bestemde gegevens dient niet gedetailleerder te zijn dan dat van de door de lidstaten gepubliceerde gegevens.

Met het oog op de internationale harmonisatie zullen door de nationale bureaus voor de statistiek voor de landen, goederen en havens de classificaties worden gebruikt die hiervoor in de EU zijn voorgeschreven en door de nationale bureaus voor de statistiek worden gebruikt. De scheepstypen zullen eveneens overeenkomstig de regels die voor de Europese statistieken hiervoor van kracht zijn, worden gedefinieerd.

Iedere lidstaat verstrekt gegevens over de op zijn grondgebied geleverde vervoersprestaties, met inbegrip van de vervoersafstand.

Het secretariaat en de betrokken deskundigen van de lidstaten bepalen de modaliteiten voor de levering van de statistische basisgegevens. De gegevens zullen overeenkomstig de onderstaande beschrijving van de gegevensbestanden en in EXCEL-formaat ter beschikking worden gesteld. Dit formaat kan door een ander formaat, dat voor alle gangbare databanken leesbaar is, worden vervangen.

Het is gewenst dat de gegevens over het goederenvervoer maandelijks of anders per trimester en steeds ten hoogste vijf maanden na het einde van de referentieperiode worden verstrekt.

*

A) Gegevensverstrekking door Duitsland

Om geografische redenen is voor Duitsland een specifieke levering van gegevens nodig die het mogelijk maakt de ontwikkeling van het traditionele Rijnvervoer gedetailleerd te blijven analyseren.

Inhoud van de gegevensbestanden:

1. Voorzien is, de door de CCR benodigde gegevens voortaan door de maandelijkse levering van vier gegevensbestanden te dekken :
 1. Eén gegevensset over de goederenoverslag in de belangrijkste havens van de Rijn (HAG)
 2. Eén gegevensset met containerstatistieken in de belangrijkste havens van de Rijn (HAC)
 3. Eén gegevensset over het goederenvervoer op Rijn, Main, Neckar en Moezel (BEG)
 4. Eén gegevensset over het containervervoer op Rijn, Main, Neckar en Moezel (BEC)
2. Er dient rekening te worden gehouden met de overgang van de goederenclassificatie NST/R naar de NST 2007, die in de komende 2 jaar zal plaatsvinden. Deze twee classificaties zijn namelijk zeer verschillend. Om een zekere continuïteit in de tijdreeksen te waarborgen, zal Destatis de gegevens voor de jaren 2009 en 2010 in overeenstemming met beide classificaties leveren. Het gaat hier om de bestanden 1 en 3 die respectievelijk overeenkomstig de NST/R en NST 2007 worden opgesteld. In 2009 en 2010 is het aantal te leveren gegevensbestanden derhalve 6, in de daarop volgende jaren 4.
3. Destatis zal hiervoor de gebruikelijke classificaties gebruiken.
4. Tevens zal worden aangegeven of de lading ook gevaarlijke goederen bevat en wel door de aanduiding "0" of "1" of door het ADN-nummer voor zover bekend. Voor het containervervoer zal deze informatie niet worden verstrekt, aangezien dit om technische redenen onvermijdelijk tot te lage cijfers zou leiden.
5. De Rijn zal voortaan worden onderverdeeld in drie sectoren (Bovenrijn, Middenrijn, Nederrijn) en er zullen ook gegevens over bevaarbare zijrivieren worden verstrekt.
6. Ook het gewicht van de goederen in de containers zal worden meegedeeld.
7. De gegevens in TKM zullen worden gebaseerd op de genoemde sectoren voor de Rijn of de desbetreffende zijrivieren.
8. De levering van gegevens in TEU-KM is eveneens voorzien.
9. De berekening van het gewicht van de lege containers is conform Europese regels.

Beschrijving van de gegevenssets

1) Gegevensset over de goederenomslag in de belangrijkste havens van de Rijn (HAG)

Nr.	Inhoud van de velden	Lengte
1	Soort gegevensbestand (HAG, HAC, BEG, BEC)	3
2	Waarnemingsjaar	4
3	Waarnemingsmaand	2
4	Overslaghaven (<i>Destatis classificatie</i>)	5
5	Land van lading voor ontvangen goederen (<i>Europese classificatie</i>)	3
6	Land van lossen voor verzonden goederen (<i>Europese classificatie</i>)	3
7	Goederensoort (NSTR of NST 2007)	4
8	Hoeveelheid in tonnen	6
9	Gevaarlijke goederen (0 of 1 of ADN nummer indien beschikbaar)	4

2) Eén gegevensset met containerstatistieken in de belangrijkste havens van de Rijn (HAC)

N°	Inhoud van de velden	Lengte
1	Soort gegevensbestand (HAG, HAC, BEG, BEC)	3
2	Waarnemingsjaar	4
3	Waarnemingsmaand	2
4	Overslaghaven (<i>classificatie Destatis</i>)	5
5	Land van lading voor ontvangen goederen (<i>Europese classificatie</i>)	3
6	Land van lossen voor verzonden goederen (<i>Europese classificatie</i>)	3
7	Container leeg of geladen (0 of 1)	1
8	Soort container <20 voet : « 0 » 20 voet : « 1 » 40 voet : « 2 » >20 en < 40 voet : « 3 » >40 voet : « 4 » Onbekend : « 5 »	1
9	Aantal containers	6
10	TEU	6
11	Gewicht van de goederen in de containers (in ton)	6

3) Eén gegevensset over het goederenvervoer op Rijn, Main, Neckar en Moezel (BEG)

N°	Inhoud van de velden	Lengte
1	Soort gegevensbestand (HAG, HAC, BEG, BEC)	3
2	Waarnemingsjaar	4
3	Waarnemingsmaand	2
4	Vlag	3
5	Vaarrichting bergvaart/dalvaart	1
6	Waterweg Nederrijn	1
7	Waterweg Middenrijn	1
8	Waterweg Bovenrijn	1
9	Waterweg Moezel	1
10	Waterweg Main	1
11	Waterweg Neckar	1
12	Land van laden voor ontvangen goederen (<i>Europese classificatie</i>)	3
13	Land van lossen voor verzonden goederen (<i>Europese classificatie</i>)	3
14	Goederensoort (NST/R of NST 2007)	4
15	Hoeveelheid in ton	6
16	TKM Nederrijn	6
17	TKM Middenrijn	6
18	TKM Bovenrijn	6
19	TKM Moezel	6
20	TKM Main	6
21	TKM Neckar	6
22	Gevaarlijke goederen (0 of 1 of ADN nummer als beschikbaar)	4

4) Eén gegevensset betreffende containervervoer op Rijn, Main, Neckar en Moezel (BEC)

N°	Inhoud van de velden	Lengte
1	Soort gegevensbestand (HAG, HAC, BEG, BEC)	3
2	Waarnemingsjaar	4
3	Waarnemingsmaand	2
4	Vlag	3
5	Vaarrichting bergvaart/dalvaart	1
6	Waterweg Nederrijn	1
7	Waterweg Middenrijn	1
8	Waterweg Bovenrijn	1
9	Waterweg Moezel	1
10	Waterweg Main	1
11	Waterweg Neckar	1
12	Land van laden voor ontvangen goederen (<i>Europese classificatie</i>)	3
13	Land van lossen voor verzonden goederen (<i>Europese classificatie</i>)	3
14	Container leeg of geladen (0 of 1)	1
15	Soort container <20 voet : « 0 » 20 voet : « 1 » 40 voet : « 2 » >20 en < 40 voet : « 3 » >40 voet : « 4 » Onbekend : « 5 »	1
16	Aantal containers	6
17	TEU	6
18	Gewicht van de goederen in de containers (in tonnen)	6
19	TEU-KM Nederrijn	6
20	TEU-KM Middenrijn	6
21	TEU-KM Bovenrijn	6
22	TEU-KM Moezel	6
23	TEU-KM Main	6
24	TEU-KM Neckar	6

B) Gegevensverstrekking België, Frankrijk en Nederland :

Beschrijving van het gegevensbestand		
Binnenvaart		
Containervervoer		
Nr.	Inhoud / opmerkingen	Lengte
1	Land van melding (Europese classificatie)	3
2	Waarnemingsjaar (JJJJ)	4
3	Waarnemingsmaand (MM)	2
4	Laadplaats (volgens UNLOCODE classificatie of NUTS)	5
5	Losplaats (volgens UNLOCODE classificatie of NUTS)	5
6	Vlag (Europese classificatie)	3
7	Container leeg of geladen (0 of 1)	1
8	Soort container <20 voet : « 0 » 20 voet : « 1 » 40 voet : « 2 » >20 en < 40 voet : « 3 » >40 voet : « 4 » Onbekend : « 5 »	1
9	Aantal containers	6
10	Aantal schepen (trajecten)	6
11(*)	Rijnvaart (0 of 1)	1

(*) geldt alleen voor Nederland en Frankrijk

Beschrijving van het gegevensbestand		
Binnenvaart		
Goederenvervoer		
Nr.	Inhoud / opmerkingen	Lengte
1	Land van melding (Europese classificatie)	3
2	Waarnemingsjaar (JJJJ)	4
3	Waarnemingsmaand (MM)	2
4	Laadplaats (volgens UNLOCODE classificatie of NUTS)	5
5	Losplaats (volgens UNLOCODE classificatie of NUTS)	5
6	Binnen-buitenverkeer 0 = geen binnen-buitenverkeer 1 = binnen-buitenverkeer	1
7	Goederensoort (NST laatste versie)	4
8	Verpakking van de vervoerde goederen 1 = goederen in containers 2 = goederen niet in containers 3 = lege containers	1
9	Vlag (Europese classificatie)	3
10	Scheepstype 01 = Motorvrachtschip 02 = Vrachtduwbak 03 = Motortankschip 04 = Tankduwbak 05 = Overige scheepstypen 06 = Scheepstype onbekend	2
11	Laadvermogen in ton	11
12	Aantal schepen (trajecten)	6
13	Vervoerd volume in ton	11
14	Afgelegde afstand in km	11
15	Vervoersprestatie in TKM	11
16(*)	Rijnvervoer (0 of 1)	1
17(**)	Gevaarlijke goederen (0 of 1 of ADN nummer indien beschikbaar)	4

(*) geldt alleen voor Nederland en Frankrijk

(**) indien beschikbaar

PROTOCOL 11

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

Geen besluit.

PROTOCOL 12

Vervoer van MTBE/ETBE en verontreinigingen van de Rijn

Geen besluit.

PROTOCOL 13

Erkenning van het Tsjechische vaarbewijs

Besluit

De Centrale Commissie,

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

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

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

overwegende dat de erkenning van buiten de Rijnsoeverstaten afgegeven vaarbewijzen met prioriteit door de CCR moet worden behandeld, hetgeen een zo snel mogelijke inwerkingtreding van de vereiste wijzigingen van het Patentreglement Rijn op grond van artikel 1.07 van dat reglement rechtvaardigt,

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

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

I

erkent, onder voorbehoud van de inwerkingtreding van de bij Besluit 2009-I-14 gevoegde overeenstemming, de geldigheid op de Rijn van het Tsjechische vaarbewijs kapitein klasse I dat door de Tsjechische autoriteit krachtens de laatstelijk op 1 september 2008 gewijzigde Verordening 224/1995 is afgegeven, indien aan de volgende aanvullende voorwaarden is voldaan:

- voor de geldigheid van deze bewijzen op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijske Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in Bijlage A3 bij het Patentreglement Rijn vermelde model worden overgelegd,

- de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn voorleggen, dat overeenkomstig de modaliteiten van genoemd Reglement moet worden verlengd,

II

erkent, onder voorbehoud van de inwerkingtreding van de bij Besluit 2009-I-14 gevoegde overeenstemming, de geldigheid op de Rijn van het Tsjechische radarbevoegdheidsbewijs dat door de Tsjechische autoriteit krachtens de laatstelijk op 1 september 2008 gewijzigde Verordening 224/1995 is afgegeven.

III

neemt overeenkomstig artikel 1.07 van het Patentreglement Rijn de wijzigingen van de bij dit besluit gevoegde bijlagen C1 en C2 van het Patentreglement Rijn aan.

De in de bijlage vermelde wijzigingen gelden van 1 oktober 2009 tot en met 30 september 2012, onder voorbehoud van de inwerkingtreding van de bij Besluit 2009-I-14 gevoegde overeenstemming.

Bijlage

Bijlage

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

Als gelijkwaardig erkende vaarbewijzen

Land	Naam van het gelijkwaardig erkende bewijs	Aanvullende voorwaarden	Voor de afgifte bevoegde nationale autoriteit(en)	Model van het gelijkwaardig erkende bewijs
CZ	Vaarbewijs kapitein klasse I.	<ul style="list-style-type: none"> - voor de geldigheid van dit bewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in Bijlage A3 bij het Patentreglement Rijn vermelde model worden overgelegd - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid als bedoeld in bijlage B3 van het Patentreglement Rijn overleggen, dat overeenkomstig de modaliteiten van dit Reglement moet worden verlengd 	Státní plavební správa, Jankovcova 4 Praha 7 170 04 République tchèque tel : +420 234 637 240 kuzminski@spspraha.cz bimka@spspraha.cz	Model

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

Als gelijkwaardig erkende bevoegdheidsbewijzen voor de radarvaart

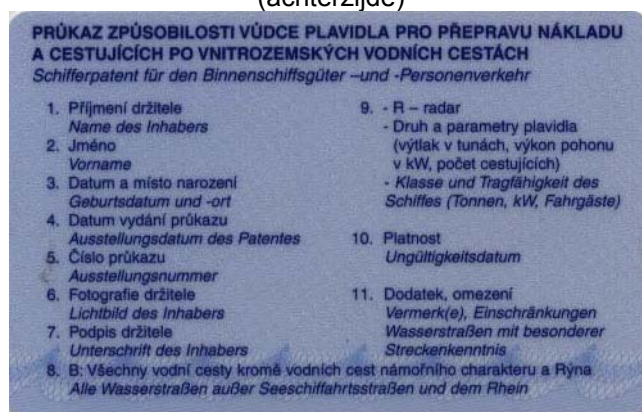
Land	Naam van het erkende bewijs	Aanvullende voorwaarden	Nationale autoriteit van afgifte	Model
CZ	Certificaat voor toelating tot de radarvaart	--	Státní plavební správa, Jankovcova 4 Praha 7 170 04 République tchèque tel : +420 234 637 240 kuzminski@spspraha.cz bimka@spspraha.cz	Model

VAARBEBWIJS KAPITEIN KLASSE I

(Voorzijde)



(achterzijde)

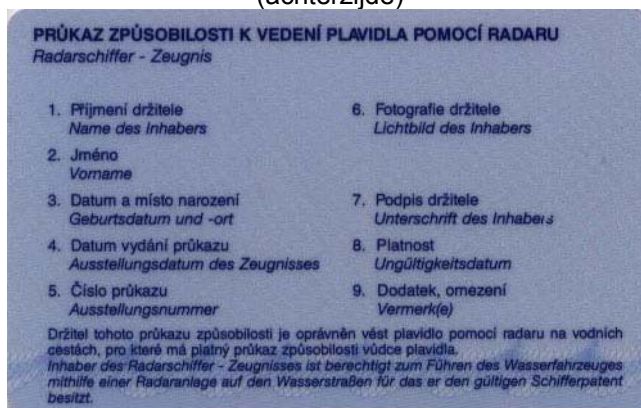


BEVOEGDHEIDSBEWIJS VOOR HET VAREN OP RADAR OP BINNENWATEREN

(Voorzijde)



(achterzijde)



PROTOCOL 14

Overeen te komen Administratieve Instemming met de Tsjechische Republiek

Besluit

De Centrale Commissie,

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

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

gelet op Aanvullend Protocol nr. 7,

gezien het feit dat voldaan is aan de voorwaarden om tot erkenning van de Tsjechische vaarbewijzen en het radarbevoegdheidsbewijs op de Rijn over te gaan,

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

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

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

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

Bijlage

Arrangement sur la coopération
entre
la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin
et
le Ministère des transports de la République tchèque
concernant les certificats de conduite et les certificats d'aptitude
à la conduite au radar

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (ci-après « CCNR ») et le Ministère des transports de la République tchèque,

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

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

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

Sont convenues de ce qui suit.

Article 1^{er}

Reconnaissance mutuelle

1. La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin du certificat tchèque de capitaine de classe I à compter du 1^{er} octobre 2009, sous réserve du respect des dispositions de l'article 8 (1), dès lors que les conditions complémentaires suivantes sont remplies :
 - Le titulaire doit présenter une attestation de connaissances de secteur conforme à l'annexe A3 du Règlement des patentes du Rhin pour naviguer sur le secteur compris entre Iffezheim et le Bac de Spijk.
 - Le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement des patentes du Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ledit règlement.

