

**CENTRALE
COMMISSIE
VOOR DE
RIJNVAART**



NAJAARZITTING 2010

AANGENOMEN BESLUITEN

(2010 - II)

Straatsburg, 8 en 9 december 2010

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

CC/R (10) 2 - Final

NAJAARSZITTING 2010

AANGENOMEN BESLUITEN

(2010-II)

Straatsburg, 8 en 9 december 2010

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
Protocol 2: Toekenning van de waarnemersstatus aan Polen	1

II. Algemene en juridische zaken

Protocol 3: Erkenning van het Oostenrijkse, Bulgaarse, Roemeense, Poolse, Slowaakse en Hongaarse dienstboekje	2
Protocol 4: Administratieve Overeenstemming over de Samenwerking voor de Wederzijdse Erkenning van Dienstboekjes	7
Protocol 5: Erkenning van het Poolse vaarbewijs	72
Protocol 6: Overeen te komen administratieve instemming met de Poolse Republiek	77
Protocol 7: Overzicht van de wederzijdse erkenning van vaarbewijzen en toekomstperspectieven: discussie met de Staten met waarnemersstatus	98
Protocol 8: Ontwikkeling van de marktobservatie van de binnenvaart met betrekking tot het verkeer in Midden- en Oost-Europa	98
Protocol 9: Uitwisseling over de economische conjunctuur in de Europese binnenvaart	98
Protocol 10: Actuele voorwaarden voor de toegang tot de Rijnvaartmarkt	98
Protocol 11: Gedachtewisseling met de Staten met waarnemersstatus over de toepassing van de Rijnvaartverklaring in de praktijk	98
Protocol 12: Stand van zaken van de goedkeuring betreffende CMNI	98
Protocol 13: Vooruitzichten voor de herziening van het CLNI-Verdrag voor de uitbreiding ervan naar de Staten van Midden- en Oost-Europa	98
Protocol 14: Werkzaamheden met betrekking tot het CEVNI	99

	Bladzijde
Protocol 15: Inwerkingtreding van het ADN-Verdrag	99
Protocol 16: Harmonisatie van technische voorschriften van schepen	99
Protocol 17: Inwerkingtreding van het CDNI-Verdrag (verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart)	99
Protocol 18: Versterking van de samenwerking tussen de actoren in de Europese binnenvaart	99
 III. Economische zaken	
Protocol 19: Economische situatie in de Rijnvaart – Gevolgen van de economische crisis	99
Protocol 20: Mededeling van VNF inzake het project Saône-Moezel/Rijn	111
 IV. Klimaatverandering	
Protocol 21: Klimaatverandering en Rijnvaart	111
 V. Duurzaamheid van de Rijn- en binnenvaart	
Protocol 22: Duurzaamheid van de Rijn- en binnenvaart	125
 VI. Verkeersregels	
Protocol 23: Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 van het Rijnvaartpolitiereglement (Artikelen 1.01, 1.02, 1.07, 1.09, 1.10, hoofdstuk 4, 4.06, 4.07, 6.32, 10.01, 11.02 tot en met 11.05, 12.01)	125
Protocol 24: Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement - Teken van het verbod van toegang aan boord, teken van het verbod te roken, onbeschermd licht of vuur te gebruiken (artikelen 3.31 en 3.32, bijlage 3)	126
Protocol 25: Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement - Bescherming van het water tegen verontreiniging en verwijdering van scheepsafvalstoffen (artikel 1.10, hoofdstuk 15 en bijlage 10)	130

VII. Technische voorschriften voor schepen

Protocol 26: Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (artt. 1.01, 7.06, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, Bijlagen F, G, K en N)	140
Protocol 27: Wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 - Eisen aan boordzuiveringsinstallaties (Hoofdstuk 14a)	141
Protocol 28: Definitieve wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn - Bijzondere bepalingen voor vaartuigen met een lengte van meer dan 110 m (Hoofdstuk 22a)	190
Protocol 29: Definitieve wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn - Keuringen (Inhoudsopgave, artt. 1.01, 2.01, 3.02, 6.09, 8.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 11.12, 14.13, 14.14, 14.15, 24.02, 24.06, bijlage B)	198
Protocol 30: Definitieve wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn op grond van bij de toepassing verworven praktische ervaringen en ter verduidelijking van bepaalde eisen (Inhoudsopgave, artt. 2.01, 10.02, 10.03, 15.02, 15.03, 15.06, 15.11, 24.02, 24.05, 24.06, bijlage G)	207

VIII. Vervoer van gevaarlijke stoffen over binnenwateren

Protocol 31: Vervoer van gevaarlijke goederen over binnenwateren	221
--	-----

IX. Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg

Protocol 32: Uitbreiding van de Rijnhaven Weil – Nord	221
Protocol 33: Inlaatwerken van de geplande polder Wyhl/Weisweil	224

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

Protocol 34: Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisnemingen van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften	226
--	-----

XI. Begroting en beheer

Protocol 35: Goedkeuring van de rekening over het jaar 2009 van de Centrale Commissie	226
Protocol 36: Goedkeuring van de rekening over het jaar 2009 van het Administratief Centrum *van de Sociale Zekerheid voor Rijnvarenden	226

XII. Diversen

Protocol 37: Aanvraag voor de status van erkende niet-gouvernementele organisatie - Aanvraag van AQUAPOL	227
Protocol 38: Voor de status van erkende niet-gouvernementele organisatie - Aanvraag van de EBI.....	227
Protocol 39: Voor de status van erkende niet-gouvernementele organisatie - Aanvraag van EDINNA	228
Protocol 40: Ontwikkeling van scheepvaartgerelateerde verontreiniging van de Rijn - MTBE/ETBE als voorbeeld van reductie in emissies	229
Protocol 41: Onderbreking van het sluisbedrijf op het Grote Kanaal van de Elzas en op de gekanaliseerde Rijn en in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek tijdens de Kerst- en Nieuwjaarsnacht	229
Protocol 42: Onderbreking van het sluisbedrijf in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek gedurende het weekeinde	229
Protocol 43: Persbericht	230
Protocol 44: Datum van de volgende vergadering	230



AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE NAJAARZITTING 2010

PROTOCOL 1

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

Geen besluit.

PROTOCOL 2

Toekenning van de waarnemersstatus aan Polen

Besluit

De Centrale Commissie,

I

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

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

vaststellende dat Polen heeft verklaard de voor de waarnemersstatus bij de CCR geldende voorschriften te accepteren,

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

overwegende dat de deelname van Polen 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 Polen,

II

geeft aan haar secretaris-generaal de opdracht het bijgaande besluit aan de autoriteiten van Polen 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 Polen af te stemmen.

PROTOCOL 3

Erkenning van het Oostenrijkse, Bulgaarse, Roemeense, Poolse, Slowaakse en Hongaarse dienstboekje

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 dienstboekjes 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,

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

I

erkent, onder voorbehoud van de inwerkingtreding van de bij het besluit 2010-II-4 gevoegde Administratieve Overeenstemming over de Samenwerking voor de Wederzijdse Erkenning van Dienstboekjes, de geldigheid op de Rijn van de volgende dienstboekjes:

- het Bulgaarse dienstboekje, afgegeven door de bevoegde Bulgaarse autoriteiten krachtens de verordening inzake de bekwaamheden van scheepvaartpersoneel ("Regulation No. 6 on Seafarers' Competence in the Republic of Bulgaria"), die werd aangenomen op 4 december 2007,
- het Roemeense dienstboekje, afgegeven door de bevoegde Roemeense autoriteit krachtens de beschikking 319/2006 van 3 maart 2006, laatstelijk gewijzigd op 20 september 2007,
- het Poolse dienstboekje, afgegeven door de bevoegde Poolse autoriteiten krachtens de beschikking inzake bekwaamheden in de binnenvaart, aangenomen op 23 januari 2003 en laatstelijk gewijzigd op 14 augustus 2009 (publicatieblad 2009, nr.110, punt 916),
- het Oostenrijkse dienstboekje, afgegeven door de bevoegde Oostenrijkse autoriteiten krachtens de wet inzake de binnenvaart, aangenomen op 9 juni 2005 ("Schiffahrtsgesetz" BGBl I, Nr. 62/1997) en laatstelijk gewijzigd op 25 maart 2009 (BGBl.I Nr. 17/2009) en de verordening inzake de minimumbemanning op schepen ("Schiffsbesatzungsverordnung"), aangenomen op 27 december 2004 en laatstelijk gewijzigd op 30 juni 2009, onder de opschortende voorwaarde dat de Oostenrijkse autoriteiten de CCR voor 1 juli 2011 meedelen dat de reglementaire wijzigingen voor de invoering van een medische keuring met betrekking tot kleurenblindheid in werking zijn getreden,

- het Slowaakse dienstboekje, afgegeven door de bevoegde Slowaakse autoriteit krachtens de wet nr. 338/2000 en de decreten 12/2005 en 4052/2010/SCLVD/z. 08639-M van het Ministerie van Transport, Postwezen en Telecommunicatie, onder de opschortende voorwaarde dat de Slowaakse autoriteiten de CCR voor 1 juli 2011 meedelen dat er wettelijke en reglementaire bepalingen van kracht zijn geworden waardoor in het Slowaakse dienstboekje een pagina wordt opgenomen die voorbehouden zal zijn voor de aantekening van bekwaamheden overeenkomstig de Rijnregelgeving, de voorschriften met betrekking tot het zichtvermogen worden gewijzigd en de validatiemodaliteiten van afgelegde reizen door de Slowaakse autoriteiten worden gepreciseerd,
- het Hongaarse dienstboekje, afgegeven door de bevoegde Hongaarse autoriteiten krachtens beschikking 26/2002 (XI. 29.) GKM, inzake het dienstboekje voor schippers en zeelieden, onder de opschortende voorwaarde dat de Hongaarse autoriteiten de CCR voor 1 juli 2011 meedelen dat de reglementaire wijziging in werking is getreden waardoor in het Hongaarse dienstboekje een pagina voorbehouden zal zijn voor de aantekening van bekwaamheden overeenkomstig de Rijnregelgeving,

Door deze erkenning, erkent de CCR de in de erkende dienstboekjes aangetekende vaartijd en lichamelijke en geestelijke geschiktheid. De bekwaamheden die op de Rijn gelden, worden door de Rijnautoriteiten ingeschreven op de pagina van het dienstboekje dat is voorbehouden aan Rijnbekwaamheden.