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

2. La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin du certificat tchèque d'aptitude à la conduite au radar à compter du 1^{er} octobre 2009, sous réserve du respect des dispositions de l'article 8 (1).

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

Article 2

Autorités compétentes

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

Etat / Staat	Autorité de délivrance/ Ausstellende Behörde
B	S P F Mobilité et Transports/ Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/ City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles/ B-1210 Brussel
CH	Ports rhénans suisses, Direction, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (compétente uniquement pour délivrer la Patente radar)
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Strasbourg
NL	Contactcommissie vakbekwaamheid (CCV), afdeling binnenvaart, PC Boutenslaan 1 Postbus 1810, NL-2280 DV Rijswijk

2. L'autorité tchèque habilitée à délivrer le certificat tchèque de capitaine de classe I et le certificat tchèque d'aptitude à la conduite au radar est :

Státní plavební správa,
Jankovcova 4
Praha 7
170 04
République tchèque
tel : +420 234 637 240
kuzminskij@spspraha.cz
bimka@spspraha.cz

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

Article 3

Réunions communes

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

La réunion commune a notamment pour objectifs :

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

Article 4

Réunion commune des commissions d'examen

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

Article 5

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

Les autorités compétentes rhénanes et tchèque s'informent mutuellement et sans délai de toute décision de retrait ou de suspension de certificat, ou de toute mesure d'interdiction de naviguer prononcée. Les informations seront dans un premier temps transmises par l'intermédiaire du Secrétariat de la CCNR. Elles pourront à terme être transmises par voie électronique.

Article 6

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

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

Article 7

Fin de la reconnaissance mutuelle

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

Article 8

Dispositions finales

1. Le présent accord entrera en vigueur au 1^{er} octobre 2009.
2. Chacune des parties contractantes peut dénoncer le présent arrangement par notification écrite adressée à l'autre partie contractante. La dénonciation prendra effet douze mois après réception de la notification par l'autre partie.
3. Le présent arrangement ne constitue pas un traité ou accord international engageant la responsabilité internationale de la République tchèque en tant qu'Etat ou de la CCNR comme organisation internationale.
4. Une version originale de l'arrangement, dont les textes français, allemand, néerlandais et tchèque font également foi, est déposée auprès du Secrétaire général de la CCNR et auprès du Ministère des transports de la République tchèque.

Fait à Strasbourg, le 4 juin 2009

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

JUDr. Pavel Škvára, MBA
Ministre délégué
Ministère du transport de la
République tchèque

Vereinbarung für die Zusammenarbeit
zwischen
der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt
und
dem Verkehrsministerium der Tschechischen Republik
im Bereich der Schiffsführerzeugnisse und der Befähigungszeugnisse
für die Radarfahrt

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (nachfolgend „ZKR“ genannt) und das Verkehrsministerium der Tschechischen Republik treffen

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

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

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

folgende Vereinbarung:

Artikel 1

Gegenseitige Anerkennung

1. Die ZKR hat beschlossen, durch Beschlussfassung das tschechische Kapitänszeugnis I. Klasse auf dem Rhein, vorbehaltlich der Einhaltung der Bestimmungen des Artikels 8 (1) ab dem 1. Oktober 2009 als gültig anzuerkennen, sofern zusätzlich folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
 - Für die Fahrt auf dem Abschnitt zwischen Iffezheim und der Spyck'schen Fähre ist gemäß der für die Rheinschifffahrt geltenden Vorschriften vom Inhaber ein Streckenzeugnis nach Anlage A3 der Patentverordnung Rhein vorzulegen
 - Der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 der Patentverordnung Rhein vorlegen, der gemäß der genannten Verordnung zu erneuern ist.

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

- Die ZKR hat beschlossen, durch Beschlussfassung das tschechische Befähigungszeugnis für die Radarfahrt auf dem Rhein, vorbehaltlich der Einhaltung der Bestimmungen des Artikels 8 (1) als gültig ab dem 1. Oktober 2009 anzuerkennen.

Die zuständigen tschechischen Behörden erkennen das Rheinschiffahrts-Radarpatent auf sämtlichen tschechischen Binnenwasserstraßen als gültig an.

Artikel 2

Zuständige Behörden

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

Staat	Ausstellende Behörde
B	S P F Mobilité et Transports/ Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/ City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles/ B-1210 Brussel
CH	Schweizerische Rheinhäfen, Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrsdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrsdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrsdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrsdirektion Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (nur für die Erteilung des Radarpatents zuständig)
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Strasbourg
NL	Contactcommissie vakbekwaamheid (CCV), afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1 Postbus 1810, NL-2280 DV Rijswijk

- Auf tschechischer Seite ist zur Ausstellung des tschechischen Kapitänszeugnisses I. Klasse und des tschechischen Befähigungszeugnisses für die Radarfahrt folgende Behörde befugt:

Státní plavební správa,
Jankovcova 4
Praha 7
170 04
République tchèque
tel : +420 234 637 240
kuzminskij@spspraha.cz
bimka@spspraha.cz

- Die Parteien informieren einander nach Artikel 6 der vorliegenden Vereinbarung unverzüglich von etwaigen Änderungen am Verzeichnis der zuständigen Behörden.
- Die Parteien stellen fest, dass die Voraussetzungen für die Erneuerung der Schifferpatente in der Tschechischen Republik und in der Rheinschiffahrt für Inhaber, die das 50. Lebensjahr vollendet haben, gleichwertig sind, und beschließen daher, dass der Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 der Patentverordnung Rhein gleichermaßen von einer Rheinschiffahrtsbehörde oder von der tschechischen Behörde ausgestellt werden kann.

Artikel 3

Gemeinsame Sitzungen

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

Mit den gemeinsamen Sitzungen werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

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

Artikel 4

Gemeinsame Sitzung der Prüfungskommissionen

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

Artikel 5

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

Die für die Rheinschifffahrt zuständigen und die tschechische Behörde informieren einander unverzüglich von Anordnungen betreffend den Entzug oder die Aussetzung von Zeugnissen sowie der Erteilung von Fahrverboten. Die Übermittlung der Informationen erfolgt zunächst über das ZKR-Sekretariat. Sie ist längerfristig auf elektronischem Wege denkbar.

Artikel 6

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

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

Artikel 7

Ende der gegenseitigen Anerkennung

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

Artikel 8

Schlussbestimmungen

1. Diese Vereinbarung tritt am 1. Oktober 2009 in Kraft.
2. Jede der Vertragsparteien kann diese Vereinbarung durch Zustellung an die andere Partei kündigen. Die Kündigung wird zwölf Monate nach Erhalt der Zustellung durch die andere Partei wirksam.
3. Diese Vereinbarung ist kein internationaler Vertrag oder internationales Abkommen und begründet daher für die Tschechische Republik als Staat und für die ZKR als internationale Organisation keine internationalen Verpflichtungen.
4. Eine Urschrift der Vereinbarung, deren französischer, deutscher, niederländischer und tschechischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich sind, wird beim Generalsekretär der ZKR und beim tschechischen Verkehrsministerium hinterlegt.

Straßburg, den 4. Juni 2009

Jean-Marie WOEHLING
Generalsekretär
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

JUDr. Pavel Škvára, MBA
Vizeminister
Ministerium für Verkehr der
Tschechischen Republik

Overeenstemming over de samenwerking tussen de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

en

het Ministerie van Vervoer van de Tsjechische Republiek inzake de vaarbewijzen en de radarbevoegdheidsbewijzen

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (hierna te noemen "CCR") en het Ministerie van Vervoer van de Tsjechische Republiek,

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

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

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

zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

Wederzijdse erkenning

1. De CCR heeft een besluit aangenomen ter erkenning van de geldigheid van het Tsjechische vaarbewijs kapitein klasse I op de Rijn met ingang van 1 oktober 2009, onder voorbehoud van de naleving van artikel 8, eerste lid, en indien aan de volgende aanvullende voorwaarden is voldaan:
 - de houder dient een bewijs voor riviergedeelten, conform bijlage A3 van het Patentreglement Rijn, over te leggen voor de vaart op het riviergedeelte tussen Iffezheim en het Spijsche Veer.
 - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn overleggen dat volgens de door dat reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden vernieuwd.

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

2. De CCR heeft besloten het Tsjechische radarbevoegdheidsbewijs op de Rijn vanaf 1 oktober 2009, onder voorbehoud van de naleving van artikel 8, eerste lid, als geldig te erkennen.

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

Artikel 2

Bevoegde autoriteiten:

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

Etat / Staat / Land	Autorité de délivrance/ Ausstellende Behörde /Autoriteit van afgifte
B	S P F Mobilité et Transports/ Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/ City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles/ B-1210 Brussel
CH	Ports rhénans suisses, Direction, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Wasser- und Schifffahrsdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrsdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrsdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrsdirektion Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (uitsluitend bevoegd voor de afgifte van het radarpatent)
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Strasbourg
NL	Contactcommissie vakbekwaamheid (CCV), afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1 Postbus 1810, NL-2280 DV Rijswijk

2. De voor de afgifte van het Tsjechische vaarbewijs kapitein klasse I en van het Tsjechische radarbevoegdheidsbewijs bevoegde Tsjechische instantie is:

Státní plavební správa,
Jankovcova 4
Praha 7
170 04
République tchèque
tel : +420 234 637 240
kuzminskij@spspraha.cz
bimka@spspraha.cz

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

Artikel 3

Gemeenschappelijke bijeenkomsten

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

Met de gezamenlijke bijeenkomsten wordt in het bijzonder het volgende beoogd:

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

Artikel 4

Gemeenschappelijke bijeenkomst van de examencommissies

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

Artikel 5

Verstrekking van informatie over intrekking en opschorting van vaarbewijzen en een opgelegd vaarverbod

De bevoegde Rijnvaartautoriteiten en Tsjechische autoriteiten informeren elkaar onverwijld over het intrekken of opschorten van bewijzen of een opgelegd vaarverbod. In eerste instantie zal deze informatie door het secretariaat van de CCR worden doorgegeven. Deze informatie zal met verloop van tijd elektronisch kunnen worden medegedeeld.

Artikel 6

Informatie- en afstemmingsplicht in geval van wijziging van de regelgeving

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

Artikel 7

Einde van de wederzijdse erkenning

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

Artikel 8

Slotbepalingen

3. Deze overeenstemming treedt op 1 oktober 2009 in werking.
2. Elk van de overeenkomstsluitende partijen kan deze overeenstemming door een schriftelijke kennisgeving aan de andere overeenkomstsluitende partij opzeggen. De opzegging wordt twaalf maanden na ontvangst van de kennisgeving door de andere partij van kracht.
3. Deze overeenstemming is geen internationaal verdrag of internationale overeenkomst die voor de Tsjechische Republiek als staat of voor de CCR als internationale organisatie internationale aansprakelijkheid met zich meebrengt.
4. Een originele versie van de overeenstemming, waarvan de Duitse, Franse, Nederlandse en Tsjechische tekst gelijkelijk authentiek is, wordt bij de Secretaris-Generaal van de CCR en bij het Ministerie van Vervoer van de Tsjechische Republiek neergelegd.

Gedaan te Straatsburg op 4 juni 2009

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

JUDr. Pavel Škvára, MBA
Onderminister
Ministerie van Vervoer van de
Tsjechische Republiek

Dohoda o spolupráci mezi Ústřední komisí pro plavbu na Rýně

a

Ministerstvem dopravy České republiky

v oblasti průkazů způsobilosti vůdce plavidla a k vedení plavidla pomocí radaru

Ústřední komise pro plavbu na Rýně (dále ZKR) a Ministerstvo dopravy České republiky se sešly

ve snaze zjednodušit povinnosti podnikatelů ve vnitrozemské plavbě a usnadnit svobodu pohybu členů posádek,

podle vůle projevené na celoevropských konferencích v Rotterdamu (2001) a Bukurešti (2006) k „Pokročení v celoevropské spolupráci pro svobodnou a silnou dopravu na vnitrozemských vodních cestách“,

s konstatováním, že vzájemné uznávání průkazů způsobilosti vůdce plavidla a k vedení plavidla pomocí radaru je třeba spojit s mechanismy spolupráce mezi příslušnými orgány pro plavbu na Rýně a českými orgány, zejména aby se zajistila rovnocennost osvědčení, rozvíjela společná spolupráce a vytvořily spolehlivé systémy pro výměnu informací,

uzavírají následující dohodu:

Článek 1

Vzájemné uznávání

1. ZKR přijala usnesení, že od (1. října 2009) bude uznávat český průkaz kapitána I. třídy na Rýně s výhradou dodržení ustanovení článku 8 (1) jako platný, pokud budou splněny následující doplňující předpoklady:
 - Pro plavbu na úseku mezi Iffezheimem a Spyckským přívozem je od držitele podle pravidel platných pro plavbu na Rýně vyžadováno předložení úsekového osvědčení podle přílohy A3 Rýnského patentního řádu
 - Držitel musí po dosažení 50 let věku předložit potvrzení o způsobilosti podle přílohy B3 Rýnského patentního řádu, které se musí ve smyslu tohoto řádu obnovovat.

Příslušné české orgány uznávají Velký patent bez další podmínky jako platný na všech českých vnitrozemských vodních cestách.

2. ZKR přijala usnesení, že od (1. října 2009) bude uznávat český průkaz způsobilosti k vedení plavidla pomocí radaru na Rýně s výhradou dodržení ustanovení článku 8 (1) jako platný.

Příslušné české orgány uznávají Radarový patent pro plavbu na Rýně jako platný na všech českých vnitrozemských vodních cestách.

Článek 2

Příslušné orgány

1. Následující orgány jsou oprávněné vydávat Velký Patent, úsekové osvědčení uvedené v Čl. 1, bodě 1 a radarový patent:

Stát	Vydávající orgán
B	S P F Mobilité et Transports/ Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/ City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles/ B-1210 Brussel
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basilej
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (oprávněna pouze pro vydávání radarových patentů)
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Strasbourg
NL	Contactcommissie vakbekwaamheid (CCV), afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1 Postbus 1810, NL-2280 DV Rijswijk

2. Na české straně jsou následující orgány oprávněné vydávat český průkaz způsobilosti kapitána I. třídy a český průkaz způsobilosti k vedení plavidla pomocí radaru:

Státní plavební správa,
Jankovcova 4
Praha 7
170 04
Česká republika
Tel.: +420 234 637 240
kuzminskij@spspraha.cz
bimka@spspraha.cz

3. Smluvní strany se podle čl. 6 této dohody budou neprodleně informovat o případných změnách v seznamu příslušných orgánů.
4. Smluvní strany zjistily, že předpoklady pro obnovení průkazu způsobilosti v České republice a v rýnské plavbě jsou rovnocenné pro držitele, který dosáhl věku 50 let, a proto se usnesly, že potvrzení o způsobilosti podle Přílohy B3 Nařízení o rýnských patentech může vydávat orgán pro plavbu na Rýně stejně jako český orgán.

Článek 3

Společná zasedání

Bude-li to nutné, budou se konat společná zasedání expertů členských států ZKR a České republiky. Těchto zasedání se mohou účastnit také experti států, jejichž osvědčení vůdců plavidla a osvědčení způsobilosti pro plavbu s radarem se uznávají na Rýně jako platná, a také experti států a mezinárodních organizací připuštěných jako pozorovatelé u ZKR. Sekretariát ZKR poskytne logistickou podporu potřebnou pro organizaci společných zasedání.

Společnými zasedáními se budou sledovat zejména následující cíle:

- spolupráce v oblasti vytváření a novelizací předpisů platných na úrovni smluvních stran;
- řešení záležitostí spojených s realizací této dohody, jejím porušováním a očekávanými opatřeními k nápravě;
- koordinace mechanismů kontroly mezi státy;
- srovnání způsobů zkoušek odborných znalostí v různých státech;
- příspěvek ke sjednocení osvědčení.

Článek 4

Společné zasedání zkušebních komisí

Budou se konat pravidelná společná zasedání příslušných zkušebních komisí pro plavbu na Rýně a vnitrozemskou plavbu v České republice, na nichž se budou vyměňovat zkušenosti, projednávat případné potíže v realizaci a vzájemně sblížovat praktiky zkušebních komisí. Na tato zasedání lze připustit také zkušební komise států, jejichž osvědčení vůdců plavidla nebo osvědčení způsobilosti pro plavbu s radarem budou uznány na Rýně, a také zkušební komise pozorovatelských států u ZKR.

Článek 5

Předávání informací o nařízeních týkajících se odejmutí a zadržení průkazů způsobilosti a také udělení zákazu plavby

Příslušné orgány pro plavbu na Rýně a české orgány se budou neprodleně vzájemně informovat o nařízeních týkajících se odejmutí nebo zadržení průkazů způsobilosti, stejně jako o udělení zákazů plavby. Předávání informací se uskutečňuje především přes sekretariát ZKR. V dlouhodobějším výhledu se předpokládá využití elektronických nástrojů.

Článek 6

Povinnost informování a odsouhlasení v případě změn již platných předpisů

Smluvní strany se budou co nejdříve a nezávisle na společných zasedáních vzájemně informovat o plánovaných změnách a vývoji v oblasti svých platných předpisů. Než se přijme konečné rozhodnutí o změnách, smluvní strany je vzájemně odsouhlasí, aby se zamezilo tomu, že se změnou zpochybní rovnocennost předpisů už platných pro smluvní strany. Přijme-li se nějaká změna, musí se příslušná ustanovení v upraveném znění neprodleně zaslat druhé smluvní straně s uvedením data vstupu v platnost upraveného znění.

Článek 7

Ukončení vzájemného uznávání

1. Pokud po změně předpisů jedna ze smluvních stran dospěje k názoru, že co se týče získání osvědčení vůdce plavidla nebo osvědčení způsobilosti pro plavbu s radarem, rovnocennost předpokladů už neexistuje, smluvní strany se sejdou, aby projednaly řešení, za pomoci kterého zůstane vzájemné uznávání příslušných osvědčení v platnosti.
2. Bude-li po ukončení jednání jedna ze smluvních stran nadále přesvědčena, že předpisy už nejsou rovnocenné, může ukončit platnost usnesení o vzájemném uznávání příslušných osvědčení. Toto vstoupí v platnost 12 měsíců po obdržení druhou smluvní stranou.

Článek 8

Závěrečná ustanovení

1. Tato dohoda vstoupí v platnost dne 1. října 2009.
2. Každá ze smluvních stran může tuto dohodu prostřednictvím doručení druhé straně vypovědět. Vypověď bude účinná dvanáct měsíců po jejím obdržení druhou stranou.
3. Tato dohoda není mezinárodní smlouvou nebo mezinárodní dohodou a neukládá České republice jako státu a ZKR jako mezinárodní organizaci žádné mezinárodní závazky.
4. Originální vyhotovení dohody, jejíž francouzské, německé, nizozemské a české znění je stejně závazné, bude uloženo u generálního tajemníka ZKR a na Ministerstvu dopravy České republiky.

Ve Štrasburku dne 4. června 2009

Jean – Marie WOEHLING
Generální tajemník
Ústřední komise pro plavbu na Rýně

JUDr. Pavel Škvára, MBA
Náměstek ministra dopravy
Ministerstvo dopravy České republiky

PROTOCOL 15

Communicatie en voertaal in de binnenvaart

Geen besluit.

PROTOCOL 16

Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 van het Rijnvaartpolitiereglement (Artikelen 10.01, 11.02 tot en met 11.05)

Besluit

De Centrale Commissie verlengt, overeenkomstig artikel 1.22, derde lid, van het Rijnvaartpolitiereglement, de volgende voorschriften van tijdelijke aard:

- a) Artikel 10.01, derde lid - Beperking van de scheepvaart bij hoogwater bovenstrooms van het Spijksche Veer (Germersheim – Mannheim-Rheingau) (aangenomen bij Besluit 2003-II-22),
- b) Artikel 11.02 – Ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen (aangenomen bij Besluit 2006-I-18),
- c) Artikel 11.03 - Ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen onder bepaalde voorwaarden (aangenomen bij Besluit 2003-I-21),
- d) Artikel 11.04 - Ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen op de kruising van de Lek en het Amsterdam-Rijnkanaal bij Wijk bij Duurstede (aangenomen bij Besluit 2003-I-21),
- e) Artikel 11.05 – Ten hoogste toegelaten afmetingen van andere samenstellen (aangenomen bij Besluit 2003-I-21).

Deze voorschriften gelden van 1 oktober 2009 tot en met 30 november 2011.

PROTOCOL 17

Invoering verplicht elektronisch melden in de Rijnvaart

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar Besluiten 2007-II-20 en 2008-I-22,

uitgaande van het verslag van de Duitse en Nederlandse delegatie over de uitgebreide, met succes uitgevoerde, testen met betrekking tot het elektronisch melden en van het onderzoek van dit verslag door haar Comité Politierglement,

vaststellend dat de technische problemen die tot nu toe niet toelieten dat het elektronisch melden als voorzien werd ingevoerd, zijn opgelost,

in de overtuiging dat het elektronisch melden om veiligheidsredenen bijzonder wenselijk is,

ernaar strevend de scheepvaart zo spoedig mogelijk over de verdere ontwikkelingen daaromtrent te informeren,

voert de voorschriften betreffende het elektronisch melden krachtens Besluit 2007-II-20 met ingang van 1 januari 2010 opnieuw in,

bevestigt dat de verplichting tot melden, zoals deze volgens het Rijnvaartpolitierglement vóór 1 april 2008 bestond, daardoor niet zal worden beïnvloed en tot en met 31 december 2009 zal blijven bestaan,

verzoekt haar Comité Politierglement,

- de datum van het opnieuw inwerkingtreden van de voorschriften op gepaste wijze ter kennis te brengen van alle bij het elektronisch melden betrokken partijen,
- ter gelegenheid van de plenaire najaarsvergadering 2009 over het verloop van de verdere voorbereidingswerkzaamheden verslag uit te brengen,
- een voorstel tot wijziging van het Rijnvaartpolitierglement in te dienen, waarmee de gegevens over het nummer, de grootte en de plaats van elke container op het schip deel uitmaken van het verplicht elektronisch melden,
- voorts te onderzoeken of, met het oog op de toekomstige implementatie van de RIS-toepassingen, consequenties getrokken moeten worden uit de technische problemen die zich hebben voorgedaan.

PROTOCOL 18

Reglement van onderzoek – Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 (artt. 9.03, 9.15 en 9.20)

Besluit

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

- a. Artikel 9.03 – Bescherming tegen aanraking, binnendringen van vreemde voorwerpen en water (aangenomen bij Besluit 2006-I-23),
- b. Artikel 9.15, eerste lid - Kabels (aangenomen bij Besluit 2006-I-23),
- c. Artikel 9.20, tweede lid, onder a en f – Elektronische installaties (aangenomen bij Besluit 2006-I-23).

Deze voorschriften gelden van 1 oktober 2009 tot en met 30 september 2012.

PROTOCOL 19

Rectificaties in eerdere besluiten en definitieve wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (artt. 1.07, 6.03, 7.05 10.01, 10.02, 11.12, 16.07, 17.02, 19.02, 24.02 en bijlage D)

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Reglement van onderzoek,

besluit tot de in bijlage 1 vermelde rectificaties in haar Besluiten 2006-II-27, 2008-I-24, 2008-II-10, 2008-II-11, 2008-II-15 en tot de in de bijlage 2 vermelde correcties die in de tekst van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn moeten worden aangebracht,

verzoekt haar lidstaten deze rectificaties en correcties volgens de respectievelijke nationale procedures in de overeenkomstige nationale voorschriften aan te brengen.

Bijlagen

Rectificaties in de besluiten van de Centrale Commissie

1. *Artikel 1.07 komt te luiden:*

"§ 1.07

*Dienstinstructie voor de Commissies van Deskundigen
en de bevoegde autoriteiten*

1. In het belang van een eenvoudige en uniforme toepassing van dit reglement kan de Centrale Commissie voor de Rijnvaart dienstinstructies voor de Commissies van Deskundigen en de volgens dit reglement bevoegde autoriteiten vaststellen. De Commissies van Deskundigen en de bevoegde autoriteiten worden van deze dienstinstructies in kennis gesteld.
 2. De Commissies van Deskundigen en de bevoegde autoriteiten dienen zich aan deze dienstinstructies te houden."
2. *Artikel 6.03, vierde lid, onderdeel c, komt te luiden (betreft uitsluitend de Nederlandse tekst):*

“c. moeten uiterlijk om de acht jaar worden vernieuwd.”

3. *(Betreft uitsluitend de Franse tekst)*

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

De vermelding bij artikel 20.01 komt te luiden:

„20.01	Artt. 7.01, lid 2, 8.05, lid 13, en 8.10 Art. 8.09, lid 2	Voor zeeschepen die niet zijn bestemd voor het vervoer van goederen in de zin van het ADNR en waarvan de kiel is gelegd vóór 1.10.1987: N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015 N.V.O. uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010“
--------	--	--

5. Bijlage D wordt als volgt gewijzigd:

Model 2, bij onderdeel 9, komt te luiden:

„9. Vervoer gevaarlijke goederen

9.1 Tankschip van het type:

9.2 Uitvoering van de ladingtank: 1. Druktank 1)2)
2. Ladingtank, gesloten 1)2)
3. Ladingtank, open met
vlamkerend rooster 1)2)
4. Ladingtank, open 1)2)

9.3 Type van de ladingtank: 1. Onafhankelijke ladingtank 1)2)
2. Geïntegreerde ladingtank 1)2)
3. Ladingtankwand geen scheepswand 1)2)

9.4 Openingsdruk snelafblaasventiel/veiligheidsventiel: kPa 1)2)

9.5 Extra inrichtingen:

- Monstername-inrichting
aansluitmogelijkheid ja/nee 1)2)
monstername-opening ja/nee 1)2)
- Watersproei-inrichting ja/nee 1)2)
drukalarminrichting 40 kPa ja/nee 1)2)
- verwarming
verwarmingsmogelijkheid van de wal ja/nee 1)2)
verwarmingsmogelijkheid aan boord ja/nee 1)2)
- koelinstallatie ja/nee 1)2)
- inertgasinstallatie ja/nee 1)2)
- pompkamer onder dek ja/nee 1)
- overdrukinrichting ja/nee 1)
in
- gasverzamel-/gasafvoerleiding conform
gasverzamelleiding en inrichtingen verwarmd ja/nee 1)2)
- voldoet aan de constructievoorschriften, die volgen uit de opmerking(en)
in kolom 20 van 3.2, tabel C.

9.6 elektrische inrichtingen:
• temperatuurklasse:
• explosiegroep:

9.7 laadsnelheid: m³/u of
zie laadinstructie

9.8 toegestane dichtheid:

9.9 Extra opmerkingen:
.....
.....

1) Indien niet van toepassing doorhalen of niet printen
2) Indien geen éénsoortig type van de ladingtank: zie pagina 3"

Indien de ladingtanks van het tankschip niet van een éénsoortig type zijn of hun uitrusting niet gelijk is dan moet hun type en uitrusting hieronder overeenkomstig de volgende tabel worden aangegeven.

Tanknummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Druktank												
Ladingtank gesloten												
Ladingtank open met vlamkerend rooster												
Ladingtank open												
Onafhankelijke ladingtank												
Geïntegreerde ladingtank												
Ladingtankwand geen scheepswand												
Openingsdruk snelafblaasventiel in kPa												
Aansluitmogelijkheid monsternamen- inrichting												
monsternamen-opening												
Watersproei-inrichting												
drukalarminrichting 40 kPa												
verwarmingsmogelijkheid van de wal												
verwarmingsmogelijkheid aan boord												
koelinstallatie												
inertgasinstallatie												
Uitvoering van de gasverzamel- /gasafvoerleiding conform 9.3.2.22.5 of 9.3.3.22.5												
gasverzamelleiding en inrichtingen verwarmd												
Voldoet aan de constructievoorschriften die volgen uit de opmerking(en) ... in kolom 20 van 3.2, tabel C												

''

Bijlage 2

Definitieve wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn

(Betreft uitsluitend de Franse tekst)

PROTOCOL 20

Goedkeuring van de Nederlandse versie van de ADNR-wijzigingen 2009

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar Besluiten 2008-I-25 en 2008-II-17,

keurt de in de bijlage bij dit besluit vermelde Nederlandse versie van de ADNR-wijzigingen 2009 goed, welke bij Besluit 2008-I-25 in de Duitse en Franse taal zijn goedgekeurd.

Bijlage
(separaat)

PROTOCOL 21

Modernisering van het kabelveer Seltz-Plittersdorf (kmr. 340,340)

Besluit

De Centrale Commissie,

na kennisneming van het verslag van haar Permanent Technisch Comité,

keurt na onderzoek van alle aspecten en overeenkomstig de bestaande overeenkomsten, de modernisering van het kabelveer Seltz-Plittersdorf goed.

Het verslag van het Permanent Technisch Comité is als bijlage bij het besluit gevoegd.

Bijlage

Modernisering van het kabelveer Seltz-Plittersdorf

1. Soort:

Kabelveer over de Rijn

2. Plaats

Seltz – Plittersdorf (doorgaand verkeer van de RD 28)

3. Kmr.

340,340

4. Algemeen

De Conseil Général du Bas-Rhin (Raad van het departement Beneden-Rijn) heeft, als beheerder van het wegennetwerk van het departement en van de Rijnveren voor het doorgaand verkeer van het wegennetwerk, besloten het kabelveer tussen Seltz (Frankrijk) en Plittersdorf (Duitsland) dat vanwege een ongeval sinds 27 augustus 2005 is stilgelegd, te moderniseren.

Met het nieuwe veer kunnen voetgangers, fietser en lichte voertuigen (tot 3,5 t) van oever tot oever worden vervoerd. De maximale capaciteit van het veer is 6 lichte voertuigen, 28 fietsen en 70 voetgangers. Ter verhoging van de betrouwbaarheid van de inrichtingen worden de drijvende pontons voor het op- en afrijden vernieuwd en het kabelsysteem gemoderniseerd. Ter vermindering van de kracht van eventuele stoten van schepen, zowel op de schepen als op de vaste inrichtingen of het veer, worden geleidewerken geplaatst. De pontons en remmingwerken zijn drijvende elementen die door dukdalven worden geleid.

De bouw van de pontons en de modernisering van het kabelsysteem voldoet aan de door de Scheepvaardienst Straatsburg vastgestelde voorwaarden die op de minimumeisen en aanbevelingen van de CCR zijn gebaseerd.

5. Doorvaartbreedte

De nieuwe pontons blijven buiten het vaarwater.

De pontons aan beide oevers zijn in de toekomstige versie korter dan de bestaande pontons. De doorvaartbreedte tussen beide pontons wordt daardoor groter, dwz circa 138,00 m i.p.v. 116,00 m.

Door het plaatsen van de geleidewerken ter beperking van stoten bij eventuele ongevallen, wordt de doorvaartbreedte in het smalste deel echter verminderd tot 108 m. Maar in de vorige situatie was de doorvaartbreedte slechts 101 m, rekening houdend met de aanwezigheid van het (15 m brede) veer.

6. Minimumsnelheid

Overeenkomstig de minimumeisen en aanbevelingen voor de technische uitvoering van kunstwerken op de Rijn is het veer met elektrische aandrijvingen uitgerust, waarmee een snelheid van 0,6 m/s bereikt kan worden. Met deze aandrijvingen kan het veer aan de minimumsnelheid voldoen en ook zelfstandig functioneren bij geringe stroming.

7. Minimale doorvaartprofiel

Overeenkomstig de CCR-voorschriften is de vrije hoogte onder de maximale kabeldoorvaart niet minder dan 14 m boven MHW.

8. Tekens en veiligheid

De veerpont wordt bij het aanmeren aan de Franse en Duitse zijde door twee geleidewerken zowel stroomopwaarts als stroomafwaarts beschermd. Met deze geleidewerken wordt beoogd de buitenkant van de doorvaartopening aan te duiden, en tegelijkertijd bieden deze werken gedeeltelijke bescherming, aangezien zij als een soort "zekering" functioneren.

De geleidewerken bestaan uit drie dukdalven die op 5,00 m afstand van elkaar zijn geplaatst en onderling verbonden met geleiderails.

Rekening houdend met de variërende waterstanden op de Rijn bestaat elk geleidewerk uit drie metalen geleiderails die aan de dukdalven zijn gelast. De bovenste rail ligt ten minste één meter boven de hoogste waterstand voor de scheepvaart.

De dukdalf die het dichtst bij de vaargeul is geplaatst wordt voorzien van een radardeflector waarvan de bovenkant boven die van de hoogwaterdijk uitsteekt.