II

De Centrale Commissie neemt deze wijzigingen over in bijlage A5 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn.

De in de bijlage vermelde wijzigingen zullen van kracht worden op 1 juli 2011, onder voorbehoud van de inwerkingtreding van de bij Besluit 2010-II-4 Administratieve Overeenstemming over de Samenwerking voor de Wederzijdse Erkenning van Dienstboekjes.

Bijlage

Bijlage

- *Bijlage A5 bij het Reglement betreffende Scheepvaartpersoneel op de Rijn komt te luiden:*

In het buitenland opgestelde, als gelijkwaardig erkende dienstboekjes

Staat	Nationale autoriteit(en) van afgifte		Besluit	
Tsjechische Republiek				
Státní plavební správa Praha	Jankovcova 4 170 00 Praha 7	Tel : 234 637 111 Fax : 266 710 545 pobocka@spspraha.cz	2000-I-26	
Státní plavební správa Děčín	Labská 694/21 405 01 Děčín 1	Tel: 412 557 411 Fax: 412 557 410 pobocka@spsdecin.cz		
Státní plavební správa Píerov	Seifertova 33 750 02 Píerov	Tel: 581 284 254 Fax: 581 284 256 pobocka@spsprerov.cz		
Oostenrijk				
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schiffahrtsbehörde	Radetzkystraße 2 1030 Wien	Tel. +43 1 71162 Fax +43 1 7130326 mobiel: +43 664 818 88 68 +43 664 818 89 09 +43 664 818 89 10 w2@bmvit.gv.at	2010-II-3	
Voor het aanbrengen van de controlestempels zijn ook de volgende instanties bevoegd :				
Schiffahrtsaufsicht Hainburg	Donaulände 2 2410 Hainburg	Tel.: +43 2165 62 365 Fax: +43 2165 62 365-99 mobiel: +43 664 818 88 50 +43 664 818 88 51 +43 664 818 88 52 schiffahrtsaufsicht.hainburg@bmvit.gv.at		
Schiffahrtsaufsicht Wien	Handelskai 267 1020 Wien	Tel.: +43 1 728 37 00 Fax: +43 1 728 37 00-99 mobiel: +43 664 / 818 88 53 +43 664 / 818 88 54 +43 664 / 818 88 55 +43 664 / 818 88 56 schiffahrtsaufsicht.wien@bmvit.gv.at		
Schiffahrtsaufsicht Krems	Am Schuttdamm 1 3500 Krems	Tel.: +43 2732 / 83 170 Fax: +43 2732 / 83 170-99 mobiel: +43 664 / 818 88 57 +43 664 / 818 88 58 +43 664 / 818 88 59 schiffahrtsaufsicht.krems@bmvit.gv.at		
Schiffahrtsaufsicht Grein	Am Hofberg 2 4360 Grein	Tel.: +43 7268 / 320 Fax: +43 7268 / 7431 mobiel: +43 664 / 818 88 60 +43 664 / 818 88 61 +43 664 / 818 88 62 schiffahrtsaufsicht.grein@bmvit.gv.at		

Staat	Nationale autoriteit(en) van afgifte		Besluit
Oostenrijk			2010-II-3
Schiffahrtsaufsicht Linz	Regensburgerstraße 4 4020 Linz	Tel.: +43 732 / 777 229 Fax: +43 732 / 777 229-99 mobiel: +43 664 / 818 88 63 +43 664 / 818 88 64 +43 664 / 818 88 65 schiffahrtsaufsicht.linz@bmvit.gv.at	
Schiffahrtsaufsicht Engelhartzell	Nibelungenstraße 3 4090 Engelhartzell	Tel.: +43 7717 / 8026 Fax: +43 7717 / 8026-99 mobiel: +43 664 / 818 88 66 +43 664 / 818 88 67 +43 664 / 818 88 70 schiffahrtsaufsicht.engelhartzell@bmvit.gv.at	
Bulgarije			
Maritime Administration	Ruse 7000 20 Pristanistna St.	Tel : +359 82 815 815 Fax : +359 82 824 009 stw_rs@marad.bg	2010-II-3
Maritime Administration	Lom 3600 3 Dunavski park St.	Tel : +359 971 66 963 Fax : +359 971 66 961 stw_lm@marad.bg	
Hongarije			2010-II-3
Directie Strategie en Methodologie Departement Scheepvaart en Burgerluchtvaart Nemzeti Közlekedési Hatóság, Stratégiai és Módszertani Igazgatóság, Hajózási és Légiközlekedési Főosztály	Postadres: 1389 Boedapest 62, Postbus 102 Kantooradres : 1066 Boedapest, Teréz körút 62	Tel. : +36 1 815 9646 Fax : +36 1 815 9659 hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu	
Polen			2010-II-3
Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy	ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz	Tel. +48 52 322-02-73, Fax +48 52 322-68-84 urząd@bydg.uzs.gov.pl	
Inland Navigation Office in Gdańsk Urząd Żeglugi Śródlądowej w Gdańsku	ul. Toruńska 8/4 80-841 Gdańsk	Tel. +48 58 301-84-14 Fax +48 58 301-84-14 urząd@gda.uzs.gov.pl	
Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Żeglugi Śródlądowej w Giżycku	ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko	Tel. +48 87 428-56-51 Fax +48 87 428-56-51 urząd@giz.uzs.gov.pl	
Inland Navigation Office in Kędzierzyn- Kozle Urząd Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu	ul. Chełmońskiego 1 47-205 Kędzierzyn-Koźle	Tel. +48 77 472-23-60 Fax +48 77 472-23-61 urząd@k-k.uzs.gov.pl	
Inland Navigation Office in Krakow Urząd Żeglugi Śródlądowej w Krakowie	ul. Skawińska 31/3 31-066 Kraków	Tel. +48 12 430-53-97 Fax +48 12 430-53-97 urząd@kr.uzs.gov.pl	
Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie	Plac Batorego 4 70-207 Szczecin	Tel. +48 91 434-02-79 Fax +48 91 434-01-29 urząd@szn.uzs.gov.pl	

Staat	Nationale autoriteit(en) van afgifte		Besluit
Polen			2010-II-3
Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Żeglugi Śródlądowej w Warszawie	ul. Dubois 9 00-182 Warszawa	Tel. +48 22 635-93-30 Fax +48 22 635-93-30 urząd@waw.uzs.gov.pl	
Inland Navigation Office in Wrocław Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu	ul. Kleczkowska 52 50-227 Wrocław	Tel. +48 71 329-18-93 Fax +48 71 329-18-93 urząd@wroc.uzs.gov.pl	
Roemenië			2010-II-3
Roemeense Scheepvaartautoriteit, Constanta	Port No. 1, 900900 Constanta	Tel: 0040241555676 Fax: 0040341730349 rna@rna.ro lgrigore@rna.ro	
Slowaakse Republiek			2010-II-3
Státna plavebná správa (ŠPS) Vedúci odboru plavebnej bezpečnosti	Prístavná 10, 821 09 Bratislava 2	Tel: + 421 2 333 00217 Fax: +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913 sekretariat @sps.sk	

Op de pagina van de website van de CCR die gewijd is aan informatie over de toepassing van de Administratieve Overeenstemming over de Wederzijdse Erkenning van Dienstboekjes, zal het model van de erkende dienstboekjes toegankelijk zijn.

PROTOCOL 4

Administratieve Overeenstemming over de Samenwerking voor de Wederzijdse Erkenning van Dienstboekjes

Besluit

De Centrale Commissie,

gelet op haar wens de wederzijdse erkenning van vaarbewijzen te bevorderen,

onder verwijzing naar 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 het feit dat het mogelijk is over te gaan tot de erkenning van het Tsjechische*, Bulgaarse, Poolse, en Roemeense dienstboekje op de Rijn,

gelet op het feit dat het mogelijk is over te gaan tot de erkenning op de Rijn van het Oostenrijkse dienstboekje onder voorbehoud van een opschortende voorwaarde ten aanzien van de inwerkingtreding voor 1 juli 2011 van een reglementaire wijziging ter invoering van een medische keuring met betrekking tot kleurenblindheid,

gelet op het feit dat het mogelijk is over te gaan tot de erkenning op de Rijn van het Hongaarse dienstboekje onder voorbehoud van een opschortende voorwaarde ten aanzien van een reglementaire wijziging vóór 1 juli 2011 waardoor in het Hongaarse dienstboekje een pagina wordt opgenomen die voorbehouden zal zijn voor de aantekening van bekwaamheden overeenkomstig de Rijnregelgeving,

gelet op het feit dat het mogelijk is over te gaan tot de erkenning op de Rijn van het Slowaakse dienstboekje onder voorbehoud van een opschortende voorwaarde, dat er voor 1 juli 2011 wettelijke en reglementaire bepalingen van kracht zijn geworden waardoor in het Slowaakse dienstboekje een pagina wordt opgenomen die voorbehouden zal zijn voor de aantekening van bekwaamheden overeenkomstig de Rijnregelgeving, de voorschriften met betrekking tot het zichtvermogen worden gewijzigd en de modaliteiten voor de validatiemodaliteiten van afgelegde reizen door de Slowaakse autoriteiten worden gepreciseerd,

gelet op het belang, de erkenning door middel van samenwerkingsmechanismen tussen de verschillende betrokken overheidsinstanties te begeleiden,

gelet op de noodzaak, de termen van de samenwerking in overleg met alle betrokken nationale overheden vast te stellen,

neemt met tevredenheid kennis van de onderhandelingen die het Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding voor een administratieve overeenstemming over de samenwerking met de betrokken nationale overheden heeft gevoerd,

geeft opdracht aan haar Secretaris-Generaal de in de bijlage bij dit besluit in het Frans, Duits, Nederlands en Engels gevoegde Administratieve Overeenstemming over de Samenwerking namens de CCR te ondertekenen.

Bijlage

* Besluit 2000-I-26.

**Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle
des livrets de service**

Préambule

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (ci-après la "CCNR")

et les Administrations nationales suivantes :

Ministère des Transports, de l'Innovation et de la Technologie de la République autrichienne
Ministère du Transport, des technologies de l'information et des communications, Administration maritime, de la République bulgare
Ministère du développement national de la Hongrie
Ministère de l'Infrastructure de la République de Pologne
Ministère du Transport et de l'Infrastructure de la Roumanie
Ministère du Transport, de la construction et du développement régional de la République slovaque
Ministère du Transport de la République tchèque

(ci-après les "Administrations contractantes"),

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

Conscientes que la reconnaissance mutuelle des livrets de service en Europe, en facilitant la libre circulation des membres d'équipage en Europe, fait partie des mesures qui permettraient de lutter contre la pénurie de personnel dont souffre le secteur,

Constatant la grande similitude des livrets de service utilisés en Europe, pour toutes les informations autres que les qualifications y figurant,

Souhaitant agir aussi rapidement et sur une base aussi paneuropéenne que possible,

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),

Notant que la conclusion du présent arrangement multilatéral pour la reconnaissance mutuelle des livrets de service ne fait pas obstacle à la conclusion, en parallèle et en complément, d'arrangements bilatéraux, entre la CCNR et certaines Administrations contractantes, ou entre Administrations contractantes, pour la reconnaissance mutuelle des qualifications,

Convaincues de l'utilité de poursuivre parallèlement les travaux visant à la reconnaissance mutuelle des qualifications fondées sur des diplômes et des formations en navigation intérieure,

Constatant que la reconnaissance mutuelle des livrets de service doit s'accompagner de mécanismes de coopération administrative entre les autorités compétentes, pour notamment préciser les modalités d'inscriptions dans les livrets de service reconnus, développer des pratiques communes et mettre en place des systèmes fiables d'échange d'information,

Reconnaissant qu'il sera souhaitable à terme de faire en sorte qu'une personne ne soit titulaire que d'un livret de service,

Sont convenues de l'Arrangement qui suit.

Article 1^{er}

Autorités compétentes

Les autorités compétentes sont les autorités habilitées à délivrer les livrets de service et à y apposer des visas de contrôle.

La liste des autorités rhénanes compétentes pour la délivrance des livrets de service rhénans et l'apposition des visas de contrôle figure à l'annexe 1.

La liste des autorités compétentes des Administrations contractantes pour la délivrance des livrets de service nationaux et l'apposition des visas de contrôle figure à l'annexe 2.

Article 2

Reconnaissance mutuelle

1. La CCNR reconnaît la validité sur le Rhin des livrets de service nationaux délivrés par les autorités compétentes des Administrations contractantes.
2. Les Administrations contractantes reconnaissent la validité, sur les voies d'eau situées sur le territoire national de l'Etat dont elles relèvent, des livrets de service délivrés par les autorités rhénanes compétentes et par les autorités compétentes des autres Administrations contractantes.

Article 3

Recueil des données par l'autorité de délivrance

1. Toute autorité compétente tient un registre des livrets de service qu'elle a délivrés. Ce registre comporte au minimum les données suivantes :
 - le numéro du livret de service,
 - la date de délivrance,
 - le nom et le prénom du titulaire,
 - la date et le lieu de naissance du titulaire,
 - la nationalité et la nature de la pièce d'identité présentée,
 - la qualification du titulaire.
2. Toute autorité compétente tient aussi un dossier pour chaque titulaire d'un livret de service qu'elle a délivré, dans lequel sont notamment conservés :
 - une copie des certificats et diplômes correspondant aux qualifications inscrites,
 - une copie de la preuve des temps de navigation quand la qualification a été obtenue sur la base du temps de navigation requis,
 - un certificat médical attestant de l'aptitude physique et psychique du titulaire.

Article 4

Echange d'informations

1. Sur demande, un specimen de chaque livret de service reconnu est fourni à l'autorité compétente figurant aux annexes 1 ou 2 qui le souhaite.
2. Sur demande, chaque autorité compétente rend accessible à toute autorité compétente les informations listées à l'article 3, relatives aux livrets de service délivrés.

Article 5

Inscriptions par les autorités compétentes dans les livrets de service reconnus

1. *Aptitude physique et psychique*
 - Les autorités rhénanes compétentes sont seules habilitées à inscrire dans un livret de service rhéan les mentions relatives à l'aptitude physique et psychique du titulaire. Celles-ci sont effectuées conformément à la réglementation rhénane. Ces inscriptions sont reconnues valables sur les voies d'eau situées sur le territoire national de l'ensemble des Administrations contractantes.
 - Les autorités compétentes de l'Etat de délivrance sont seules habilitées à inscrire dans un livret de service national les mentions relatives à l'aptitude physique et psychique du titulaire. Celles-ci sont effectuées conformément à la réglementation nationale de l'Etat de délivrance. Les Administrations contractantes reconnaissent la validité de ces inscriptions sur les voies d'eau situées sur leur territoire national et la CCNR reconnaît la validité de ces inscriptions sur le Rhin.
2. *Visas de contrôle des voyages et temps de navigation accomplis*

Les visas de contrôle des voyages et temps de navigation accomplis peuvent être apposés dans les livrets de service reconnus par toute autorité compétente telle que définie à l'article 1^{er}.
3. *Qualification*
 - Les autorités rhénanes compétentes sont seules habilitées à inscrire dans tout livret de service (rhéan ou non) les mentions relatives à la qualification du titulaire conforme à la réglementation rhénane. Ces inscriptions sont effectuées sur la page du livret de service réservée aux qualifications conformes à la réglementation rhénane. Ces inscriptions sont les seules reconnues valables sur le Rhin.
 - Les autorités nationales compétentes de l'Etat de délivrance sont seules habilitées à inscrire dans un livret de service national les mentions relatives à la qualification du titulaire conforme à la réglementation nationale. Ces inscriptions sont effectuées sur la page du livret de service national réservée à cet effet. Elles peuvent aussi être inscrites sur la page du livret de service rhéan réservée à la qualification conformément aux dispositions en vigueur hors du Rhin. Ces inscriptions ne sont pas reconnues valables sur le Rhin.

Article 6

Réunions communes

Une réunion commune est organisée en tant que de besoin avec les experts nationaux de la CCNR et des Administrations contractantes. Les Commissions fluviales et la Commission européenne pourront y être représentées. Les réunions communes auront 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 rencontrées, des infractions constatées et des réponses souhaitables à y apporter,
- d'examiner et de développer les procédures d'échange d'informations,
- de coordonner les mécanismes de contrôle entre les Etats,
- de comparer les modalités d'obtention des qualifications et de progresser dans la reconnaissance mutuelle des qualifications.

Article 7

Secrétariat de l'Arrangement

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

- à fournir l'aide logistique nécessaire à l'organisation des réunions communes visées à l'article 6,
- à tenir à jour la liste des autorités compétentes figurant aux annexes 1 et 2,
- à faciliter l'échange d'informations entre les Administrations contractantes et entre celles-ci et la CCNR, ainsi qu'entre les autorités compétentes définies à l'article 1er,
- à assurer la gestion d'une page spécifique du site internet de la CCNR sur laquelle les informations utiles à l'application de l'Arrangement pourront être consultées,
- à entreprendre les autres tâches qui peuvent être nécessaires pour assurer le bon fonctionnement de l'Arrangement.

Article 8

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

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

Article 9

Fin de la reconnaissance mutuelle

1. Si la CCNR ou une Administration contractante estime qu'une modification réglementaire adoptée dans un des Etats concernés par l'Arrangement ou qu'une pratique d'une Administration contractante remet en cause la reconnaissance mutuelle, elle en avise sans délai le Secrétariat, qui transmettra à la CCNR et à l'ensemble des Administrations contractantes. Celles-ci s'efforcent de trouver une solution amiable pour maintenir la reconnaissance mutuelle des livrets de service. Une réunion commune pourra être convoquée à cet effet.
2. Si, au terme de la négociation, la CCNR ou l'une des Administrations contractantes reste convaincue que la reconnaissance mutuelle ne peut plus être maintenue sans causer un risque pour la sécurité de la navigation, elle pourra mettre fin à la reconnaissance mutuelle vis-à-vis de cette Administration contractante. Cette décision prendra effet vis-à-vis de l'Administration contractante concernée douze mois après sa notification au Secrétariat.

Article 10

Amendements

1. Modification des annexes

La CCNR et les Administrations contractantes notifient sans délai au Secrétariat toute modification relative à la liste des autorités compétentes figurant aux annexes 1 et 2. Le Secrétariat modifie en conséquence l'annexe concernée et la transmet à la CCNR et aux Administrations contractantes dans les meilleurs délais.

2. Amendement à l'Arrangement

La CCNR ou une Administration contractante peut soumettre au Secrétariat des propositions d'amendement à l'Arrangement. La CCNR et les Administrations contractantes transmettent au Secrétariat leur position et commentaires, dans un délai de 2 mois suivant la notification de la proposition par le Secrétariat. Dans leur réponse, elles précisent notamment si elles souhaitent la convocation d'une réunion commune. Une absence de réponse dans ce délai de 2 mois sera considérée comme un accord à la proposition soumise. L'amendement entrera en vigueur 60 jours après son approbation. Une version modifiée de l'Arrangement est transmise par le Secrétariat à la CCNR et à l'ensemble des Administrations contractantes avant la date d'entrée en vigueur de l'amendement.

Article 11

Dispositions finales

1. Le présent arrangement entrera en vigueur le 1^{er} juillet 2011.

La CCNR et les Administrations contractantes notifieront par écrit au Secrétariat, dans les plus brefs délais et au plus tard le 1^{er} juillet 2011, que les formalités internes requises pour l'entrée en vigueur de l'Arrangement, ont été accomplies. Le Secrétariat en informera la CCNR et les Administrations contractantes.