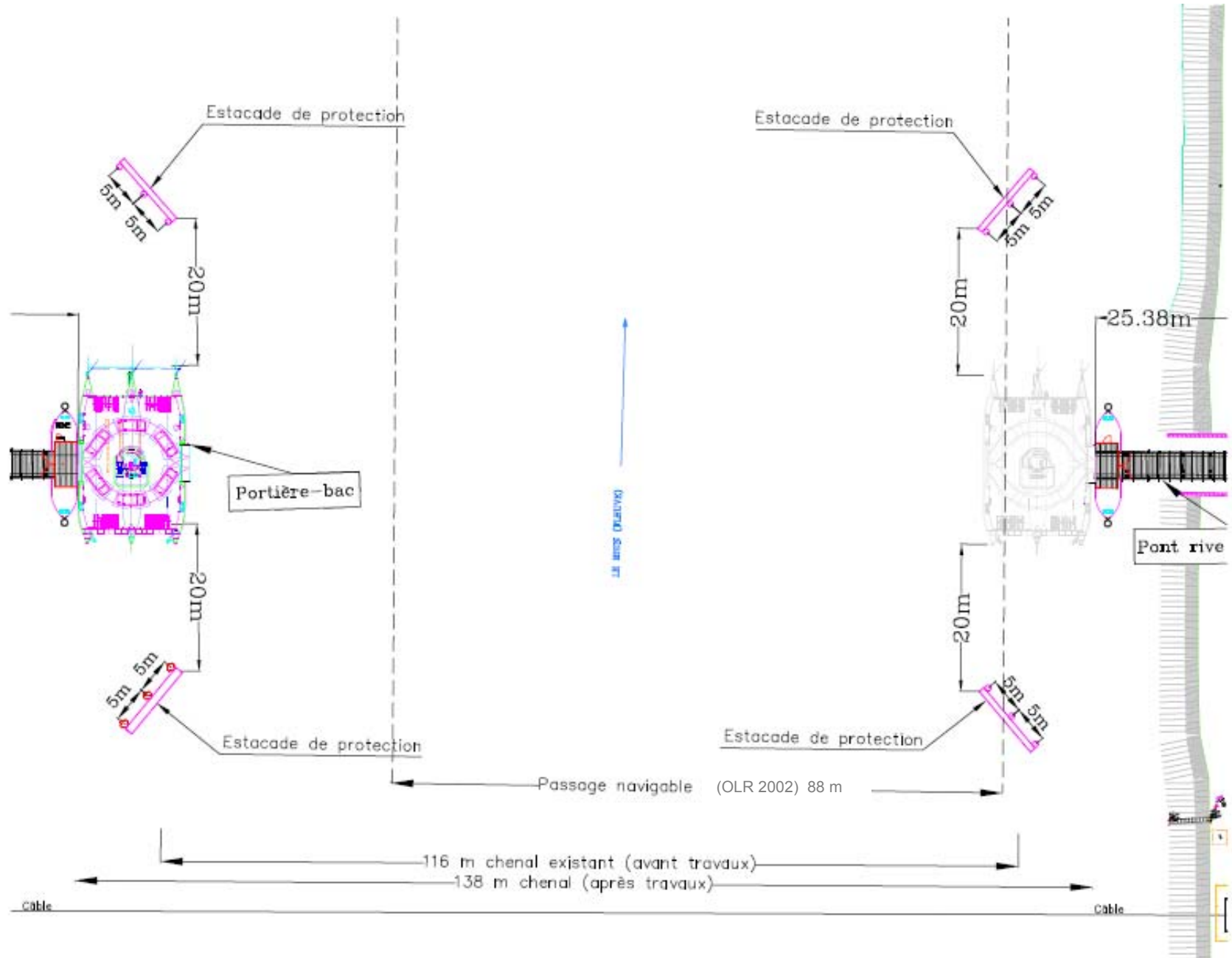
Het geheel wordt zo geschilderd dat schippers het goed kunnen onderscheiden.

Voorts is voorgesteld de bestaande markering (B8 aangevuld met vermelding BAC (VEER), stroomopwaarts en stroomafwaarts aan de linkeroever) te verbeteren door het leggen van boeien waarop flikkerlichten zijn aangebracht, overeenkomstig bijlage 8 van het RPR. Aan de rechteroever wordt stroomopwaarts en -afwaarts een rode boei met een rood flikkerlicht, en aan de linkeroever wordt stroomopwaarts en -afwaarts een groene boei met een groen flikkerlicht gelegd.

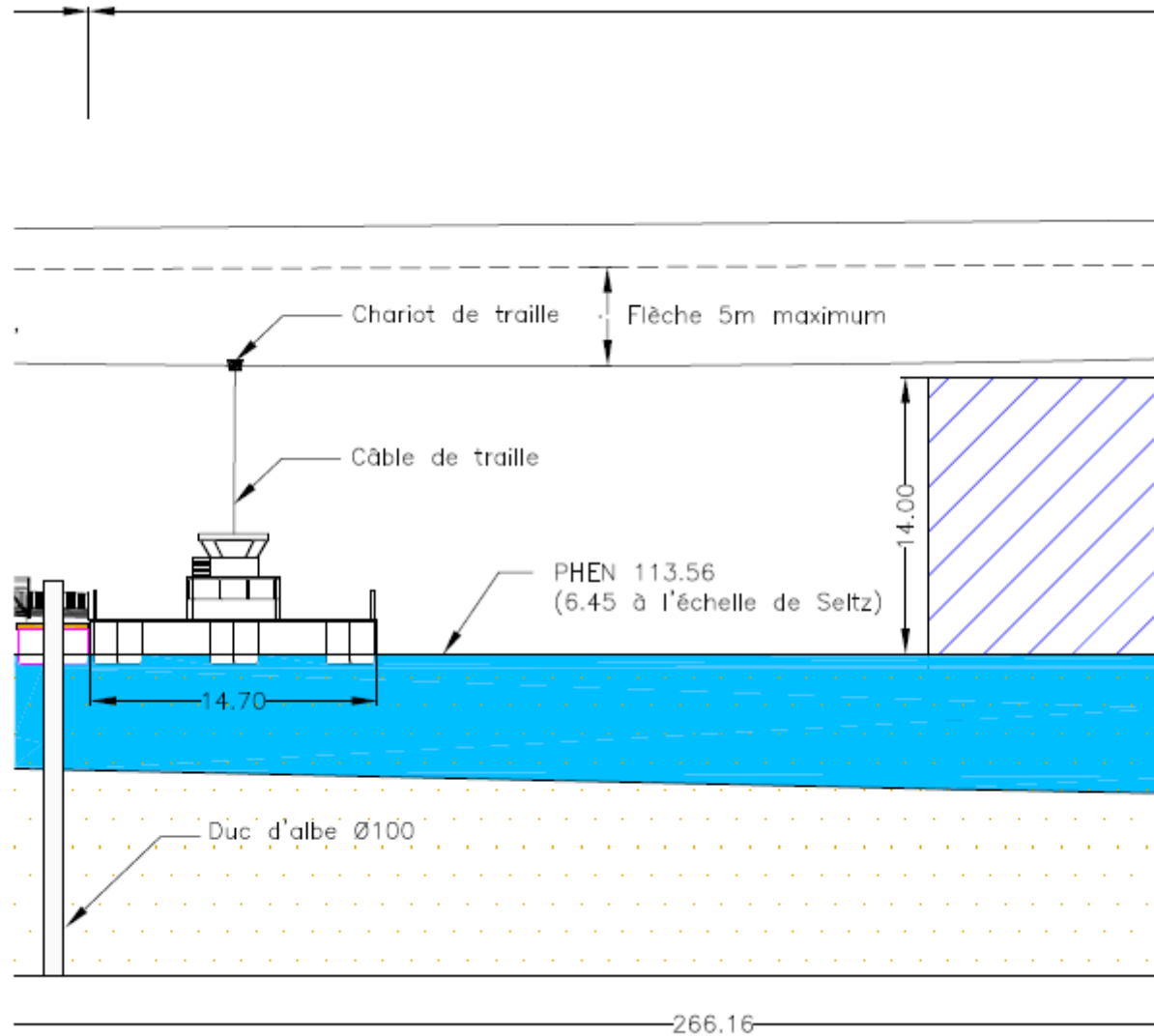
9. Werkzaamheden

De werkzaamheden worden vanaf de oevers of vanaf drijvende bakken uitgevoerd en zullen slechts geringe gevolgen voor de scheepvaart hebben. Tijdens de werkzaamheden worden specifieke markeringen overeenkomstig bijlage 8 van het RPR aangebracht. De scheepvaart wordt niet gestremd en zal tijdig worden geïnformeerd over de werkzaamheden die in de nabijheid van de waterweg worden uitgevoerd.

Bovenaanzicht



Doorsnee



Vue en plan	Draufsicht	Bovenaanzicht
Estacade de protection	Leitwerk	Geleidewerk
Portière-bac	Fährschiff	Veerpont
Passage navigable (EE 2002)	Durchfahrtsbreite (GIW 2002)	Dorvaartbreedte (OLR 2002)
Chenal existant (avant travaux)	vorhandene Fahrrinne (vor den Arbeiten)	Bestaande vaargeul (vóór de werkzaamheden)
Chenal (après travaux)	Fahrinne (nach den Arbeiten)	Vaargeul (na de werkzaamheden)
Câble	Seil	Kabel
Pont rive	Steiger	Steiger
Vue en coupe	Schnittansicht	Doorsnede
Chariot de traille	Gierwagen	Kabelwagen
Flèche 5 m maximum	Durchhang maximal 5 m	Doorhang ten hoogste 5 m
PHEN	HSW	MHW
6,45 à l'échelle de Seltz	6,45 am Pegel Seltz	6,45 aan de peilschaal van Seltz
Duc d'albe	Dalbe	Dukdalf

PROTOCOL 22

Minimumeisen en aanbevelingen voor het technische ontwerp van bouwwerken aan de Rijn (1995-I-29, 2001-I-28)

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar besluiten 1995-I-29 inzake minimumeisen en aanbevelingen voor het technische ontwerp van bouwwerken aan de Rijn en 2001-I-28 inzake het eindverslag over brugdoorvaarthoogten voor containervaart met drie lagen containers in het riviergedeelte Straatsburg-Bazel,

op voorstel van haar Permanent Technisch Comité dat de noodzaak van het verwijderen van niet meer in gebruik zijnde bouwwerken heeft onderzocht,

neemt kennis van de in de bijlage bij dit besluit vermelde herziene versie van de "Minimumeisen en aanbevelingen voor het technische ontwerp van bouwwerken aan de Rijn",

verzoekt de Rijnsoeverstaten dringend, de toepassing van deze herziene minimumeisen en aanbevelingen reeds bij het plannen van bouwwerken en van hun verwijdering te vereisen, opdat de belangen van de scheepvaart naar behoren in aanmerking worden genomen.

Bijlage

Minimumeisen en aanbevelingen voor het technische ontwerp van bouwwerken aan de Rijn

1. Bruggen

1.1 Doorvaartopeningen

Bruggen moeten het vaarwater van de Rijn zonder pijlers overspannen.

1.2 Minimale doorvaartprofiel

In de opening van de doorvaart moet het volgende minimale doorvaartprofiel zijn voorzien.

- a. stroomopwaarts van Straatsburg (kvr 166,64 tot 295,5):
7,00 + x m boven de telkens geldende MHW overeenkomstig het eindverslag inzake de brugdoorvaarthoogte voor containervaart met drie lagen containers in het riviergedeelte Straatsburg-Bazel (Protocol 2001-I-28),
- b. tussen Straatsburg (kvr 295,5) en het Spijksche veer (kvr 857,40):
9,10 m boven MHW en in de gekanaliseerde sector echter niet minder dan 9,10 m boven de hoogst geregistreeerde waterstand tijdens de scheepvaart,
- c. tussen het Spijksche veer (kvr 857,40) en Gorinchem (kvr 952,50) / Krimpen (kvr 989,20):
9,10 m boven de maximale hoogwaterstand (gemeten hoogwaterstand) over 80% van de normaalbreedte, maar niet minder dan 9,10 m boven de met de MHW aan de peilschaal in Emmerich overeenkomende waterstand of in de gekanaliseerde sector (Nederrijn/Lek) boven het stuwniveau over de gehele normaalbreedte.

Het minimale doorvaartprofiel van de nieuwe bruggen mag echter niet minder zijn dan de doorvaarthoogte van bestaande of geplande bruggen in de nabijheid, opdat er geen bijkomende vernauwing ontstaat.

1.3 Tekens van bruggen

De doorvaartopeningen van bruggen moeten van tekens worden voorzien die aan de voorschriften van het geldende Rijnvaartpolitiereglement voldoen. Bovendien moeten de stroompeilers bij de doorvaartopeningen voor de radarvaart zijn aangeduid. Radarreflectoren bevestigd aan voldoende lange armen, zijn te verkiezen boven drijvende reflectoren.

Onverminderd verdergaande nationale voorschriften wordt bovendien aanbevolen

- de verkeerstekens aan bruggen des nachts en bij slecht zicht te verlichten,
- de pijlerhoofden van de bruggen te verlichten indien de veiligheid en de vlotheid van het verkeer dat vereist,
- bij bruggen met een brede bovenbouw de pijlerwanden aan de vaargeulzijde - niet verblindend voor de scheepvaart - te verlichten.

Er moet de zekerheid zijn dat de scheepvaart niet wordt verblind door de straatverlichting op de brug noch door de lichten van het wegverkeer over de brug.

1.4 Afbeelding van bruggen op het radarscherm

Bruggen moeten zo zijn geplaatst en gebouwd dat de radarvaart niet wordt belemmerd. Verdere aanwijzingen zijn in de bijlage vermeld.

1.5 Montage van een brug

De beperkingen of stremmingen van het scheepvaartverkeer dienen zo veel mogelijk te worden voorkomen. Het moet zeker zijn dat de scheepvaart tijdens de montage ten minste gedeeltelijk over het minimale doorvaartprofiel beschikt. Meerdere stremmingen van korte duur zijn te verkiezen boven één langdurige stremming.

Tijdens de montagewerkzaamheden moet worden gewaarborgd dat geen voorwerpen (bijv. werktuigen of bouwonderdelen), vloeibare stoffen, stofdeeltjes of vonken een gevaar kunnen betekenen voor de schepen en hun lading of voor personen die zich aan boord bevinden.

2. Kabels

Voor de vrije hoogte van kabels tussen het bij de ongunstige omstandigheden laagste punt van de kabel en de daar geldende MHW, of indien de MHW niet is vastgesteld, bij de maximale hoogwaterstand volgens artikel 1.2, onderdeel c, of in de gekanaliseerde riviergedeelten bij de hoogst geregistreerde waterstand bij de scheepvaart, gelden de volgende minimumwaarden:

kmr.	Sector	Minimumhoogte	
		tot 245 KV	245 tot 420 KV
166,64 - 295,5	stroomopwaarts van Straatsburg	17 m	18 m
295,5 - 857,6	Straatsburg – Spijsche veer	21 m	22 m
857,6 - 952,5/989,2	Stroomafwaarts van Spijk	31 m	31 m

De kabels moeten zo worden aangelegd dat de radarvaart niet wordt belemmerd. Verdere aanwijzingen zijn in de bijlage vermeld.

3. Veren

Op de Rijn zouden alleen vrij varende veren moeten worden ingezet, aangezien dit soort veren de scheepvaart het minst belemmert. Nieuwe kabelveren en drijvende bruggen mogen niet worden toegestaan. Bij het vervangen of ombouwen van bestaande kabelveren met luchtlijnen mag de vrije hoogte bij de maximale kabeldoorhang niet minder dan 14 m boven MHW zijn, voorts dient de door de bevoegde autoriteit vastgestelde minimumsnelheid te worden aangehouden.

4. Rivierkruisingen onder de rivierbedding (kabels, leidingen en tunnels)

4.1 Kruisingen moeten zodanig worden aangelegd dat een ankerverbod niet noodzakelijk is.

4.2 Minimumdekking

Bij nieuwbouw en nieuw leggen van kruisingen moet de afstand tussen de bovenkant van het bouwwerk en de rivierbodem (minimumdekking) ten minste 2,50 m zijn. Daarbij dient in aanmerking te worden genomen dat de ligging van de waterbodem in de toekomst kan veranderen. In geval van bijzondere omstandigheden kan worden afgeweken van de minimumafstand (bijv. rotsachtige bodem, stuwgebieden, bodemerosie).

4.3 Onvoldoende hoogte van de minimumdekking

Wordt de minimumdekking in de loop van de tijd als gevolg van onverwachte bodemerosie onvoldoende, dan kan bij minder dan 1,50 m dekking een ankerverbod worden uitgevaardigd. Bij minder dan 1,00 m dekking mag de leiding niet meer worden gebruikt en moet deze uit de bodem worden verwijderd. Indien de dekking in de buurt van ligplaatsen minder dan 1,50 m wordt, moeten geëigende maatregelen worden getroffen.

5. Bouwwerken van waterwinning en -lozing

Indien bouwwerken en leidingen onder de rivierbodem voor waterwinning of -lozing zijn bestemd, dient te worden vermeden deze in de nabijheid van de vaargeul aan te leggen. Dwarsstromingen in de vaargeul evenals waterspiegelschommelingen die de scheepvaart kunnen storen, dienen te worden vermeden.