2. Toute administration nationale dont les livrets de service remplissent les critères spécifiés dans la résolution de la CCNR 2008-II-8, peut demander à adhérer à l'Arrangement. L'adhésion nécessite le consentement de la CCNR et de l'ensemble des Administrations contractantes. Elle se fait sans réserve et s'applique à l'Arrangement tel qu'il est établi au moment de l'adhésion. La demande formelle d'adhésion est déposée auprès du Secrétariat, qui la communique immédiatement à la CCNR et aux Administrations contractantes. L'adhésion est réputée avoir été acceptée à la fin d'une période de six mois suivant la date de cette communication, à moins que la CCNR ou une Administration contractante émette par écrit une objection. Celle-ci sera examinée dans le cadre d'une réunion commune. L'adhésion est alors acceptée à l'unanimité des parties présentes à la réunion commune. Les parties non représentées à la réunion commune ont un mois pour émettre des objections. L'adhésion devient effective trois mois après son acceptation par la CCNR et l'ensemble des Administrations contractantes, selon la procédure susmentionnée.
3. La CCNR ou toute Administration contractante peut se retirer de l'Arrangement, par notification écrite adressée au Secrétariat. Le Secrétariat en informe la CCNR et les Administrations contractantes. Le retrait prendra effet douze mois après réception de la notification par le Secrétariat.
4. L'Arrangement ne constitue pas un traité ou accord international au sens du droit international public engageant la responsabilité internationale des Administrations contractantes en tant qu'Etats ou de la CCNR comme organisation internationale. Il est conclu sans préjudice des droits et obligations résultant d'un quelconque accord international ou réglementation de l'Union européenne.
5. Les versions française, allemande, néerlandaise et anglaise de l'Arrangement font également foi. Les exemplaires signés sont déposés auprès du Secrétariat. Une copie certifiée conforme dans chaque langue est remise à la CCNR et à chacune des Administrations contractantes. Chaque Administration contractante procédera à la traduction de l'Arrangement dans sa langue nationale officielle.

Fait à Strasbourg, le 8 décembre 2010

Pour la CCNR

Jean-Marie WOEHLING
Secrétaire général

Pour les administrations contractantes

**Pour l'Administration de la République
autrichienne**

*Sous réserve de l'entrée en vigueur, avant le
1^{er} juillet 2011, des dispositions réglementaires
nationales intégrant un examen médical relatif au
daltonisme*)*

Dipl.-Ing Reinhardt VORDERWINKLER
Haute Autorité pour la Navigation Intérieure

Pour l'Administration de la République bulgare

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

Pour l'Administration de la Hongrie

Sous réserve de l'entrée en vigueur, avant le 1^{er} juillet 2011, des dispositions réglementaires nationales prévoyant l'insertion dans le livret de service hongrois d'une page réservée l'inscription des qualifications conformes à la réglementation rhénane)*

Tamás MARTON
Chef de section de la navigation

Pour l'Administration de la République polonaise

Marek CHMIELEWSKI
Directeur adjoint
Unité de sécurité de la navigation

Pour l'Administration de la Roumanie

Viorel Ion OLEA
Directeur Général
Direction Générale de l'Infrastructure et du
Transport Maritime

Pour l'Administration de la République slovaque

Sous réserve de l'entrée en vigueur, avant le 1^{er} juillet 2011, des dispositions législatives et réglementaires nationales prévoyant l'insertion dans le livret de service slovaque d'une page réservée à l'inscription des qualifications conformes à la réglementation rhénane, modifiant les exigences relatives à l'aptitude visuelle et précisant les modalités de validation, par les autorités slovaques, des voyages effectués)*

Matej VANICEK

Chef du bureau de la navigation intérieure

Pour l'Administration de la République tchèque

*Sous réserve de l'entrée en vigueur, avant le 1^{er} juillet 2011, des dispositions réglementaires nationales permettant la mise en oeuvre de cet Arrangement *)*

Dipl. Ing. Ivo TOMAN
Ministre délégué

*) Notification requise auprès du Secrétariat, qui transmettra à la CCNR et aux autres Administrations contractantes.

Liste des autorités rhénanes compétentes

Allemagne		
Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck	Moltkeplatz 17 23566 Lübeck wsa-luebeck@wsv.bund.de	Tél. 0451/6208-0 Fax 0451/6208190
Wasser- und Schifffahrtsamt Tönning	Am Hafen 40 25832 Tönning wsa-toenning@wsv.bund.de	Tél. 04861/615-0 Fax 04861/615325
Wasser- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel	Alte Zentrale 4 25541 Brunsbüttel wsa-brunsbuettel@wsv.bund.de	Tél. 04852/885-0 Fax 04852/885408
Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau	Schleuseninsel 2 24159 Kiel wsa-kiel-holtenau@wsv.bund.de	Tél. 0431/3603-0 Fax 0431/3603414
Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg	Moorweidenstr. 14 20148 Hamburg wsa-hamburg@wsv.bund.de	Tél. 040/44110-0 Fax 040/44110365
Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven	Am Alten Hafen 2 27472 Cuxhaven wsa-cuxhaven@wsv.bund.de	Tél. 04721/567-0 Fax 04721/567103
Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund	Wamper Weg 5 18439 Stralsund wsa-stralsund@wsv.bund.de	Tél. 03831/249-0 Fax 03831/249309
Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen	Franziuseck 5 28199 Bremen wsa-bremen@wsv.bund.de	Tél. 0421/5378-0 Fax 0421/5378400
Wasser- und Schifffahrtsamt Bremerhaven	Am Alten Vorhafen 1 27568 Bremerhaven wsa-bremerhaven@wsv.bund.de	Tél. 0471/4835-0 Fax 0471/4835210
Wasser- und Schifffahrtsamt Emden	Am Eisenbahndock 3 26725 Emden wsa-emden@wsv.bund.de	Tél. 04921/802-0 Fax 04921/802379
Wasser- und Schifffahrtsamt Wilhelmshaven	Mozartstr. 32 26382 Wilhelmshaven wsa-wilhelmshaven@wsv.bund.de	Tél. 04421/186-0 Fax 04421/186308
Wasser- und Schifffahrtsamt Hannoversch-Münden	Kasseler Str. 5 34646 Hann.-Münden wsa-hann-muenden@wsv.bund.de	Tél. 05541/9520 Fax 05541/9521400
Wasser- und Schifffahrtsamt Verden	Hohe Leuchte 30 27283 Verden wsa-verden@wsv.bund.de	Tél. 04231/898-0 Fax 04231/8981333
Wasser- und Schifffahrtsamt Minden	Am Hohen Ufer 1-3 32425 Minden wsa-minden@wsv.bund.de	Tél. 0571/6458-0 Fax 0571/64581200
Wasser- und Schifffahrtsamt Braunschweig	Ludwig-Winter-Str. 5 38120 Braunschweig wsa-braunschweig@wsv.bund.de	Tél. 0531/86603-0 Fax 0531/866031400
Wasser- und Schifffahrtsamt Uelzen	Greyerstr. 12 29525 Uelzen wsa-uelzen@wsv.bund.de	Tél. 0581/9079-0 Fax 0531/90791277

Allemagne		
Wasser- und Schifffahrtsamt Köln	An der Münze 8 50668 Köln wsa-koeln@wsv.bund.de	Tél. 0221/97350-0 Fax 0221/97350222
Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein	Königstr. 84 47198 Duisburg wsa-duisburg-rhein@wsv.bund.de	Tél. 02066/418-111 Fax 02066/418315
Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich	Emmericher Str. 201 47138 Duisburg wsa-duisburg-meiderich@wsv.bund.de	Tél. 0203/4504-0 Fax 0203/4504333
Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine	Münsterstr. 77 48431 Rheine wsa-rheine@wsv.bund.de	Tél. 05971/916-0 Fax 05971/916222
Wasser- und Schifffahrtsamt Meppen	Herzog-Arenberg-Str. 66 49716 Meppen wsa-meppen@wsv.bund.de	Tél. 05931/848-111 Fax 05931/848222
Wasser- und Schifffahrtsamt Freiburg	Stefan-Meier-Str. 4-6 79104 Freiburg wsa-freiburg@wsv.bund.de	Tél. 0761/2718-0 Fax 0761/2718155
Wasser- und Schifffahrtsamt Bingen	Schlossstr. 36 55411 Bingen wsa-bingen@wsv.bund.de	Tél. 06721/306-0 Fax 06721/306155
Wasser- und Schifffahrtsamt Mannheim	C8, 3 68159 Mannheim wsa-mannheim@wsv.bund.de	Tél. 0621/1505-0 Fax 0621/1505155
Wasser- und Schifffahrtsamt Stuttgart	Birkenwaldstr. 38 70191 Stuttgart wsa-stuttgart@wsv.bund.de	Tél. 0711/25552-0 Fax 0711/25552155
Wasser- und Schifffahrtsamt Trier	Pacelli-Ufer 16 54290 Trier wsa-trier@wsv.bund.de	Tél. 0651/3609-0 Fax 0651/3609155
Wasser- und Schifffahrtsamt Saarbrücken	Bismarckstr. 133 66121 Saarbrücken wsa-saarbruecken@wsv.bund.de	Tél. 0681/6002-0 Fax 0681/6002155
Wasser- und Schifffahrtsamt Heidelberg	Vangerowstraße 12 69115 Heidelberg wsa-heidelberg@wsv.bund.de	Tél. 06221/507-0 Fax 06221/507155
Wasser- und Schifffahrtsamt Koblenz	Schartwiesenweg 4 56070 Koblenz wsa-koblenz@wsv.bund.de	Tél. 0261/9819-0 Fax 0261/98193155
Wasser- und Schifffahrtsamt Aschaffenburg	Obernauer Str. 6 63739 Aschaffenburg wsa-aschaffenburg@wsv.bund.de	Tél. 06021/385-0 Fax 06021/385101
Wasser- und Schifffahrtsamt Schweinfurt	Mainberger Str. 8 97422 Schweinfurt wsa-schweinfurt@wsv.bund.de	Tél. 09721/206-0 Fax 09721/206101
Wasser- und Schifffahrtsamt Nürnberg	Marientorgraben 1 90402 Nürnberg wsa-nuernberg@wsv.bund.de	Tél. 0911/2000-0 Fax 0911/2000101

Allemagne		
Wasser- und Schifffahrtsamt Regensburg	Erlanger Str. 1 93059 Regensburg wsa-regensburg@wsv.bund.de	Tél. 0941/8109-0 Fax 0941/8109160
Wasser- und Schifffahrtsamt Dresden	Moritzburger Str. 1 01127 Dresden wsa-dresden@wsv.bund.de	Tél. 0351/8432-50 Fax 0351/8432381 oder 8489020
Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg	Fürstenwallstr. 19/20 39104 Magdeburg wsa-magdeburg@wsv.bund.de	Tél. 0391/530-0 Fax 0391/5302417
Wasser- und Schifffahrtsamt Lauenburg	Dornhorster Weg 52 21481 Lauenburg wsa-lauenburg@wsv.bund.de	Tél. 04153/558-0 Fax 04153/558448
Wasser- und Schifffahrtsamt Brandenburg	Brielower Landstraße 1 14772 Brandenburg wsa-brandenburg@wsv.bund.de	Tél. 03381/266-0 Fax 03381/266321
Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin	Mehringdamm 129 10965 Berlin wsa-berlin@wsv.bund.de	Tél. 030/69532-0 Fax 030/69532201
Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde	Schneidmühlenweg 21 16225 Eberswalde wsa-eberswalde@wsv.bund.de	Tél. 03334/276-0 Fax 03334/276171 ou 276172
Belgique		
FOD Mobiliteit en Vervoer Binnenvaartloket Antwerpen	Posthoflei 5 2600 Berchem	Tél. +32 3 229 00 48
SPF Mobilité et Transports Guichet Navigation Intérieure de Liège	La Batte 10 boîte 2 4000 Liège	Tél. +32 4 220 01 49
France		
Direction départementale des Territoires et de la Mer de la Loire-Atlantique, Service Transport, Centre instructeur de Sécurité Fluviale de Nantes	18, boulevard Gaston Serpette BP 53606 F-44036 NANTES Cedex 1	Tél. 02 40 71 02 15 Fax 02 40 71 02 19
Service de la navigation du Nord -Pas- de Calais, BRAF	263, quai d'Alsace BP 20018 F- 59001 Douai Braf.sn-nord-pdc@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 03 27 94 55 60 Fax 03 27 94 55 69
Service de la navigation du Rhône et de la Saône	11, Quai du Maréchal Joffre F-69002 Lyon Cedex 5 Pascale.Piquerez@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 04 72 56 17 70 Fax 04 78 37 96 84
Service de la navigation de la Seine	24, Quai d'Austerlitz F- 75013 PARIS Francis.Michon@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 01 44 06 19 62 Fax 01 44 06 18 89

France		
Service de la navigation de Strasbourg	Cité administrative 14 rue du Maréchal Juin F- 67084 Strasbourg cedex Henri.Gries@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 03 88 76 79 32 Fax 03 88 76 79 31
Service de la navigation de Toulouse	2 port Saint-Étienne BP 7204 F- 31073 Toulouse Cedex 7 Vincent.Melgoso@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 05 61 36 24 00 Fax 05 61 54 66 50
Pays-Bas		
Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart	Vasteland 12 e 3011 BL ROTTERDAM Postbus 23041	Tél. +31 104129544 Fax +31 104048019
Suisse		
Direction ports rhénans suisses Schweizerische Rheinhäfen Direktion	Postfach CH-4019 BASEL	Tél. +41 61 639 9595 Fax +41 61 639 9514

Liste des autorités compétentes des Administrations contractantes

République Tchèque		
Státní plavební správa Praha	Jankovcova 4 170 00 Praha 7	Tél. +420 234 637 111 Fax +420 266 710 545 pobočka@spspraha.cz
Státní plavební správa Děčín	Labská 694/21 405 01 Děčín 1	Tél. +420 412 557 411 Fax +420 412 557 410 pobočka@spsdecin.cz
Státní plavební správa Přešov	Seifertova 33 750 02 Přešov	Tél. +420 581 284 254 Fax +420 581 284 256 pobočka@spsprerov.cz
Autriche		
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schiffahrtsbehörde	Radetzkystraße 2 1030 Wien	Tél. +43 1 71162 Fax +43 1 7130326 mobil: +43 664 818 88 68 +43 664 818 89 09 +43 664 818 89 10 w2@bmvit.gv.at
Pour l'apposition des visas de contrôle, sont aussi compétentes les autorités suivantes :		
Schiffahrtsaufsicht Hainburg	Donaulände 2 2410 Hainburg	Tél. +43 2165 62 365 Fax +43 2165 62 365-99 mobil: +43 664 818 88 50 +43 664 818 88 51 +43 664 818 88 52 schiffahrtsaufsicht.hainburg@bmvit.gv.at
Schiffahrtsaufsicht Wien	Handelskai 267 1020 Wien	Tél. +43 1 728 37 00 Fax +43 1 728 37 00-99 mobil: +43 664 / 818 88 53 +43 664 / 818 88 54 +43 664 / 818 88 55 +43 664 / 818 88 56 schiffahrtsaufsicht.wien@bmvit.gv.at
Schiffahrtsaufsicht Krems	Am Schutzdamm 1 3500 Krems	Tél. +43 2732 / 83 170 Fax +43 2732 / 83 170-99 mobil: +43 664 / 818 88 57 +43 664 / 818 88 58 +43 664 / 818 88 59 schiffahrtsaufsicht.krems@bmvit.gv.at
Schiffahrtsaufsicht Grein	Am Hofberg 2 4360 Grein	Tél. +43 7268 / 320 Fax +43 7268 / 7431 mobil: +43 664 / 818 88 60 +43 664 / 818 88 61 +43 664 / 818 88 62 schiffahrtsaufsicht.grein@bmvit.gv.at

Autriche		
Schiffahrtsaufsicht Linz	Regensburgerstraße 4 4020 Linz	Tél. +43 732 / 777 229 Fax +43 732 / 777 229-99 mobil: +43 664 / 818 88 63 +43 664 / 818 88 64 +43 664 / 818 88 65 schiffahrtsaufsicht.linz@bmvit.gv.at
Schiffahrtsaufsicht Engelhartzell	Nibelungenstraße 3 4090 Engelhartzell	Tél. +43 7717 / 8026 Fax +43 7717 / 8026-99 mobil: +43 664 / 818 88 66 +43 664 / 818 88 67 +43 664 / 818 88 70 schiffahrtsaufsicht.engelhartzell@bmvit.gv.at
Bulgarie		
Maritime Administration	Ruse 7000 20 Pristanistna St.	Tél. +359 82 815 815 Fax +359 82 824 009 stw_rs@marad.bg
Maritime Administration	Lom 3600 3 Dunavski park St.	Tél. +359 971 66 963 Fax +359 971 66 961 stw_lm@marad.bg
Hongrie		
Direction de Stratégie et Méthodologie Département de la Navigation et de l'Aviation civile Nemzeti Közlekedési Hatóság, Stratégiai és Módszertani Igazgatóság, Hajózási és Légiközlekedési Főosztály	Adresse postale : 1389 Budapest 62 Pf. 102 Situation : 1066 Budapest, Teréz körút 62	Tél. +36 1 815 9646 Fax +36 1 815 9659 hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu
Pologne		
Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Zeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy	ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz	Tél. +48 52 322-02-73, Fax +48 52 322-68-84 urząd@bydg.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Zeglugi Śródlądowej w Gdańsku	ul. Toruńska 8/4 80-841 Gdańsk	Tél. +48 58 301-84-14 Fax +48 58 301-84-14 urząd@gda.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Zeglugi Śródlądowej w Giżycku	ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko	Tél. +48 87 428-56-51 Fax +48 87 428-56-51 urząd@giz.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Kedzierzyn- Kozle Urząd Zeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu	ul. Chełmońskiego 1 47-205 Kędzierzyn-Koźle	Tél. +48 77 472-23-60 Fax +48 77 472-23-61 urząd@k-k.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Krakow Urząd Zeglugi Śródlądowej w Krakowie	ul. Skawińska 31/3 31-066 Kraków	Tél. +48 12 430-53-97 Fax +48 12 430-53-97 urząd@kr.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Zeglugi Śródlądowej w Szczecinie	Plac Batorego 4 70-207 Szczecin	Tél. +48 91 434-02-79 Fax +48 91 434-01-29 urząd@szn.uzs.gov.pl

Pologne		
Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Zeglugi Śródlądowej w Warszawie	ul. Dubois 9 00-182 Warszawa	Tél. +48 22 635-93-30 Fax +48 22 635-93-30 urząd@waw.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Wrocław Urząd Zeglugi Śródlądowej we Wrocławiu	ul. Kleczkowska 52 50-227 Wrocław	Tél. +48 71 329-18-93 Fax +48 71 329-18-93 urząd@wroc.uzs.gov.pl
Roumanie		
Autorité navale roumaine, Constanta	Port No. 1, 900900 Constanta	Tél. +40 241555676 Fax +40 341730349 rna@rna.ro lgrigore@rna.r
République slovaque		
Státna plavebná správa (ŠPS) Vedúci odboru plavebnej bezpečnosti	Pristavná 10, 821 09 Bratislava 2	Tél. + 421 2 333 00217 Fax +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913 sekretariat @sps.sk

Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher

Präambel

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

und die folgenden nationalen Verwaltungen:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie der Republik Österreich
Ministerium für Verkehr, Informationstechnologie und Kommunikation, Seeverkehrsverwaltung, der Republik Bulgarien

Ministerium für nationale Entwicklung Ungarns

Ministerium für Infrastruktur der Republik Polen

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Rumäniens

Ministerium für Verkehr, Bau und Regionalentwicklung der Slowakischen Republik

Ministerium für Verkehr der Tschechischen Republik

(im Folgenden „Vertragsverwaltungen“),

haben

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

in dem Bewusstsein, dass die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher in Europa die Freizügigkeit der Besatzungsmitglieder in Europa erleichtert und daher zur Bekämpfung des Arbeitskräftemangels in dieser Branche beitragen kann,

in der Feststellung, dass die in Europa genutzten Schifferdienstbücher in allen Punkten außer dem der eingetragenen Befähigungen als gleichwertig angesehen werden können,

in dem Wunsch, so schnell und so gesamteuropäisch wie möglich zu handeln,

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

in der Feststellung, dass der Abschluss dieser multilateralen Verwaltungsvereinbarung zur gegenseitigen Anerkennung der Schifferdienstbücher dem gleichzeitigen und zusätzlichen Abschluss bilateraler Vereinbarungen zwischen der ZKR und bestimmten Vertragsverwaltungen, oder zwischen bestimmten Vertragsverwaltungen, zum Zwecke der gegenseitigen Anerkennung der Befähigungen nicht im Wege steht,

in der Überzeugung, dass es sinnvoll ist, gleichzeitig an der gegenseitigen Anerkennung der auf Abschlüssen und Ausbildungen in der Binnenschifffahrt basierenden Befähigungen weiterzuarbeiten,

in der Feststellung, dass die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher an Mechanismen der Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden zu koppeln ist, insbesondere um die Modalitäten für die Eintragungen in die anerkannten Schifferdienstbücher zu klären, gemeinsame Praktiken zu entwickeln und zuverlässige Systeme für den Informationsaustausch einzurichten,

in Anerkennung der Tatsache, dass es längerfristig wünschenswert wäre dafür zu sorgen, dass eine Person Inhaber nur eines einzigen Schifferdienstbuches sein kann,

die folgende Vereinbarung getroffen:

Artikel 1

Zuständige Behörden

Die zuständigen Behörden sind die Behörden, die zur Ausstellung der Schifferdienstbücher und zur Erteilung von Sichtvermerken befugt sind.