6. Afmeerplaatsen voor de scheepvaart

In het kader van de planning van afmeerplaatsen dient te worden nagegaan of

- de afgemeerde schepen zich gedeeltelijk in de vaargeul bevinden of op een andere wijze het scheepsverkeer storen (eventueel beperking van de breedte van de ligplaatsen),
- de afmeerplaatsen of delen daarvan moeten worden verlicht en als dit mogelijk is,
- maatregelen getroffen moeten worden opdat de afmeerplaatsen op het radarbeeld duidelijk herkenbaar zijn,
- overslagplaatsen zich gedeeltelijk in de vaargeul bevinden,
- maatregelen getroffen dienen te worden opdat de scheepvaart niet wordt verblind,
- het gezichtsveld van de scheepvaart vrij is van bouwwerken, en of
- de omstandigheden met betrekking tot het gezichtsveld niet verslechteren.

7. Algemene eisen voor de oevers

Bouwwerken evenals beplantingen op de oevers mogen het zicht van de scheepvaart niet beperken en evenmin de kwaliteit van het radarbeeld van de scheepvaart negatief beïnvloeden. Indien noodzakelijk, moeten maatregelen worden getroffen om de verblinding van de scheepvaart te vermijden.

8. Verwijdering van bouwwerken

Niet meer gebruikte bouwwerken die de veiligheid en het goede verloop van de scheepvaart negatief kunnen beïnvloeden, in het bijzonder bruggen en hun pijlers, moeten worden verwijderd. Voor zover delen van bouwwerken zich onder de rivierbodem bevinden, moet een minimumafstand tussen de bovenkant van het overblijvende bouwwerk en de rivierbodem van 1,00 m worden gewaarborgd. Daarbij dient rekening te worden gehouden met een eventuele toekomstige wijziging van de ligging van de vaarwegbedding. Onder bijzondere omstandigheden (bijv. rotsachtige bodem, stuwgebieden, bodemerosie) kan van de minimumafstand worden afgeweken.

9. Begripsbepalingen

Vaarwater:	Gedeelte van de waterweg die, al naargelang de lokale omstandigheden, door doorgaand scheepsverkeer wordt gebruikt.
Vaargeul:	Gedeelte van de waterweg waar voor het doorgaande scheepsverkeer bepaalde breedten en diepten zijn voorzien, en voor zover mogelijk worden onderhouden.
Doorvaartopening:	Opening voor de scheepvaart waarvan de breedte door bouwwerken of tekens wordt begrenst.
Doorvaarthoogte:	Verticale afstand tussen de waterspiegel en het diepste punt van een bovenbouw in de doorvaartopening.
Dekking:	Afstand tussen het diepste punt van de rivierbodem en het hoogste punt van een ondergronds bouwwerk dat de rivier kruist.
Gezichtsveld:	Zicht vanuit het stuurhuis op de waterweg met inbegrip van de oevers en de taluds evenals van de verkeerstekens die zich op de oevers bevinden.

**Aanhangsel bij de minimumeisen en
en aanbevelingen voor het technische
ontwerp van bouwwerken aan de Rijn**

**Aanwijzingen ter vermindering van storende radarecho's bij de bouw van nieuwe bruggen en
kabels over de rivier**

1. Bruggen worden in de regel overeenkomstig hun werkelijke ligging op het radarbeeld weergegeven. Storende radarecho's kunnen tijdens de bouw van een brug door constructieve maatregelen worden verminderd:
 - a. Bij betonnen bruggen, onafhankelijk van de vormgeving, zijn geen storingen door schijnecho's ten gevolge van meervoudige reflectie te verwachten. Dit geldt tevens voor naast elkaar liggende bruggen, indien minstens één daarvan van beton is.
 - b. Bij stalen bruggen of staal/beton samengestelde constructie moeten vollwandliggers niet parallel van elkaar worden geplaatst, noch in de nabijheid van de onderflenzen door stalen platen met elkaar verbonden worden, waardoor een kistendraagconstructie ontstaat.
 - c. Bij stalen bruggen met vakwerkbalken kunnen schijnecho's door meervoudige reflecties optreden. In hoeverre deze de radarvaart storen is op voorhand moeilijk in te schatten. Eventueel moeten er naderhand tegenmaatregelen worden getroffen.
 - d. Indien een nieuwe brug naast een reeds bestaande brug moet worden gebouwd, moet de afstand tussen de bruggen zo groot zijn dat de schepen en de bruggen herkenbaar blijven. Is die afstand niet mogelijk, dan moeten de bruggen zo dicht naast elkaar komen te liggen dat zij op een radarbeeld als één enkele brug zonder meervoudige reflecties worden weergegeven.

2. Bij kabels die de rivier kruisen geeft het radarbeeld slechts een puntvormige echo weer, daar waar de radarstraal in een rechte hoek de kabel raakt. Afhankelijk van de positie van het schip, wijzigt deze echo van plaats. Dit geeft storing wanneer de echo vanaf de oever richting wateroppervlak komt. Storende radarecho's kunnen bij nieuwe aanleg van kabels over de rivier slechts worden vermeden indien deze kabels
 - a. de waterweg zo schuin kruisen dat hun radarecho op een afstand van circa 200 m vanaf het begin van de oversteek het wateroppervlak nog niet raakt of
 - b. bij het kruisen van de waterweg zich op een dermate hoogte bevinden dat zij door de radarapparatuur van schepen op circa 200 m afstand niet meer worden geregistreerd.

Eventueel moeten geschikte radarreflectoren worden voorzien.

PROTOCOL 23

Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn (2003-I-28 en 2008-II-27)

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar besluiten

- 1964-II-7 en 1966-I-7, waarin werd overeengekomen dat de jaarlijkse werkprogramma's inzake de maatregelen voor de werkzaamheden in de sector van de Rijn tussen Neuburgweier/Lauterbourg en St. Goar aan het Permanent Technisch Comité ter kennis te brengen,
- 1986-I-37, 1995-I-27, waarin informatie over de maatregelen voor het herstel en het behoud van een stabiele bedding in de Beneden-Rijn en voor het realiseren van een vaargeul met een diepte van 2,50 m onder OLR tussen Keulen en Koblenz werd voorzien,
- 1995-I-26, waarin informatie over de maatregelen op de Waal werd voorzien,

neemt op grond van informatie van de voorzitter van haar Permanent Technisch Comité, kennis van de geplande maatregelen ter verbetering van de scheepvaartomstandigheden,

betuigt haar tevredenheid over het voortzetten van verdere maatregelen ter verbetering van de scheepvaartomstandigheden,

stelt vast dat de maatregelen

- van essentieel algemeen belang zijn,
- de verbetering van het goede verloop en de veiligheid evenals de duurzame ontwikkeling van de binnenvaart beogen,
- de scheepvaart tijdens het uitvoeren daarvan niet wezenlijk wordt belemmerd.

Bijlage

**Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Duitse Rijn
in 2009**

Volgnr.	Aard van de werkzaamheden	kmr.	Stand van de werkzaamheden	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
1	Sedimentaanvulling Iffezheim	336,0 - 338,0	Begin: 1978 Sindsdien doorlopende uitvoering	geen gevolgen
2	Bodemstabilisatie benedenstrooms van Iffezheim	336,0 - 352,0	Begin: 1998 Sindsdien doorlopende uitvoering	geen gevolgen
3	Aanvullende regulering tussen Karlsruhe en Germersheim	362,6 - 384,6	Begin: 1999 Gereed: 2010	geen gevolgen
4	Sedimentmanagement Midden-Rijn a. Sedimentopstuwing Weisenau b. Sedimentaanvulling Wallersheim	493,3-494,5 593,0-596,4	Begin: februari 2009 Gereed: juni 2009	geen gevolgen
5	Bodemstabilisatie "Königswardt / Marwick"	820,5-824,0	Begin: medio 2008 Gereed: 2010	geen gevolgen
6	Hoogwaterbekken Rees	833,5-838,5	Begin: september 2009 Gereed: 2015	geen gevolgen
7	Sedimentaanvulling Beneden-Rijn	810,0-811,5 813,5-814,5 824,0-826,0 835,0-838,0 847,0-850,0	Begin: 2008 Gereed: 2014	geen gevolgen

**Maatregelen ter verbetering van de scheepvaartomstandigheden op de Nederlandse Rijn
in 2008 – 2009**

Nr.	Aard van de werkzaamheden	Kmr.	Stand van het project	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
Maatregelen op de Waal				
1	Garanderen van een vaargeuldiepte van 2,80 bij OLR	857 – 924	Maatregelen op lange termijn, continuproject	Hinder door baggerwerkzaamheden
2	Nieuwbouw van een overnachtingshaven bij Lobith	860	Vertraging in de planningsfase vanwege juridische procedures met betrekking tot de EG-Habitat-Richtlijn	Geen gevolgen
3	Vaste laag (Kolkverbau) in Spijk	857	Bodemstabilisatie	Enige hinder door werkzaamheden, op termijn verbeterde diepgang
4	Project Kribverlaging		In 2009 op rechte gedeelte Waal over ca. 30 km 100 kribben verlagen met ca. 1 meter	Enige hinder bij aanleg
5	Innovatieve kribben (vorm)	3 locaties, ca. 867, 915, 933	3 x 3 kribben zijn bij wijze van proef opnieuw gemodelleerd	Geen gevolgen
6	Uitbreiding overnachtingshaven IJzendoorn	907	Voltooid in 2008 met een aantal nieuwe steigers, incl. afloopmogelijkheid en paden naar de wal	Enige hinder in haven tijdens realisatie, nu resultaat: verbeterde ligplaatsmogelijkheden
Maatregelen op de Neder-Rijn en de Lek				
7	Algemene renovatie van de sluisen en stuwdammen van Driel, Amerongen en Hagestein	891,5; 922,3; 946,9	Opnieuw voorbereiden, na probleemstart	Geringe gevolgen
8	Verwijdering van ondieptes	880 – 884,952	Voltooid in 2008	Hinder door baggeren, nu weer mooi op diepte

PROTOCOL 24

Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van Iffezheim evenals in de sector stroomafwaarts, Vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluizen bij Iffezheim, Waterstand aan de peilschaal van Iffezheim in 2008

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar besluiten

1974-I-35 ter vaststelling van een minimale waterstand bij de onderdrempel van sluis Iffezheim van 2,80 m bij OLR,

1982-I-35 inzake de werkzaamheden aan de Rijn bij Beinheim/Iffezheim en Lauterbourg/Neuburgweier voor het uitdiepen van de vaargeul tot 2,10 m onder OLR en

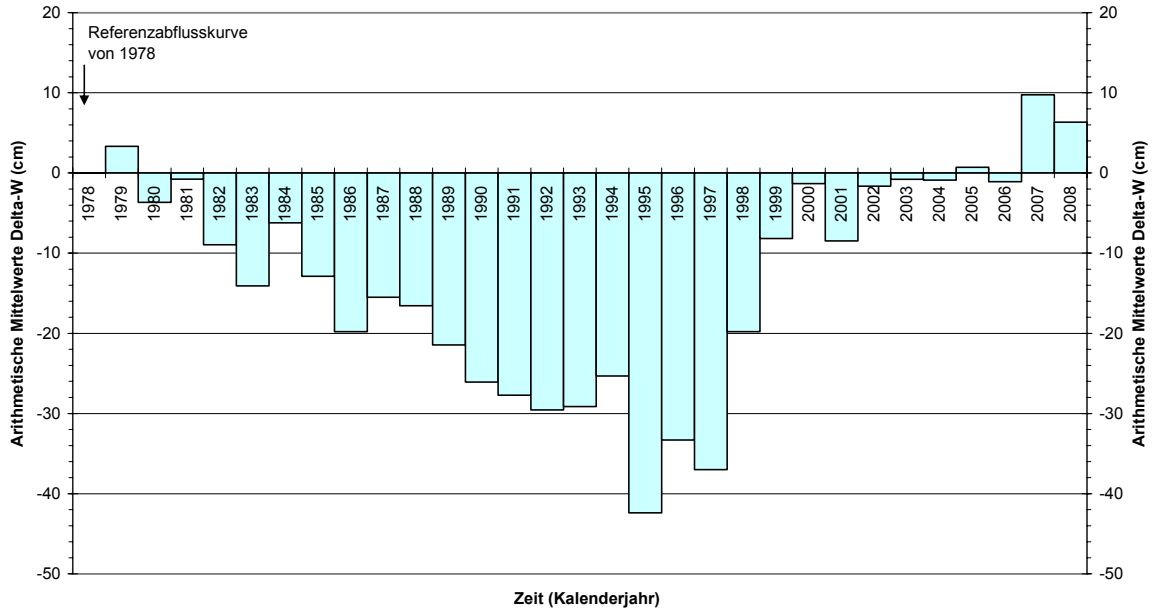
1984-I-29 waarmee zij van de overeenkomst ter wijziging en ter aanvulling van de Aanvullende Overeenkomst van 16 juli 1975 bij de Overeenkomst van 4 juli 1969 tussen de Franse Republiek en de Bondsrepubliek Duitsland over de werkzaamheden aan de Rijn tussen Straatsburg/Kehl en Lauterbourg/Neuburgweier en dientengevolge van de criteria ter beoordeling van de waterstanden beneden de sluis Iffezheim en in de boevengenoemde sector kennis heeft genomen,

neemt kennis van de mededelingen van de voorzitter van haar Permanent Technisch Comité en in het bijzonder van het volgende:

- De vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluizen bij Iffezheim was bij OLR minstens 2,80 m. Aan het criterium van Besluit 1974-I-35 werd voldaan.
- Beneden de sluizen bij Iffezheim werd een vaargeuldiepte van 2,10 m bij OLR vastgesteld. Aan het criterium van Besluit 1984-I-29 werd voldaan.
- In het kalenderjaar 2008 werden aan de peilschaal van Iffezheim noch de afvoer $Q = 570 \text{ m}^3/\text{s}$ (GIQ_{72}), noch de waterstand $NN + 111,11 \text{ m}$ (OLR_{78}) bereikt of onderschreden. Daarom is het niet mogelijk de waterstand in het jaar 2008 aan de peilschaal van Iffezheim bij $Q = 570 \text{ m}^3/\text{s}$ expliciet en zonder extrapolatie te bepalen. Met de beproefde Delta-W-methode (bijlage) werd voor 2008 aangetoond dat ten opzichte van 2007 de waterstand weliswaar circa 4 cm minder hoog was, maar ten opzichte van 1978 (OLR_{78}) toch nog 6 cm hoger is. Het vervullen van de door de overeenkomst bepaalde waterstand van $111,11 + NN$ bij een debiet van $570 \text{ m}^3/\text{s}$ is zo bewezen.

Bijlage

Jährliche arithmetische Mittelwerte der Delta-W-Werte (Wgem-Wber) bezogen auf die Abflusskurve des Pegels Iffezheim (Rhein-km 336,200) von 1978 , aufgetragen über die Zeit



PROTOCOL 25

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

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 evenals
- van de beslissingen van haar comités en werkgroepen, die op grond van besluiten zijn gedelegeerd en die in de bijlagen zijn vermeld.

Bijlagen

1. Rijnvaartpolitiereglement: Inwerkingtreding en opnieuw inwerkingtreding

POLITIAREGLEMENT

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgeseh- 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
2007-I-13	Änderung der Polizeiverordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 (Art. 1.08)	I	1.4.2007	30.4.2007	27.8.2007	11.9.2007	20.3.2007
2007-II-19	Änderung der Polizeiverordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 (§§ 1.02, 1.09, 1.10, 4.06, 6.28, 6.32 und 14.02)	I	1.4.2008	14.2.2008	19.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-21	Anerkennung nichtrheinischer Zeugnisse auf dem Rhein – Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11)	I	1.9.2008		9.12.2008	20.3.2008	21.12.2007
2008-I-20	Änderung der Polizeiverordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 (§ 4.07)	I	1.10.2008	28.7.2008	28.8.2008		12.6.2008
2008-I-21	Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.08, 1.10, 1.13, 1.19, 1.25, 2.01, 3.09, 3.23, 3.27, 6.31, 6.32, 7.04, 9.06, 9.07, 9.10, 9.12, 9.13, 10.01, 14.02, 14.11, 14.12, 14.13, Anlage 7)	I	1.4.2009				13.6.2008
2008-II-9	Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (§§ 6.08, 11.01, 14.09)	I	1.12.2009				9.2.2009

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2008-II-10	Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten – Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, Aufhebung der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschiffahrt	I	1.12.2009				9.2.2009
2008-II-11	Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung 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				9.2.2009

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 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 Rheinschiffsuntersuchungsordnung	I	1.1.1999	19.8.1998	**)	3.2.1999	15.9.1998	13.2.1998
1998-I-15	1. § 6.30 Nr. 7; § 9.05; § 9.09 Nr. 4 und § 12.01 Nr. 1 - Höchstlänge von Fahrzeugen auf dem Rhein	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
	2. § 9.07 Nr. 2 und § 11.01 - Höchstlänge von Fahrzeugen auf dem Rhein	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-17	1. § 10.01 Nr. 4 - Ausrüstung mit Heckankern	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
	2. § 23.05 zweiter Satz - Typgeprüfte Fahrtschreiber	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	*)	Vorgesehene 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 Untersuchungsordnung 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 Untersuchungsordnung nach § 1.06	I	1.4.2000	11.2.2000	..)	5.4.2000	17.2.2000	22.11.1999
1999-III-20	Kap. 22a RheinSchUO – Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet	I	1.4.2000	16.2.2000	**)	5.4.2000	17.2.2000	22.11.1999
2000-I-18	1. §§ 2.12, 9.11, 10.03, 14.04, 15.07, Anlage I RheinSchUO	I	1.10.2000	9.11.2000	**)	1.9.2000	16.8.2000	7.6.2000
	2. § 15.09 RheinSchUO, nur niederländische Fassung	I	1.10.2000	--	**)	--		--
2000-I-19	Kap. 8a u. Anlage J RheinSchUO Emission von gasförmigen Schadstoffen u. luftverunreinigenden Partikeln von Dieselmotoren	I	1.1.2002	21.12.2001	**)	31.3.2003	12.4.2001	7.7.2000
2000-I-24	§ 24.05 Nr. 1 – Verwendung des neuen Schifferdienstbuches	I	1.4.2001	20.12.2000	**)	6.2.2001	12.4.2001	7.7.2000
2000-III-20	§ 7.02, 8.06, 10.05, 12.05, 24.01, 24.02, 24.06 u. Anlage B – vorübergehende Änderungen	I	1.4.2001	19.2.2001	**)	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001
2000-III-21	§ 5.02, 5.06 – Schnelle Schiffe – vorübergehenden Anordnungen	I	1.10.2001	19.2.2001	**)	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001
2001-I-17	1. § 3.04 Nr. 2 u. 3 – Gemeinsame Wandungen 2. § 24.02 (zu § 15.07 Nr. 2a, 2. Satz – Lichte breite 3. § 24.02 Nr. 2 (zu § 16.01 Nr. 2) – Spezialwinden	W	1.10.2001	30.1.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-18	1. § 22a.05 - Anordnungen vorübergehender Art – Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 110 m auf der Strecke Mannheim – Basel 2. § 24.06 Nr. 2 zu § 22a.05 Nr. 2	I	1.10.2001	30.8.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-19	§ 21.02 – Anordnungen vorübergehender Art Anwendung des Teils II auf Sportfahrzeuge	I	1.10.2001	30.7.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-20	§ 24.04 Nr. 1 – Freibordberechnung für vor dem 1.4.1976 zugelassene Fahrzeuge	I	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-I-22	Anpassung der Besatzungsvorschriften des Kapitels 23	I	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-II-20	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art	W	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-21	Anordnungen vorübergehender Art – Fahrgastschiffe mit einer Länge von mehr als 110 m auf der Strecke Mannheim - Basel	I	1.1.2002	7.12.2001	**)	12.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-22	Änd. RheinSchUO durch Anordnungen vorübergeh. Art	I	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-24	Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln von Dieselmotoren	I	1.1.2002	7.12.2001	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	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 Rhein-SchUO - §§ 1.06, 1.07, 15.02 und 23.07	I	1.1.2004	19.12.2003	**)	24.11.2006	16.7.2003	29.1.2003
2002-II-22	Schnelle Schiffe auf dem Rhein – Ergänzung der UO durch ein Kap. 22b	I	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2003-I-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 15.07 Nr. 6 – Symbol „Zutritt für Unbefugte“ 2. § 15.09 Nr. 7 (nur NL) u. Nr. 9	W	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-I-25	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 3.04, 7.03, 7.04, 8a.02, 9.03, 9.15, 9.20, 10.04, 10.05, 15.08, 23.09, 24.02 und 24.06	I	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-II-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 7.02 Nr. 3 Steuerhaus, freies Blickfeld 2. Anlage B Nr. 36 – Eintragung der Absperrorgane 3. § 24.01 Nr. 3 – Anwendung von Übergangsbestimmungen 4. § 24.02 Nr. 2 – 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 1.4.2005	3.3.2005 3.3.2005	**) **)	7.1.2005 7.1.2005	9.2.2005 9.2.2005	9.12.2004 9.12.2004
2004-II-22 (I)	Sicherheit der Fahrgastschifffahrt 1. § 1.01 2. § 3.02 3. § 9.02 4. § 9.18 5. § 10.02 Nr. 2 f) 6. §§ 10.03 bis 10.05 7. Kapitel 15 8. § 17.07 Nr. 4.3 9. § 22b.03 10. § 24.02 Nr. 2 - zu Kap.15 11. § 24.03 12. § 24.04 Nr. 3 13. § 24.06 14. Anlage I	I	1.1.2006	19.9.2005	**)	24.11.2006	8.11.2005	14.2.2005
2005-I-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 7.02 Nr. 2 - 2. § 11.02 Nr. 5 3. § 22a.05 Nr. 1a Absatz 1 (nur franz. Text)	W	1.10.2005	24.11.2005	**)	18.4.2007	6.9.2005	6.6.2005
2005-I-17	Anordnungen vorübergehender Art – 1. §§ 10.03a Nr. 1 u. 10, 10.03b Nr. 1, 4, 5 u. 13, § 10.03c 2. 24.06 Nr. 5	I	1.1.2006 1.10.2005	7.11.2005 24.11.2005	**) **)	18.4.2007 18.4.2007	6.9.2005 6.9.2005	6.6.2005 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 1.4.2006	12.1.2006 12.1.2006	**) **)	13.2.2006 13.2.2006	3.4.2006 3.4.2006	9.12.2005 9.12.2005
2005-II-20	Anordnungen vorübergehender Art §§ 8a.01, 8a.03, 8a.07, 8a.11, Anlage A, Anlage J, Teil I, II u. VIII	I	1.4.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
2005-II-21	Anordnungen vorübergehender Art §§ 10.03a Nr. 8, 10.03b Nr. 9, 15.03 Nr. 1 bis 4, 9 bis 11, 15.06 Nr. 3, 8 und 14, 15.09 Nr. 4, 15.10 Nr. 6, 15.11 Überschrift, Nr. 1, 2, 14 und 15, 15.12 Überschrift, Nr. 6 und 10, 15.15 Nr. 1, 5 und 10, 21.02 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, 24.03 Nr. 1, 24.06 Nr. 5	I	zwischen 1.1.2006 u. 30.9.2007	12.1.2006	**)	18.4.2007	3.4.2006	9.12.2005
2006-I-23	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 §§ 3.04, 7.03, 7.04, 8a.02, 9.03, 9.15, 9.20 und 23.09	W	1.10.2006	15.8.2006	**)	29.9.2006	27.9.2006	16.6.2006
2006-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 -§ 23.03 Nr. 1 und § 23.09 Nr. 1.1 Buchstabe g und h	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-20	Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 23.03 Nr. 1 und 23.09 Nr. 1.1 Buchstabe g und h)	I	1.1.2009	10.7.2007	**)	31.12.2008		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 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 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 Untersuchungs- ordnung 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 Rheinschiffsunter- suchungsordnung (2002-I-2, 2003-I- 12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11)	I	1.9.2008		**)	9.12.2008		21.12.2007
2007-II-24	Standardisierung der Schiffs- verfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt – Typ- genehmigung, 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 Untersuchungs- ordnung 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 Untersuchungs- ordnung (§ 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 Untersuchungs- ordnung 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 Untersuchungs- ordnung 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				
2008-I-24	Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (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	**)			13.6.2008
2008-II-10	Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten – Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, 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	**)			9.2.2009
2008-II-11	Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung 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	**)			9.2.2009
2008-II-15	Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (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	**)			9.2.2009
2008-II-16	Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung zum Ersatz des Begriffes Richtlinie durch den Begriff Dienstanweisung (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.07, 2.12, Anlage J)	I	1.12.2009	6.12.2008	**)			9.2.2009

*) 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.

3. ADNR: Inwerkingtreding

ADNR

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treden	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1994-I-24	ADNR 1995	I	1.1.1995	21.12.1994	**))	14.6.1995	11.11.1994	10.6.1994
1994-I-25	Änderungen zum revidierten ADNR	I	1.1.1995	21.12.1994	**))	14.6.1995	11.11.1994	10.6.1994
1994-II-22	ADNR - Übergangsvorschriften	I	1.1.1995	21.12.1994	**))	16.6.1995	11.11.1994	10.6.1994
1995-I-23	Änderungen zum revidierten ADNR	I	1.1.1996	20.12.1995	**))	3.12.1996	11.12.1995	1.6.1995
1996-I-28	Änderungen zum ADNR	I	1.1.1997	30.12.1996	**))	16.9.1998	22.11.1996	5.6.1996
1996-II-19	Änderungen zum ADNR	I	1.1.1997	30.12.1996	**))	2.12.1998	22.11.1996	11.12.1996
1997-I-24	Änderungen zum ADNR - Anlage B2, Anhang 4 - Stoffliste	I	1.1.1998	4.12.1997	**))	2.12.1998	9.12.1997	17.6.1997
1998-I-21	Änderungen zum ADNR	I	1.1.1999	22.12.1998	**))	31.5.1999	24.12.1998	2.10.1998
1998-II-18c	Sicherheits- und Kontroll- einrichtungen bei Bunkerbooten (ADNR Rn 331 221)	I	1.4.1999	22.12.1998	**))	18.1.1999	24.12.1998	3.12.1998
1998-II-27	Änderungen zum ADNR	I	1.1.1999	22.12.1998	**))	15.7.1999	24.12.1998	2.10.1998
1999-II-17	Änderung der Liste der zur Beför- derung in Tankschiffe zugelasse- nen Stoffe - Anlage B2, Anhang 4	I	1.1.2000	11.4.2002	**))	1.9.2000	27.12.1999	8.6.1999
2000-II-3	Änderungen zum ADNR	I	1.1.2001	11.4.2002	**))	11.12.2000	19.12.2000	7.7.2000
2001-II-27	ADNR 2003	I	1.1.2003	12.7.2003	**))	7.3.2003	4.12.2002	26.9.2002
2002-I-37	ADNR 2003	I	1.1.2003	12.7.2003	**))	7.3.2003	4.12.2002	26.9.2002
2004-I-21	ADNR 2005	I	1.1.2005	3.1.2006	**))	8.7.2005	7.12.2004	9.6.2004
2004-II-23	Änderungen zum ADNR	I	1.1.2005	3.3.2006	**))	8.7.2005	7.12.2004	13.12.2004
2006-I-25	Änderung zum ADNR	I	1.1.2007	21.12.2006	**))	27.2.2008	19.12.2006	21.6.2006
2008-I-25	ADNR-Änderungen	I	1.1.2009		**))			13.6.2008

*) 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.

4. Reglement patenten: Inwerkingtreding

PATENTREGLEMENT RIJN

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treden	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1999-II-18	§§ 3.06, 3.07neu, Anlagen A1 u. B1	I	1.4.2000	27.3.2000	**)	18.9.2000	1.12.1999	8.6.1999
1999-III-22	§ 1.03 Nr. 5	I	1.1.2001	26.6.2000	**)	25.1.2001	22.3.2001	7.7.2000
2000-I-25	§§ 1.01 Nr. 2, 1.03 Nr. 5, 5.02 Nr. 3	I	1.1.2001	20.12.2000	**)	6.2.2001	22.3.2001	7.7.2000
2001-I-23	§§ 2.01, 2.02, 3.02, 5.01 – Ergänzung der RheinpatentVO	I	1.4.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	23.4.2002	27.6.2001
2001-II-25	Anpassung der RheinpatentVO – § 4.04 (neu) und Anlage C	I	1.10.2002	1.8.2002	**)	21.7.2003	22.7.2002	21.12.2001
2002-II-24	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Rheinpatenten – §§ 1.01	I	1.1.2004	19.12.2003	**)	11.12.2006	16.7.2003	29.1.2003
2003-I-26	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Rheinpatenten- §§ 1.01, 5.02	I	1.1.2004	19.12.2003	**)	11.12.2006	14.11.2003	17.6.2003
2003-II-28	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Rheinpatenten- § 3.02, Anlagen B1 und B2	I	1.4.2004	25.2.2004	**)	23.1.2004	2.3.2005	12.12.2003
2006-II-16	Gültigkeit der Gemeinschafts- schiffsführerzeugnisse vom Typ B auf der Strecke Basel-Iffezheim	I	1.10.2007		**)	27.9.2008	13.9.2007	5.12.2006
2006-II-17	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 § 3.02 Nr. 2 Anlagen B1 und B2	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-18	Definitive Änderungen - § 3.02 Nr. 2 Anlage B1 und B2)	I	1.1.2009	10.7.2007	**)		13.9.2007	5.12.2006
2007-I-10	Änderungen der Rheinpatentverordnung und der Radarpatent-verordnung, um die Anerkennung nichtrheinischer Schiffsführer-zeugnisse und Radarzeugnisse gemäß Zusatzprotokoll Nr. 7 auf dem Rhein zu ermöglichen	I	1.4.2008			28.11.2008	10.3.2008	31.5.2007
2008-I-17	Anerkennung der nationalen Schiffsführerzeugnisse gewisser Mitgliedstaaten	I	1.10.2008			28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008
2008-I-18	Anerkennung der rumänischen Schiffsführerzeugnisse der Kategorien A und Bund des rumänischen Radarzeugnisses	I	1.10.2008			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.

5. Reglement betreffende veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen:
Inwerkingtreding

**REGLEMENT BETREFFENDE VEILIGHEIDSPERSONEEL AAN BOORD VAN
PASSAGIERSSCHEPEN**

Inwerkingtreding van het Reglement, van voorschriften en van tijdelijke voorschriften
Opnieuw inwerkingtreding van tijdelijke voorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2004-II-22 (II)	Billigung einer Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschiffahrt	I	1.1.2006	19.9.2005	**)	24.11.2006	8.11.2005	14.2.2005

6. Reglement over de afgifte van radarpatenten: Inwerkingtreding

REGLEMENT OVER DE AFGIFTE VAN RADARPATENTEN

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1998-II-28	Revision der Radarschifferpatent-verordnung	I	1.1.2000	26.6.2000	**))	1.9.2000	1.12.1999	4.3.1999
1999-II-19	§§ 3.04 Nr. 1 und 4, 3.06 und 4.02	I	1.1.2000	26.6.2000	**)	1.9.2000	1.12.1999	8.6.1999
2002-I-36	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Radarpatenten	I	1.4.2003	6.5.2003	**)	21.7.2003	16.7.2003	7.6.2002
2002-II-25	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Radarpatenten	I	1.1.2004	19.12.2003	**)	11.12.2006	16.7.2003	29.1.2003

*) 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.