Die für die Ausstellung der rheinischen Schifferdienstbücher und die Erteilung von Sichtvermerken zuständigen rheinischen Behörden sind in Anlage 1 aufgeführt.

Die für die Ausstellung der nationalen Schifferdienstbücher und die Erteilung von Sichtvermerken zuständigen Behörden der Vertragsverwaltungen sind in Anlage 2 aufgeführt.

Artikel 2

Gegenseitige Anerkennung

1. Die ZKR anerkennt die Gültigkeit der von den zuständigen Behörden der Vertragsverwaltungen ausgestellten nationalen Schifferdienstbücher auf dem Rhein.
2. Die Vertragsverwaltungen anerkennen die Gültigkeit der von den zuständigen rheinischen Behörden und von den zuständigen Behörden der anderen Vertragsverwaltungen ausgestellten Schifferdienstbücher auf den Wasserstraßen, die im Hoheitsgebiet ihres Staates liegen.

Artikel 3

Datenhaltung durch die ausstellende Behörde

1. Von den zuständigen Behörden ist ein Verzeichnis der jeweils von ihnen ausgestellten Schifferdienstbücher zu führen. In dieses Verzeichnis sind folgende Mindestangaben aufzunehmen:
 - Nummer des Schifferdienstbuchs
 - Ausstellungsdatum
 - Name und Vorname des Inhabers
 - Geburtsdatum und Geburtsort des Inhabers
 - Staatsangehörigkeit und Art des Ausweises
 - Befähigung des Inhabers.
2. Bei der jeweils zuständigen Behörde ist zudem für die Inhaber der von ihr ausgestellten Schifferdienstbücher jeweils eine Akte zu führen, in der insbesondere folgende Unterlagen aufzubewahren sind:
 - die Zeugnisse und Prüfungsnachweise zu den im Schifferdienstbuch eingetragenen Befähigungen in Kopie,
 - der Nachweis für die Fahrzeiten in Kopie, wenn die Befähigung auf der Grundlage der erforderlichen Fahrzeiten erworben wurde,
 - ein ärztliches Zeugnis, das die Tauglichkeit des Inhabers nachweist.

Artikel 4

Informationsaustausch

1. Auf Verlangen ist der in den Anlagen 1 oder 2 aufgeführten zuständigen Behörde jeweils ein Exemplar der anerkannten Schifferdienstbücher zur Verfügung zu stellen.
2. Jede zuständige Behörde ist sämtlichen zuständigen Behörden, auf Verlangen, hinsichtlich der in Artikel 3 aufgelisteten Informationen zu den ausgestellten Schifferdienstbüchern auskunftspflichtig.

Artikel 5

Eintragungen in anerkannte Schifferdienstbücher durch die zuständigen Behörden

1. *Tauglichkeit*

- Nur die zuständigen rheinischen Behörden sind befugt, in einem rheinischen Schifferdienstbuch Eintragungen zur Tauglichkeit des Inhabers vorzunehmen. Diese erfolgen gemäß den rheinischen Vorschriften. Diese Eintragungen werden auf den Wasserstraßen, die im Hoheitsgebiet der Vertragsverwaltungen liegen, als gültig anerkannt.
- Nur die zuständigen Behörden des Ausstellerstaates sind befugt, in einem nationalen Schifferdienstbuch Eintragungen zur Tauglichkeit des Inhabers vorzunehmen. Diese erfolgen gemäß den nationalen Vorschriften des Ausstellerstaates. Die Vertragsverwaltungen erkennen die Gültigkeit dieser Eintragungen auf den Wasserstraßen, die in ihrem Hoheitsgebiet liegen, an, und die ZKR erkennt die Gültigkeit dieser Eintragungen auf dem Rhein an.

2. *Kontrollvermerke zur Bescheinigung zurückgelegter Streckenfahrten und Fahrzeiten*

Die Kontrollvermerke zur Bescheinigung absolvierter Streckenfahrten und Fahrzeiten können von jeder zuständigen Behörde nach Artikel 1 in die anerkannten Schifferdienstbücher eingetragen werden.

3. *Befähigung*

- Nur die zuständigen rheinischen Behörden sind befugt, in alle (rheinischen oder nichtrheinischen) Schifferdienstbücher Eintragungen zur Befähigung des Inhabers nach den rheinischen Vorschriften vorzunehmen. Diese Eintragungen erfolgen auf der für Befähigungen nach den rheinischen Vorschriften vorgesehenen Seite des Schifferdienstbuches. Nur diese Eintragungen werden auf dem Rhein als gültig anerkannt.
- Nur die zuständigen nationalen Behörden des Ausstellerstaates sind befugt, in nationale Schifferdienstbücher Eintragungen zur Befähigung des Inhabers nach den nationalen Vorschriften vorzunehmen. Diese Eintragungen erfolgen auf der zu diesem Zweck vorgesehenen Seite des nationalen Schifferdienstbuches. Sie können auch auf der Seite des rheinischen Schifferdienstbuches, die für die Befähigung nach außerhalb des Rheins geltenden Bestimmungen vorgesehen ist, eingetragen werden. Diese Eintragungen werden auf dem Rhein nicht als gültig anerkannt.

Artikel 6

Gemeinsame Sitzungen

Es sind, soweit erforderlich, gemeinsame Sitzungen der nationalen Experten der ZKR und der Vertragsverwaltungen abzuhalten. An den gemeinsamen Sitzungen können auch Vertretungen der Flusskommissionen und der Europäischen Kommission anwesend sein. Mit den gemeinsamen Sitzungen werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

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

Artikel 7

Vereinbarungssekretariat

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

- logistische Unterstützung bei der Organisation der in Artikel 6 vorgesehenen gemeinsamen Sitzungen;
- Aktualisierung der Liste der zuständigen Behörden in den Anlagen 1 und 2;
- Förderung des Informationsaustauschs zwischen den Vertragsverwaltungen untereinander, zwischen diesen Verwaltungen und der ZKR sowie zwischen den in Artikel 1 festgelegten zuständigen Behörden;
- Verwaltung einer Seite der ZKR-Website, auf der nützliche Informationen zur Umsetzung der Vereinbarung abrufbar sind;
- Übernahme weiterer Aufgaben, die für die Sicherstellung des reibungslosen Funktionierens der Vereinbarung notwendig sein könnten.

Artikel 8

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

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

Artikel 9

Ende der gegenseitigen Anerkennung

1. Sofern die ZKR oder eine der Vertragsverwaltungen zur Auffassung gelangt, dass aufgrund einer Änderung der Vorschriften in einem der von der Vereinbarung betroffenen Staaten oder aufgrund der Vorgehensweise einer der Vertragsverwaltungen die gegenseitige Anerkennung in Frage gestellt ist, hat sie dies dem Sekretariat unverzüglich mitzuteilen, welches die Information an die ZKR und sämtliche Vertragsverwaltungen weiterleitet. Diese bemühen sich zur Aufrechterhaltung der gegenseitigen Anerkennung der Schifferdienstbücher eine einvernehmliche Lösung zu finden. Hierzu kann eine gemeinsame Sitzung einberufen werden.
2. Wenn nach Abschluss der Verhandlungen die ZKR oder eine der Vertragsverwaltungen nach wie vor der Überzeugung ist, dass die gegenseitige Anerkennung ohne Gefährdung der Sicherheit in der Binnenschifffahrt nicht aufrechterhalten werden kann, kann sie die gegenseitige Anerkennung gegenüber der betreffenden Vertragsverwaltung beenden. Der entsprechende Beschluss tritt zwölf Monate nach Zustellung an das Sekretariat gegenüber dieser Vertragsverwaltung in Kraft.

Artikel 10

Änderungen

1. Änderung der Anlagen

Die ZKR und die Vertragsverwaltungen teilen dem Sekretariat unverzüglich alle Änderungen an den in den Anlagen 1 und 2 aufgeführten Listen der zuständigen Behörden mit. Das Sekretariat verändert die betreffende Anlage entsprechend und leitet diese unverzüglich an die ZKR und die Vertragsverwaltungen weiter.

2. Änderung der Vereinbarung

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

Artikel 11

Schlussbestimmungen

1. Diese Vereinbarung tritt am 1. Juli 2011 in Kraft.

Sobald die für das Inkrafttreten der Vereinbarung notwendigen internen Verfahren abgeschlossen sind, teilen die ZKR und die Vertragsverwaltungen dies dem Sekretariat unverzüglich, spätestens jedoch bis 1. Juli 2011, schriftlich mit. Das Sekretariat leitet diese Information an die ZKR und die anderen Vertragsverwaltungen weiter.