7.1. Comité Reglement van onderzoek: (Besluit 2007-II-24)

Reglement onderzoek schepen op de Rijn
Bijlage N, Deel III

1.2009

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

Land	Naam	Adres	Telefoon	E-mail
België				
Duitsland	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken	Weinbergstraße 11 – 13 56070 Koblenz	+49 261 98 19 22 31	stefan.bober@wsv.bund.de
Frankrijk				
Nederland	Inspectie Verkeer en Waterstaat Toezichtseenheid Binnenvaart	Postbus 8634 3009 AP Rotterdam	+31 70 456 4546	chris.dijkmans@ivw.nl
Zwitserland				

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

12.2008

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

Nr.	Type	Fabrikant	Houder van de typegoedkeuring	Datum en land van de goedkeuring	Bevoegde autoriteit	Goedkeuringsnummer
1	R4 IAIS Transponder System	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	08.08.2008 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	08.08.2008 D	FVT	R-4-202
3	NAUTICAST Inland AIS	ACR Electronics INC, 5757 Ravenswood Road, Fort Lauderdale, FL 33312, USA	ACR Electronics Europe GmbH, Handelskai 388/Top 632, 1020 Wien, Österreich	28.11.2008 D	FVT	R-4-203

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

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

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

België

Volg nr.	Naam	Adres	Telefoon +32	E-mail
1.	PERISKAL BVBA	Bredabaan 451, B-2990 Wuustwezel	+32 (0)3 669 57 36	info@periskal.com

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

Duitsland

Volg nr.	Naam	Adres	Telefoon	E-mail
1.	ACR Electronics Europe GmbH	Handelskai 388 / Top 632 A-1020 Vienna	+43 1 5 273 237-200	Andreas.lesch@acr-europe.com
2.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Straße 29-37 25421 Pinneberg	+49 (0)4101-3771-101	rasmus@alphatron-deutschland.de
3.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelnerstraße 4b 12627 Berlin	+49 (0)30-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
4.	Elektro Jansen	Langestr. 35 und 44 49733 Haren (Ems)	+49 (0)5932-2446	info@elektro-jansen.de
5.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 45711 Datteln	02363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
6.	Günter Tiedemann	Auf der Haide 17 21039 Börnsen	040-7205526	mr.t78@gmx.de
7.	HBI Harm Boontjes Internautik	Steingasse 29 97904 Dorfprozelten	+49 (0)9392-98937	HBI-Harm.Boontjes@t-online.de
8.	Imtech Marine Germany GmbH	Albert- Einstein Ring 6 22761 Hamburg	+49 (0)40-89972-201	j.ostrowitzki@imtechmarinegermany.com
9.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 28779 Bremen	0421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
10.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 47119 Duisburg	+49 (0)203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de
11.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 47589 Uedem	0203-4565632	a.strake@kse-duisburg.de
12.	Lammers Schiffselektronik GmbH	Industriestraße 16 26789 Leer	0491-96079-0	info@lseleer.de
13.	Matronik Schiffselektrik und Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 47509 Rheurdt	02845-29899-0	Matronik-duisburg.de
14.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 47119 Duisburg	0203-82650	info@naval-marine.de

Volg nr.	Naam	Adres	Telefoon	E-mail
15.	Point Electronics GmbH	Stumpergasse 41- 43 A-1060 Wien	+43 1 597 088-0	mail@point.at
16.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 93195 Wolfsegg- Stetten	+49 (0)9409-861250	schafberger- funktechnik@t-online.de
17.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 47059 Duisburg	+49 (0)203-993370	info@schwarz-technik.de
18.	See-Nautic Emden	Nesserlander Straße 96 26723 Emden	04921-27703	info@see-nautic.de
19.	Transas Europe GmbH	Luruper Chaussee 125 22761 Hamburg	+49 (0)40 890666 0	info@transas.de
20.	Via Donau- Österreichische Wasserstraßengesellschaft	Donau-City-Straße 1 A-1220 Wien	+43 (0) 50 4321-1704	marketa.zednicek@via- donau.org

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

Frankrijk

Volg nr.	Naam	Adres	Telefoon +33	E-mail

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

Nederland

Volg nr.	Naam	Adres	Telefoon +31	E-Mail Web
1	Autena Marine V.O.F.	St. Teunismolenweg 48 F 6534 AG Nijmegen	024-3559417	info@autena.nl www.autena.nl
2	Flux Electro	Beneluxweg 2 C 4538 AL Terneuzen	0115-615121	fluxelectro@planet.nl www.fluxelectro.nl
3	Gebofa Maritiem B.V.	Hessenweg 18 7722 PK Dalfsen	0529-435400 06-21267317	info@gebofamaritiem.nl www.gebofamaritiem.nl
4	Leeuwenstein Scheepsinstallaties B.V.	Keizershof 14 3311 JP Dordrecht	078-6311477	info@leeuwestein- scheepsinstallaties.nl www.leeuwestein- scheepsinstallaties.nl
5	Linssen Electronica B.V.	Kloosterstraat 3 6051 JB Maasbracht	0475-461838	info@linssen-electronica.nl www.linssen-electronica.nl
6	Novio Nautic	Oude Haven 47 6511 XE Nijmegen	024-7110020	info@novionautic.nl www.novionautic.nl
7	Radio Holland Netherlands B.V.	Eekhoutstraat 2 3087 AB Rotterdam	010-4283344	info@radioholland.nl www.radioholland.nl

Volg nr.	Naam	Adres	Telefoon +31	E-Mail Web
8	Scheeps Elektro Techniek Vissers & van Dijk B.V.	Bunkerhaven 22 6051 LR Maasbracht	0475-464667 06-53832857	info@vissersenvandijk.nl www.vissersenvandijk.nl
9	Shiptron V.O.F.	De Dolfijn 24 1601 MG Enkhuizen	0228-317437	info@shiptron.nl www.shiptron.nl
10	Stentec Software	Harinxmastrjitte 29 8621 BJ Heeg	0515-443515	stentec@wxs.nl www.stentec.com
11	Van der Velden B.V.	Dorpstraat 67a 2931 AD Krimpen a/d Lek	0180-511577	binnenvaart@vdvelden.nl www.vdvelden.n
12	Van Tiem's Elektro Technisch Installatie Bureau B.V.	Industrieweg 5 6659 AL Wamel	0487-593570	info@vantiem.nl www.vantiem.nl
13	Werkina Werkendam BV	Biesboschhaven Noord 1b 4251 NL Werkendam	0183-502688	info@werkina.nl www.werkina.nl

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

Zwitserland

Volg nr.	Naam	Adres	Telefoon +41	E-mail

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

8. ADNR (Besluit 2001-II-27 (IV))

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

AANBEVELING ADNR nr. 1/2007

van 21 juni 2007

De Werkgroep "Gevaarlijke stoffen", op grond van het Besluit 2001-II-27 (IV), waarmee zij door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart werd gemachtigd, aanbevelingen overeenkomstig 1.5.1.3 van het ADNR op te stellen,

keurt het verzoek van de Belgische delegatie, in afwijking van 9.3.3.11.1 d) van het ADNR tot erkenning van de gelijkwaardigheid van de lengte van ladingtanks van meer dan 0,2 L voor het ombouwen van het motortankschip "CENDY", officieel scheepsnummer 2317433, van het type N open in een type N met vlamkerende roosters, goed. Het schip wordt onder toezicht van het classificatiebureau Bureau Veritas omgebouwd.

Het schip voldoet, met uitzondering van het bovengenoemde nummer, volkomen aan de voorwaarden voor het afgeven van een certificaat van goedkeuring voor een motortankschip van het type N open met vlamkerende roosters.

Uit het bijgevoegde verslag van de Belgische delegatie blijkt dat de veiligheid is gewaarborgd en dat het schip aan de ter zake doende voorwaarden van het ADNR voldoet.

Verslag van de Belgische delegatie met betrekking tot Aanbeveling nr. 1/2007

Dit verslag betreft het motortankschip "CENDY", officieel scheepsnummer 2317433, met de afmetingen 90 m x 11,40 m x 4,02 m, dat van het type N open in een type N open met vlamkerende roosters wordt omgebouwd.

Het schip voldoet aan de voorwaarden van het ADNR met uitzondering van 9.3.3.11.1 d) waarbij de overgangsbepalingen van 6.7.2.1, tabel 1 in aanmerking zijn genomen.

In 9.3.3.11.1 d) van het ADNR is de beperking van de ladingtanklengte op 0,2 L vastgesteld. Deze beperking werd pas in 1995 in het ADNR opgenomen. Het motortankschip "CENDY" is in 1972 voor het vervoer van verwarmbare stoffen met een dichtheid van 1,8 als UN 2448 Zwavel, gesmolten, met onafhankelijke ladingtanks met een lengte van 20 m in plaats van 18 m gebouwd. Volgens de toenmalige ADNR voorschriften was er geen beperking van de ladingtanklengte voor tankschepen van het type N.

Het schip is toegestaan voor het vervoer van alle stoffen waarvoor in tabel C een type N open wordt vereist.

Aangezien de afzender de stoffen, die tot nu toe onder 9003 waren ingedeeld, nu onder UN 3256 indeelt, mag deze stof niet meer in het motortankschip "CENDY" worden vervoerd. Krachtens tabel C wordt een type N open met vlamkerende roosters vereist. Daarom moet het schip worden omgebouwd.

Er werd vastgesteld, dat

- na de verbouwing het motortankschip uitsluitend stoffen die onder het type N open met vlamkerende roosters zijn ingedeeld mag vervoeren:
- de toegelaten dichtheid in het nieuwe certificaat van goedkeuring tot 1,2 wordt beperkt;
- de toegestane vullingsgraad van de ladingtanks tijdens de vaart minder dan 20 % of meer dan 80 % zal zijn;
- alle voorschriften voor type N open met vlamkerende roosters met uitzondering van 9.3.3.11.1 d) waarbij de overgangsbepalingen van 6.7.2.1, tabel 1 in aanmerking zijn genomen, in acht zijn genomen;
- bij het vervoer van stoffen met een dichtheid van 1,2 de door het "sloshing"-effect veroorzaakte krachten duidelijk minder zijn dan bij het vervoer van stoffen met een dichtheid van 1,8.

en hierdoor de veiligheid is gewaarborgd, ook wanneer de lengte van de ladingtanks groter is dan 0,2 L.

PROTOCOL 26

Goedkeuring van de rekening over het jaar 2007 van de Centrale Commissie

Besluit

Na kennis genomen te hebben van het verslag van de accountant keurt de Centrale Commissie de rekening over het jaar 2007 goed.

PROTOCOL 27

Goedkeuring van de rekening over het jaar 2007 van het Administratief Centrum van de Sociale Zekerheid voor Rijnvarenden

Besluit

Na kennis genomen te hebben van het verslag van de accountant keurt de Centrale Commissie de rekening over het jaar 2007 van het Administratief Centrum van de Sociale Zekerheid goed. De rekening zal ter kennis van deze instantie worden gebracht.

PROTOCOL 28

Begroting voor 2010 van de Centrale Commissie

Besluit

De Centrale Commissie neemt de begroting voor 2010 aan, die is vastgesteld op € 2 458 530.-

De bijdrage van iedere staat, rekening houdend met de betaling van € 20 000.- door het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor Rijnvarenden, met de betaling van € 49 000.- door het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan en met andere inkomsten, beloopt op € 485 706.- en is betaalbaar in euro.

De bijdragen zullen worden gestort op de rekening van de Centrale Commissie bij de Crédit Industriel d'Alsace et de Lorraine te Straatsburg.

PROTOCOL 29

Begroting voor 2010 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden

Besluit

De begroting voor 2010 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden is bepaald op € 42 840.-. De bijdrage van iedere betrokken staat beloopt € 7 140.-. De begroting zal aan deze organisatie bekend worden gemaakt.

PROTOCOL 30

Herziene voorlopige begroting voor 2009 van de Conferentie van Verdragsluitende Partijen en van het Internationale Verevenings- en Coördinatieorgaan (Scheepsafvalstoffenverdrag 1996)

Besluit

De Centrale Commissie,

na kennisneming van de verslagen van het Comité EXCOM en van het secretariaat over de voortgang van de voorbereidende werkzaamheden voor de inwerkingtreding van het Scheepsafvalstoffenverdrag,

neemt kennis van de herziene voorlopige begroting voor 2009 van de Conferentie van Verdragsluitende Partijen en van het Internationale Verevenings- en Coördinatieorgaan, zoals voorzien in het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en de binnenvaart en voorlopig opgesteld voor 2009 door het Uitvoerend Comité (EXCOM) dat door de ondertekenende staten van dit Verdrag is ingericht, Deze begroting vervangt de bij Protocol 2008-I-33 voorlopig besloten begroting die € 7668300,- bedraagt, waarvan een bedrag van € 546580,- in gelijke delen tussen de ondertekenende staten van dat Verdrag zal worden verdeeld, dat wil zeggen € 91097,- voor iedere staat en een bedrag van € 220250,- dat als volgt tussen de ondertekenende staten van dat Verdrag zal worden verdeeld:

Voor	Duitsland:	€ 65 259
	België:	€ 24 472
	Frankrijk:	€ 1 632
	Luxemburg:	--
	Nederland:	€ 122 361
	Zwitserland:	€ 6 526,

neemt kennis van het feit dat de begroting 2009 van de organen van dat Verdrag, de terugbetaling van de bedragen die door de CCR in 2007 en 2008 zijn voorgeschoten in aanmerking zal nemen,

verzoekt de Conferentie van Verdragsluitende Partijen een reservefonds voor de begrotingsoverschotten van de organen van het Verdrag op te richten.

PROTOCOL 31

Voorlopige begroting voor 2010 van de Conferentie van Verdragsluitende Partijen en van het Internationale Verevenings- en Coördinatieorgaan (Scheepsafvalstoffenverdrag 1996)

Besluit

De Centrale Commissie

neemt kennis van de voorlopige begroting voor 2010 van de Conferentie van Verdragsluitende Partijen en van het Internationale Verevenings- en Coördinatieorgaan, zoals voorzien in het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en de binnenvaart en voorlopig in aanmerking genomen voor 2010 door het Uitvoerend Comité (EXCOM) dat door de ondertekenende staten van dit Verdrag is ingericht, Deze begroting bedraagt € 774 000,-, waarvan een bedrag van € 331 250,- in gelijke delen tussen de ondertekenende staten van dat Verdrag zal worden verdeeld, dat wil zeggen € 55 208,- voor iedere staat en een bedrag van € 442 750,- dat als volgt tussen de ondertekenende staten van dat Verdrag zal worden verdeeld:

Voor	Duitsland:	€ 131 185
	België:	€ 49 194
	Frankrijk:	€ 3 280
	Luxemburg:	--
	Nederland:	€ 245 972
	Zwitserland:	€ 13 119.

PROTOCOL 32

Goedkeuring van het verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2008

Besluit

De Centrale Commissie keurt het door het secretariaat opgestelde verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2008 goed.

Bijlage

Verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2008

I. SAMENSTELLING VAN DE CENTRALE COMMISSIE EN HAAR SECRETARIAAT IN 2008

Ambassadeur LINGEMANN, plaatsvervangend Directeur-Generaal van het Directoraat Economische Zaken en duurzame Ontwikkeling van het Ministerie van Buitenlandse Zaken van de Duitse Bondsrepubliek, tevens hoofd van de Duitse delegatie bij de CCR, is sinds 11 juli 2008 voorzitter van de CCR en vervangt daarmee Dhr. WITTER, die een andere functie heeft gekregen.

Dhr. VAN KEER, Algemeen Raadsheer van het Directoraat Bilaterale Zaken, afdeling West-Europa en Noord-Amerika van de Federale Overheidsdienst Buitenlandse Zaken, tevens hoofd van de Belgische delegatie, is sinds 1 januari 2008 vice-voorzitter van de CCR.

Dhr. ARDUI, Directeur van de Directie Internationaal Vervoersbeleid van de Federale Overheidsdienst Buitenlandse Zaken is met ingang van 9 januari 2008 tot Commissaris van België bij de CCR benoemd.

Dhr. CROO, beleidsmedewerker van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Transport, is benoemd tot Commissaris van België bij de CCR met ingang van 14 april 2008, ter vervanging van Dhr. DE LEMBRE, die met pensioen is gegaan.

Dhr. SUTTELS, beleidsmedewerker van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Transport, is benoemd tot plaatsvervangend Commissaris van België bij de CCR met ingang van 14 april 2008, ter vervanging van Dhr. VAN REUSEL, die met pensioen is gegaan.

Mevr. ACKERMANN, beleidsmedewerkster bij het Ministerie van Vervoer van de Duitse Bondsrepubliek is benoemd tot plaatsvervangend Commissaris van de Duitse Bondsrepubliek bij de CCR vanaf 16 mei 2008, ter vervanging van Dhr. BLOCK, die met pensioen is gegaan.

Mevr. KETTENIS, plaatsvervangend Commissaris van Nederland bij de CCR heeft een andere functie gekregen.

Dhr. OLTHOFF, plaatsvervangend Directeur-Generaal Transport en Luchtvaart van het Ministerie van Vervoer van Nederland, hoofd van de Nederlandse delegatie, bekleedt vanaf 20 mei 2008 een andere functie. Sindsdien is deze functie waargenomen door de heer Henk van Hoorn, commissaris van Nederland.

Dhr. WEMPE, voorzitter van de West-Duitse Water- en Scheepvaartautoriteit, is met ingang van 1 oktober 2008 tot Commissaris van de Bondsrepubliek Duitsland bij de CCR benoemd, ter vervanging van dhr. STENSCHKE, die een andere functie heeft gekregen.

Ten gevolge hiervan was de samenstelling van de Centrale Commissie aan het einde van het jaar 2008, als volgt :

DUITSLAND :

Commissarissen:	Dhr.	LINGEMANN, HÖNEMANN, KAUNE, WEMPE,	Voorzitter
Plaatsvervangend Commissarissen:	Mw. Dhr.	ACKERMANN, ERNST;	

BELGIË :

Commissarissen:	Dhr.	VAN KEER, ARDUI, CROO,	Plaatsvervangend voorzitter
Plaatsvervangend Commissarissen:	Mw. Dhr.	VANLUCHENE, SUTTELS, VERSCHUEREN ;	

FRANKRIJK :

Commissarissen:	Mw. Dhr.	BELLIARD, JEROME, MATHIEU, VERDEAUX,	
Plaatsvervangend Commissarissen:	Dhr.	BELLENGER, PIET ;	

NEDERLAND :

Commissarissen:	Dhr.	van HOORN, ten BROEKE, MULLER,	
Plaatsvervangend Commissarissen:	Dhr.	MENSINK ;	

ZWITSERLAND :

Commissarissen:	Dhr.	SEGER, FEIERABEND, HADORN, MARTI,	
Plaatsvervangend Commissarissen:	Dhr.	BÜHLER, REUTLINGER ;	

Het secretariaat was op dezelfde datum als volgt samengesteld:

Secretaris-Generaal:	Dhr.	WOEHLING	
Plaatsvervangend Secretaris-Generaal:	Dhr.	VAN DER WERF	
Hoofdingenieur:	Dhr.	PAULI	

II. WERKZAAMHEDEN VAN DE CENTRALE COMMISSIE

1. Plenaire vergaderingen, comitébijeenkomsten, werkgroepen en rondetafelconferenties bij de CCR

a) De Centrale Commissie heeft twee gewone plenaire vergaderingen gehouden onder voorzitterschap van dhr. WITTER op 28 en 29 mei en onder voorzitterschap van dhr. LINGEMANN op 26 en 27 november 2008 te Straatsburg.

b) De comités, ad hoc-groepen en werkgroepen van de CCR zijn als volgt bijeengekomen:

het Begrotingscomité onder voorzitterschap van de heer WITTER op 28 mei 2008 te Straatsburg ;

het Administratief Subcomité onder voorzitterschap van de heer BELLENGER op 10 maart en 9 december 2008 te Straatsburg ;

het Voorbereidend Comité onder voorzitterschap van de heer WITTER op 9 april en 28 mei, en onder voorzitterschap van de heer LINGEMANN op 8 oktober en 26 november 2008 te Straatsburg ;

het Economisch Comité onder voorzitterschap van de heer VERSCHUEREN op 8 april, 27 mei, 7 oktober en 25 november 2008 te Straatsburg ;

het Comité Binnenvaartrecht onder voorzitterschap van de heer MENSINK op 9 april en 9 oktober 2008 te Straatsburg ;

het Comité Politiereglement onder voorzitterschap van de heer BÜHLER op 16 april en onder voorzitterschap van dhr. CROO op 22 oktober 2008 te Straatsburg ;

het Comité Reglement van Onderzoek onder voorzitterschap van de heer ten BROEKE op 17 april en 23 oktober 2008 te Straatsburg ;

het Comité gevaarlijke Stoffen onder voorzitterschap van de heer VERDEAUX op 15 april en 21 oktober 2008 te Straatsburg ;

het Comité Afvalverwijdering en Milieubescherming in de Rijnvaart onder voorzitterschap van de heer REUTLINGER op 8 april en 8 oktober 2008 te Straatsburg ;

het Uitvoerend Comité in het kader van de voorbereidende werkzaamheden voor de inwerkingtreding van het Afvalstoffenverdrag onder voorzitterschap van de heer ten BROEKE op 15 februari en 19 maart te Brussel, op 13 mei te Straatsburg, op 24 juli, 8 september en 27 oktober te Brussel en op 27 november 2008 te Straatsburg ;

de Selectiecommissie in het kader van de voorbereidende werkzaamheden voor de inwerkingtreding van het Afvalstoffenverdrag onder voorzitterschap van de heer ZEGEL op 17 december 2008 te Straatsburg ;

het Permanent Technisch Comité onder voorzitterschap van de heer ten BROEKE op 16 april en 22 oktober 2008 te Straatsburg ;

het Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding onder voorzitterschap van de heer MATHIEU op 10 april, 27 mei, 9 oktober en 25 november 2008 te Straatsburg ;

het Comité Politiereglement, het Comité Reglement van Onderzoek, het Permanent Technisch Comité voor een gemeenschappelijke vergadering op 27 mei en 4 december 2008 te Straatsburg ;

de werkgroep « Marktobservatie en Europese Binnenvaart » onder voorzitterschap van de PLAATSVERVANGEND SECRETARIS-GENERAAL op 23 juni 2008 te Brussel ;

het Beheerscomité Marktobservatie onder voorzitterschap van de heer DIETER op 13 oktober 2008 te Brussel ;

de Werkgroep Deskundigen van het Bedrijfsleven onder voorzitterschap van de PLAATSERVANGEND SECRETARIS-GENERAAL op 10 januari 2008 te Duisburg ;

de Werkgroep Politierglement onder voorzitterschap van de heer GRIES op 22 en 23 januari en 9 en 10 september 2008 te Straatsburg ;

de Werkgroep Reglement van Onderzoek onder voorzitterschap van de heer CROO op 5 en 7 februari, met op 6 februari een bijeenkomst voor een gedachtewisseling met het binnenvaartbedrijfsleven over de toepassing van het herziene hoofdstuk 15 van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn, alsmede op 4 en 5 juni, 16 tot en met 18 september in Andermatt en van 9 tot 11 december 2008 te Straatsburg ;

Op 6 en 7 mei heeft te Boedapest een eerste gemeenschappelijke vergadering van de commissies van deskundigen van de lidstaten van de Donaucommissie, de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Europese Unie onder voorzitterschap van de heren BLOCK en MARTON plaatsgevonden.

de Deskundigengroep Emissie van schadelijke Uitlaatgassen in de Binnenvaart kwam bijeen onder voorzitterschap van de heer RENDERS op 22 april 2008 te Brussel ;

de Gemeenschappelijke Deskundigengroep van de lidstaten van de CCR en de Europese Unie over "technische voorschriften voor binnenschepen" onder voorzitterschap van de heer LEINEMANN, op 9 en 10 januari te Brussel, onder voorzitterschap van de heer KLICHE op 2 en 3 juni te Straatsburg, onder voorzitterschap van de heer LEINEMANN op 23 en 24 juni te Brussel, alsmede op 27 en 28 oktober 2008 te Brussel ;

de Werkgroep gevaarlijke Stoffen onder voorzitterschap van de heer CROO van 4 tot en met 6 maart 2008 te Straatsburg ;

de Werkgroep RIS onder voorzitterschap van de heer BÜHLER op 27 en 28 februari, 19 en 20 juni, 4 en 5 september en van 12 tot en met 14 november 2008 te Straatsburg ;

de Werkgroep sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding onder voorzitterschap van de heer MEINTJES op 29 en 30 januari, 1 en 2 april te Bonn, 17 en 18 juni, alsmede 26 en 27 augustus en onder voorzitterschap van de heer GRIES op 4 en 5 november en 9 en 10 december 2008 te Münster ;

de Werkgroep Afvalverwijdering en Milieubescherming in de Rijnvaart onder voorzitterschap van de heer KLICHE op 14 februari te Brussel en op 23 september 2008 te Straatsburg ;

het "Steering Committee" van het project « International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals" (ISGINTT) onder voorzitterschap van de heer JAEGERS op 10 januari te Londen en op 16 mei 2008 te Duisburg ;

de « working group » van de ISGINTT-groep (ISGINTT)wg) onder voorzitterschap van de heer PÖTTMANN op 7 en 8 mei 2008 te Rotterdam ;

de werkgroep « Bescherming van de Binnenvaart tegen terroristische Aanslagen » onder voorzitterschap van de heer CLAUß op 24 januari te Bonn;

de Ad hoc-werkgroep "Reorganisatie van de Reglementen" onder voorzitterschap van de heer MENSINK op 3 april 2008 te Bonn ;

de Ad hoc-werkgroep « Communicatiestrategie van de CCR » onder voorzitterschap van de heer BELLENGER op 14 mei en 8 oktober 2008 te Straatsburg ;

de Ad hoc-werkgroep "Informatie, communicatie en samenwerking bij ernstige ongevallen" onder voorzitterschap van de heer BLOCK op 20 februari te Straatsburg en op 28 april te Nijmegen, en onder voorzitterschap van de heer KAUNE op 3 september te Straatsburg/Gambshheim en op 12 november 2008 te Bonn ;

de Ad hoc-werkgroep « Identificatie » onder voorzitterschap van de SECRETARIS-GENERAAL op 28 februari 2008 te Straatsburg ;

de Ad hoc-werkgroep voor de voorbereiding van het Congres 2009 van de CCR onder voorzitterschap van de SECRETARIS-GENERAAL op 25 augustus te Bonn, onder voorzitterschap van de PLAATSVERVANGEND SECRETARIS-GENERAAL op 7 oktober te Straatsburg en op 12 november 2008 te Bonn ;

de gemeenschappelijke werkgroep WP 15/AC2 van de ECE/VN (Comité Veiligheid ADN-CS) onder voorzitterschap van de heer REIN van 21 tot en met 25 januari en 17 en 18 juni 2008 te Genève ;

het Administratief Comité (ADN-CA) onder voorzitterschap van de heer REIN op 19 juni te Genève ;

een internationale werkgroep voor de herziening van het CLNI, bestaand uit regeringsdeskundigen onder voorzitterschap van mevr. CZERWENKA op 11 april en 10 oktober 2008 te Straatsburg ;

Een gezamenlijk door de Internationale Commissie voor de Bescherming van de Rijn (ICBR) en de CCR georganiseerde workshop « Hydromorfologische maatregelen voor de Rijn : best practice ? » op 24 en 25 april 2008 op de zetel van de CCR te Straatsburg.

Aan deze workshop hebben ongeveer 70 personen deelgenomen, waaronder deskundigen voor de bescherming van het water en het milieu, binnenvaartinstanties van de Rijnsoeverstaten, verantwoordelijken voor de ruimtelijke ordening van waterwegen en het onderhoud van binnenwateren, vertegenwoordigers van non-gouvernementele organisaties en afgevaardigden van andere Rivierencommissies (commissies belast met milieubescherming en binnenvaart).

Zij hebben samen voorstellen gedaan voor aanbevelingen in de vorm van "best practices" voor inrichting, onderhoud en ruimtelijke ordening van waterwegen, rekening houdend met de belangen van de binnenvaart en het milieu. De voorstellen bevatten concrete maatregelen voor de rivier en de samenwerking tussen de twee commissie en doen aanbevelingen voor de verantwoordelijke nationale instanties op het gebied van de binnenvaart en milieubescherming.

Op 19 juni 2008 vond op de zetel van de CCR in Straatsburg een rondetafelbijeenkomst plaats over de « arbeidsmarkt en opleidingen ». Deze bijeenkomst had tot doel met alle betrokken partijen overeenstemming te bereiken over de aanpak van verschillende aspecten voor het stimuleren van de arbeidsmarkt en de prioriteitstelling binnen de beoogde maatregelen. Daarbij is ook ingegaan op de praktische uitvoering van de maatregelen. Afgezien van overheidsinstanties uit de lidstaten en waarnemerstaten van de CCR, waren er ook internationale organisaties aanwezig, alsmede woordvoerders van de sociale partners en opleidingsinstituten voor de binnenvaart.

Op 13 november 2008 vond op de zetel van de CCR in Straatsburg een derde workshop over de River Information Services (RIS) plaats. Op deze workshop werd gehoor gegeven aan het verzoek om meer informatie van de kant van het binnenvaartbedrijfsleven, de fabrikanten van apparatuur, de ondernemingen die schepen uitrusten en logistieke ondernemingen die actief zijn in de binnenvaart. Door middel van presentaties en discussies werden de meer dan 70 deelnemers geïnformeerd over beschikbare normen en handboeken, het gebruik van speciaal voor Inland-ECDIS ontwikkelde producten, elektronische meldingen aan boord van schepen, tracking en tracing van schepen (Inland-AIS) en mededelingen voor de binnenvaart.

- c) Op 7 oktober 2008 vond de Raadgevende Conferentie van erkende organisaties plaats onder voorzitterschap van de SECRETARIS-GENERAAL.
- d) In het kader van de versterkte samenwerking hebben de Centrale Commissie en de Donaucommissie de contacten en uitwisseling van informatie voortgezet.

De SECRETARIS-GENERAAL heeft de CCR op de vergaderingen van het Voorbereidend Comité voor de herziening van het Verdrag van Belgrado vertegenwoordigd.

- e) In het kader van de samenwerkingsovereenkomst die op 3 maart 2003 tussen de CCR en de Europese Commissie werd gesloten, heeft er op 30 mei 2008 een coördinatievergadering in Straatsburg plaatsgevonden. De Europese Commissie was aanwezig in de persoon van dhr. TRESTOUR, hoofd van de eenheid Beleid inzake Zeevervoer van het Directoraat-Generaal Energie en Transport en de CCR werd vertegenwoordigd door haar SECRETARIS-GENERAAL, dhr. WOEHLING.

Op 16 december 2008 heeft in Bonn een eerste informele bijeenkomst plaatsgevonden tussen de CCR en de Europese Commissie waarop gesprekken werden gevoerd over mogelijkheden voor de versterking van de samenwerking.

- f) De CCR en de Moezelcommissie willen hun samenwerking eveneens versterken. De SECRETARIS-GENERAAL van de CCR, Dhr. WOEHLING en de Voorzitter van de Moezelcommissie, dhr. ERNST, hebben op 12 september 2008 een administratief samenwerkingsakkoord ondertekend waarin dit streven geformaliseerd wordt.

2. Het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid van Rijnvarenden is in 2008 niet bijeengekomen.

3. Betrekkingen met andere internationale organisaties

- a) Het secretariaat heeft de Centrale Commissie vertegenwoordigd :
- bij de Europese Commissie (diverse vergaderingen van werkgroepen waarop binnenvaartaangelegenheden behandeld werden) ;
 - bij het Comité Vervoer over Land van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties in Genève, alsmede op vergaderingen van werkgroepen en deskundigengroepen waar binnenvaartkwesities aan bod kwamen ;
 - op de hoorzittingen en colloquia van de Europese Conferentie van Ministers van Vervoer (CEMT) ;
 - bij het Managementcomité voor de sociale Zekerheid van de Raad van Europa ;
 - bij de Donaucommissie (vergadering van technisch deskundigen en samenwerking tussen de twee secretariaten) ;
 - bij de Internationale Commissie voor de Bescherming van de Rijn ;
 - bij de Internationale Vereniging van het Rijnschepenregister (IVR) ;
 - de Internationale Permanente Vereniging van de Congressen van de Scheepvaart (AIPCN) ;
- b) De Europese Commissie werd op de gewone plenaire voorjaarszitting vertegenwoordigd door dhr. TRESTOUR, afdelingshoofd, en op de najaarszitting door dhr. SCHEELE, directeur van directoraat B – Logistiek Vervoer – TEN- T en co-modaliteiten.

De Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties werd op de gewone plenaire najaarszitting door mevrouw JAIMURZINA, administratief medewerkster, vertegenwoordigd.

De Donaucommissie werd op de plenaire najaarszitting door de heer VALKAR, hoofd van het secretariaat, vertegenwoordigd.

De Internationale Commissie voor de Bescherming van de Rijn werd op de plenaire voorjaarszitting vertegenwoordigd door mevrouw SCHULTE-WÜLWER-LEIDIG, plaatsvervangend hoofd van het secretariaat, en op de najaarszitting door de heer SICHERMAN, voorzitter.

De Moezelcommissie werd op de gewone plenaire najaarszitting vertegenwoordigd door mevrouw BRUCKNER, hoofd van het secretariaat.

III. KAMER VAN BEROEP

Op 1 januari 2008 bestond de Kamer van Beroep van de Centrale Commissie uit de navolgende leden:

	<u>Rechters :</u>		<u>Plaatsvervangend rechters :</u>
Dhr.	BALL (Duitsland)		FROMMELT (Duitsland)
	CRAEYBECKX (België) President		VERSTREKEN (België)
	HAEGEL (Frankrijk)		Dhr. VILLA en Mw. GEBHARDT (Frankrijk)
			Met ingang van 01.07.2008
	HAAK (Nederland)		DE SAVORNIN-LOHMAN (Nederland)
	STAEHELIN (Zwitserland)		RAPP (Zwitserland)

Griffier : Mw. TOURNAYE

De Kamer van Beroep is onder voorzitterschap van Mr. CRAEYBECKX op 14 februari en 25 september 2008 ter zitting bijeengekomen en heeft in hoger beroep twee vonnissen in civiele zaken en drie in strafrechtelijke zaken gewezen.

PROTOCOL 33

Persbericht

Besluit

Het persbericht is goedgekeurd.

PROTOCOL 34

Datum van de volgende vergadering

Besluit

De volgende plenaire vergadering vindt plaats op 3 december 2009 te Straatsburg.