2. Jede nationale Verwaltung, deren Schifferdienstbücher die im ZKR-Beschluss 2008-II-8 aufgeführten Kriterien erfüllen, kann beantragen, dieser Vereinbarung beizutreten. Der Beitritt erfordert die Zustimmung der ZKR und sämtlicher Vertragsverwaltungen. Der Beitritt erfolgt ohne Vorbehalt und gilt für die Fassung der Vereinbarung, die zum Zeitpunkt des Beitritts gültig ist. Der formelle Beitrittsantrag wird beim Sekretariat hinterlegt, das ihn unverzüglich an die ZKR und die Vertragsverwaltungen weiterleitet. Sofern weder die ZKR noch eine Vertragsverwaltung einen schriftlichen Einwand formuliert, gilt der Beitrittsantrag nach Ablauf einer Frist von sechs Monaten nach dem Tag seiner Weiterleitung als angenommen. Einwände werden im Rahmen einer gemeinsamen Sitzung geprüft. Der Beitritt wird dann mit einstimmigem Beschluss aller anwesenden Parteien angenommen. An der gemeinsamen Sitzung nicht vertretene Parteien müssen ihre Einwände innerhalb eines Monats äußern. Der Beitritt wird drei Monate nach seiner Annahme durch die ZKR und sämtliche Vertragsverwaltungen gemäß dem oben genannten Verfahren wirksam.
3. Die ZKR oder eine Vertragsverwaltung kann durch schriftliche Mitteilung an das Sekretariat seinen Austritt erklären. Das Sekretariat informiert darüber die ZKR und alle anderen Vertragsverwaltungen. Der Austritt wird zwölf Monate nach Eintreffen der Mitteilung beim Sekretariat wirksam.
4. Die Vereinbarung ist kein internationaler Vertrag oder internationales Abkommen im völkerrechtlichen Sinne und begründet für die Vertragsverwaltungen als Staaten oder für die ZKR als internationale Organisation keine internationalen Verpflichtungen. Sie berührt keine Rechte und Pflichten, die aus anderen internationalen Vereinbarungen oder EU-Regelwerken resultieren.
5. Der französische, deutsche, niederländische und englische Wortlaut der Vereinbarung ist gleichermaßen verbindlich. Die unterzeichneten Exemplare werden beim Sekretariat hinterlegt. Die ZKR und jede der Vertragsverwaltungen erhalten je eine beglaubigte Abschrift sämtlicher Sprachfassungen. Jede Vertragsverwaltung übersetzt die Vereinbarung in ihre offizielle Landessprache.

Geschehen zu Straßburg am 8. Dezember 2010

Für die ZKR

Jean-Marie WOEHLING
Generalsekretär

Für die Vertragsverwaltungen

Für die Verwaltung der Republik Österreich
*Vorbehaltlich des Inkrafttretens - vor dem
1. Juli 2011 - nationaler verordnungsrechtlicher
Bestimmungen, die die Einführung einer ärztlichen
Untersuchung auf Farbunterscheidungsvermögen
vorsehen*)*

Dipl.-Ing. Reinhard VORDERWINKLER
Oberste Schifffahrtsbehörde

Für die Verwaltung der Republik Bulgariens

Capt. Sergey TZARNAKLIYSKI
Generaldirektor der bulgarischen
Seeverkehrsverwaltung

Für die Verwaltung Ungarns

*Vorbehaltlich des Inkrafttretens - vor dem
1. Juli 2011 - nationaler verordnungsrechtlicher
Bestimmungen, die die Einfügung einer Seite für die
Eintragung der Befähigungen nach der rheinischen
Regelung in das ungarische Schifferdienstbuch
vorsehen*)*

Tamás MARTON
Abteilungsleiter Binnenschifffahrt

Für die Verwaltung der Polnischen Republik

Marek CHMIELEWSKI
Stellvertretender Direktor
Abteilung Schifffahrtssicherheit

Für die Verwaltung Rumäniens

Viorel Ion OLEA
Generaldirektor
Generaldirektion für Infrastruktur und Seeverkehr

Für die Verwaltung der Slowakischen Republik

*Vorbehaltlich des Inkrafttretens - vor dem
1. Juli 2011 – nationaler gesetzlicher und
verordnungsrechtlicher Bestimmungen, die die
Einfügung einer Seite für die Eintragung der
Befähigungen nach der rheinischen Regelung in das
slowakische Schifferdienstbuch vorsehen, die
Anforderungen zur Seefähigkeit ändern und die
Modalitäten für die Bescheinigung der
Streckenfahrten durch die slowakischen Behörden
präzisieren*)*

Matej VANICEK
Leiter des Büros für Binnenschifffahrt

Für die Verwaltung der Tschechischen Republik

*Vorbehaltlich des Inkrafttretens - vor dem
1. Juli 2011 - nationaler verordnungsrechtlicher
Bestimmungen, die die Durchführung dieser
Vereinbarung gestatten*)*

Dipl. Ing. Ivo TOMAN
Vizeminister

*) Notifizierung beim Sekretariat erforderlich, das die ZKR und die anderen Vertragsverwaltungen unterrichten wird.

Liste der zuständigen rheinischen Behörden

Deutschland		
Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck	Moltkeplatz 17 23566 Lübeck wsa-luebeck@wsv.bund.de	Tel. 0451/6208-0 Fax 0451/6208190
Wasser- und Schifffahrtsamt Tönning	Am Hafen 40 25832 Tönning wsa-toenning@wsv.bund.de	Tel. 04861/615-0 Fax 04861/615325
Wasser- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel	Alte Zentrale 4 25541 Brunsbüttel wsa-brunsbuettel@wsv.bund.de	Tel. 04852/885-0 Fax 04852/885408
Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau	Schleuseninsel 2 24159 Kiel wsa-kiel-holtenau@wsv.bund.de	Tel. 0431/3603-0 Fax 0431/3603414
Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg	Moorweidenstr. 14 20148 Hamburg wsa-hamburg@wsv.bund.de	Tel. 040/44110-0 Fax 040/44110365
Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven	Am Alten Hafen 2 27472 Cuxhaven wsa-cuxhaven@wsv.bund.de	Tel. 04721/567-0 Fax 04721/567103
Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund	Wamper Weg 5 18439 Stralsund wsa-stralsund@wsv.bund.de	Tel. 03831/249-0 Fax 03831/249309
Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen	Franziuseck 5 28199 Bremen wsa-bremen@wsv.bund.de	Tel. 0421/5378-0 Fax 0421/5378400
Wasser- und Schifffahrtsamt Bremerhaven	Am Alten Vorhafen 1 27568 Bremerhaven wsa-bremerhaven@wsv.bund.de	Tel. 0471/4835-0 Fax 0471/4835210
Wasser- und Schifffahrtsamt Emden	Am Eisenbahndock 3 26725 Emden wsa-emden@wsv.bund.de	Tel. 04921/802-0 Fax 04921/802379
Wasser- und Schifffahrtsamt Wilhelmshaven	Mozartstr. 32 26382 Wilhelmshaven wsa-wilhelmshaven@wsv.bund.de	Tel. 04421/186-0 Fax 04421/186308
Wasser- und Schifffahrtsamt Hannoversch-Münden	Kasseler Str. 5 34646 Hann.-Münden wsa-hann-muenden@wsv.bund.de	Tel. 05541/9520 Fax 05541/9521400
Wasser- und Schifffahrtsamt Verden	Hohe Leuchte 30 27283 Verden wsa-verden@wsv.bund.de	Tel. 04231/898-0 Fax 04231/8981333
Wasser- und Schifffahrtsamt Minden	Am Hohen Ufer 1-3 32425 Minden wsa-minden@wsv.bund.de	Tel. 0571/6458-0 Fax 0571/64581200
Wasser- und Schifffahrtsamt Braunschweig	Ludwig-Winter-Str. 5 38120 Braunschweig wsa-braunschweig@wsv.bund.de	Tel. 0531/86603-0 Fax 0531/866031400
Wasser- und Schifffahrtsamt Uelzen	Greyerstr. 12 29525 Uelzen wsa-uelzen@wsv.bund.de	Tel. 0581/9079-0 Fax 0531/90791277

Deutschland		
Wasser- und Schifffahrtsamt Köln	An der Münze 8 50668 Köln wsa-koeln@wsv.bund.de	Tel. 0221/97350-0 Fax 0221/97350222
Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein	Königstr. 84 47198 Duisburg wsa-duisburg-rhein@wsv.bund.de	Tel. 02066/418-111 Fax 02066/418315
Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich	Emmericher Str. 201 47138 Duisburg wsa-duisburg-meiderich@wsv.bund.de	Tel. 0203/4504-0 Fax 0203/4504333
Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine	Münsterstr. 77 48431 Rheine wsa-rheine@wsv.bund.de	Tel. 05971/916-0 Fax 05971/916222
Wasser- und Schifffahrtsamt Meppen	Herzog-Arenberg-Str. 66 49716 Meppen wsa-meppen@wsv.bund.de	Tel. 05931/848-111 Fax 05931/848222
Wasser- und Schifffahrtsamt Freiburg	Stefan-Meier-Str. 4-6 79104 Freiburg wsa-freiburg@wsv.bund.de	Tel. 0761/2718-0 Fax 0761/2718155
Wasser- und Schifffahrtsamt Bingen	Schlossstr. 36 55411 Bingen wsa-bingen@wsv.bund.de	Tel. 06721/306-0 Fax 06721/306155
Wasser- und Schifffahrtsamt Mannheim	C8, 3 68159 Mannheim wsa-mannheim@wsv.bund.de	Tel. 0621/1505-0 Fax 0621/1505155
Wasser- und Schifffahrtsamt Stuttgart	Birkenwaldstr. 38 70191 Stuttgart wsa-stuttgart@wsv.bund.de	Tel. 0711/25552-0 Fax 0711/25552155
Wasser- und Schifffahrtsamt Trier	Pacelli-Ufer 16 54290 Trier wsa-trier@wsv.bund.de	Tel. 0651/3609-0 Fax 0651/3609155
Wasser- und Schifffahrtsamt Saarbrücken	Bismarckstr. 133 66121 Saarbrücken wsa-saarbruecken@wsv.bund.de	Tel. 0681/6002-0 Fax 0681/6002155
Wasser- und Schifffahrtsamt Heidelberg	Vangerowstraße 12 69115 Heidelberg wsa-heidelberg@wsv.bund.de	Tel. 06221/507-0 Fax 06221/507155
Wasser- und Schifffahrtsamt Koblenz	Schartwiesenweg 4 56070 Koblenz wsa-koblenz@wsv.bund.de	Tel. 0261/9819-0 Fax 0261/98193155
Wasser- und Schifffahrtsamt Aschaffenburg	Obernauer Str. 6 63739 Aschaffenburg wsa-aschaffenburg@wsv.bund.de	Tel. 06021/385-0 Fax 06021/385101
Wasser- und Schifffahrtsamt Schweinfurt	Mainberger Str. 8 97422 Schweinfurt wsa-schweinfurt@wsv.bund.de	Tel. 09721/206-0 Fax 09721/206101
Wasser- und Schifffahrtsamt Nürnberg	Mariengraben 1 90402 Nürnberg wsa-nuernberg@wsv.bund.de	Tel. 0911/2000-0 Fax 0911/2000101

Deutschland		
Wasser- und Schifffahrtsamt Regensburg	Erlanger Str. 1 93059 Regensburg wsa-regensburg@wsv.bund.de	Tel. 0941/8109-0 Fax 0941/8109160
Wasser- und Schifffahrtsamt Dresden	Moritzburger Str. 1 01127 Dresden wsa-dresden@wsv.bund.de	Tel. 0351/8432-50 Fax 0351/8432381 oder 8489020
Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg	Fürstenwallstr. 19/20 39104 Magdeburg wsa-magdeburg@wsv.bund.de	Tel. 0391/530-0 Fax 0391/5302417
Wasser- und Schifffahrtsamt Lauenburg	Dornhorster Weg 52 21481 Lauenburg wsa-lauenburg@wsv.bund.de	Tel. 04153/558-0 Fax 04153/558448
Wasser- und Schifffahrtsamt Brandenburg	Brielow Landstraße 1 14772 Brandenburg wsa-brandenburg@wsv.bund.de	Tel. 03381/266-0 Fax 03381/266321
Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin	Mehringdamm 129 10965 Berlin wsa-berlin@wsv.bund.de	Tel. 030/69532-0 Fax 030/69532201
Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde	Schneidmühlenweg 21 16225 Eberswalde wsa-eberswalde@wsv.bund.de	Tel. 03334/276-0 Fax 03334/276171ou 276172
Belgien		
FOD Mobiliteit en Vervoer Binnenvaartloket Antwerpen	Posthoflei 5 2600 Berchem	Tel. +32 3 229 00 48
SPF Mobilité et Transports Guichet Navigation Intérieure de Liège	La Batte 10 boîte 2 4000 Liège	Tel. +32 4 220 01 49
Frankreich		
Direction départementale des Territoires et de la Mer de la Loire-Atlantique, Service Transport, Centre instructeur de Sécurité Fluviale de Nantes	18, boulevard Gaston Serpette BP 53606 F-44036 NANTES Cedex 1	Tel. 02 40 71 02 15 Fax 02 40 71 02 19
Service de la navigation du Nord -Pas- de Calais, BRAF	263, quai d'Alsace BP 20018 F- 59001 Douai Braf.sn-nord- pdc@developpement- durable.gouv.fr	Tel. 03 27 94 55 60 Fax 03 27 94 55 69
Service de la navigation du Rhône et de la Saône	11, Quai du Maréchal Joffre F-69002 Lyon Cedex 5 Pascale.Piquerez@developpement- durable.gouv.fr	Tel. 04 72 56 17 70 Fax 04 78 37 96 84
Service de la navigation de la Seine	24, Quai d'Austerlitz F- 75013 PARIS Francis.Michon@developpement- durable.gouv.fr	Tel. 01 44 06 19 62 Fax 01 44 06 18 89

Frankreich		
Service de la navigation de Strasbourg	Cité administrative 14 rue du Maréchal Juin F- 67084 Strasbourg cedex Henri.Gries@developpement- durable.gouv.fr	Tel. 03 88 76 79 32 Fax 03 88 76 79 31
Service de la navigation de Toulouse	2 port Saint-Étienne BP 7204 F- 31073 Toulouse Cedex 7 Vincent.Melgoso@developpement- durable.gouv.fr	Tel. 05 61 36 24 00 Fax 05 61 54 66 50
Niederlande		
Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart	Vasteland 12 e 3011 BL ROTTERDAM Postbus 23041	Tel. +31 104129544 Fax +31 104048019
Schweiz		
Direction ports rhénans suisses Schweizerische Rheinhäfen Direktion	Postfach CH-4019 BASEL	Tel. +41 61 639 9595 Fax +41 61 639 9514

Liste der zuständigen Behörden der Vertragsverwaltungen

Tschechische Republik		
Státní plavební správa Praha	Jankovcova 4 170 00 Praha 7	Tel. +420 234 637 111 Fax +420 266 710 545 pobočka@spspraha.cz
Státní plavební správa Děčín	Husitska 1403/8 405 01 Děčín 1	Tel. +420 412 557 411 Fax +420 412 510 081 pobočka@spsdecin.cz
Státní plavební správa Přerov	Bohuslava Nemce 640 750 02 Přerov	Tel. +420 581 250 911 Fax +420 581 250 910 pobočka@spsprerov.cz
Österreich		
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schifffahrtsbehörde	Radetzkystraße 2 1030 Wien	Tel. +43 1 71162 Fax +43 1 7130326 mobil: +43 664 818 88 68 +43 664 818 89 09 +43 664 818 89 10 w2@bmvit.gv.at
Für die Erteilung von Sichtvermerken zusätzlich:		
Schifffahrtsaufsicht Hainburg	Donaulände 2 2410 Hainburg	Tel. +43 2165 62 365 Fax +43 2165 62 365-99 mobil: +43 664 818 88 50 +43 664 818 88 51 +43 664 818 88 52 schifffahrtsaufsicht.hainburg@bmvit.gv.at
Schifffahrtsaufsicht Wien	Handelskai 267 1020 Wien	Tel. +43 1 728 37 00 Fax +43 1 728 37 00-99 mobil: +43 664 / 818 88 53 +43 664 / 818 88 54 +43 664 / 818 88 55 +43 664 / 818 88 56 schifffahrtsaufsicht.wien@bmvit.gv.at
Schifffahrtsaufsicht Krems	Am Schutzdamm 1 3500 Krems	Tel. +43 2732 83 170 Fax +43 2732 83 170-99 mobil: +43 664 / 818 88 57 +43 664 / 818 88 58 +43 664 / 818 88 59 schifffahrtsaufsicht.krems@bmvit.gv.at
Schifffahrtsaufsicht Grein	Am Hofberg 2 4360 Grein	Tel. +43 7268 / 320 Fax +43 7268 / 7431 mobil: +43 664 / 818 88 60 +43 664 / 818 88 61 +43 664 / 818 88 62 schifffahrtsaufsicht.grein@bmvit.gv.at

Österreich		
Schiffahrtsaufsicht Linz	Regensburgerstraße 4 4020 Linz	Tel. +43 732 / 777 229 Fax +43 732 / 777 229-99 mobil: +43 664 / 818 88 63 +43 664 / 818 88 64 +43 664 / 818 88 65 schiffahrtsaufsicht.linz@bmvit.gv.at
Schiffahrtsaufsicht Engelhartszell	Nibelungenstraße 3 4090 Engelhartszell	Tel. +43 7717 / 8026 Fax +43 7717 / 8026-99 mobil: +43 664 / 818 88 66 +43 664 / 818 88 67 +43 664 / 818 88 70 schiffahrtsaufsicht.engelhartszell@bmvit.gv.at
Bulgarien		
Maritime Administration	Ruse 7000 20 Pristanistna St.	Tel. +359 82 815 815 Fax +359 82 824 009 stw_rs@marad.bg
Maritime Administration	Lom 3600 3 Dunavski park St.	Tel. +359 971 66 963 Fax +359 971 66 961 stw_lm@marad.bg
Ungarn		
Direktion Strategie und Methodologie Abteilung Schifffahrt und zivile Luftfahrt Nemzeti Közlekedési Hatóság, Stratégiai és Módszertani Igazgatóság, Hajózási és Légiközlekedési Főosztály	Postanschrift: 1389 Budapest 62 Pf. 102 Adresse: 1066 Budapest, Teréz körút 62	Tél. +36 1 815 9646 Fax +36 1 815 9659 hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu
Polen		
Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Zeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy	ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz	Tel. +48 52 322-02-73, Fax +48 52 322-68-84 urząd@bydg.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Zeglugi Śródlądowej w Gdańsku	ul. Toruńska 8/4 80-841 Gdańsk	Tel. +48 58 301-84-14 Fax +48 58 301-84-14 urząd@gda.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Zeglugi Śródlądowej w Giżycku	ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko	Tel. +48 87 428-56-51 Fax +48 87 428-56-51 urząd@giz.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Kędzierzyn- Kozle Urząd Zeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu	ul. Chełmońskiego 1 47-205 Kędzierzyn-Koźle	Tel. +48 77 472-23-60 Fax +48 77 472-23-61 urząd@k-k.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Krakow Urząd Zeglugi Śródlądowej w Krakowie	ul. Skawińska 31/3 31-066 Kraków	Tel. +48 12 430-53-97 Fax +48 12 430-53-97 urząd@kr.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Zeglugi Śródlądowej w Szczecinie	Plac Batorego 4 70-207 Szczecin	Tel. +48 91 434-02-79 Fax +48 91 434-01-29 urząd@szn.uzs.gov.pl

Polen		
Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Żeglugi Śródlądowej w Warszawie	ul. Dubois 9 00-182 Warszawa	Tel. +48 22 635-93-30 Fax +48 22 635-93-30 urząd@waw.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Wrocław Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu	ul. Kleczkowska 52 50-227 Wrocław	Tel. +48 71 329-18-93 Fax +48 71 329-18-93 urząd@wroc.uzs.gov.pl
Rumänien		
Autorité navale roumaine, Constanta	Port No. 1, 900900 Constanta	Tel. +40 40241555676 Fax +40 40341730349 ma@ma.ro lgrigore@ma.ro
Slovakische Republik		
Státna plavebná správa (ŠPS) Vedúci odboru plavebnej bezpečnosti	Prístavná 10, 821 09 Bratislava 2	Tel. + 421 2 333 00217 Fax +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913 sekretariat @sps.sk

Administratieve Overeenstemming over de Samenwerking voor de Wederzijdse Erkenning van Dienstboekjes

Preambule

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

en de volgende nationale Administratieve Overheden:

Ministerie van Vervoer, Innovatie en Technologie van de Republiek Oostenrijk
Ministerie van Vervoer, Informatietechnologie en Communicatie, Maritieme Administratie, van de Republiek Bulgarije
Ministerie van Nationale Ontwikkeling van Hongarije
Ministerie van Infrastructuur van de Republiek Polen
Ministerie van Vervoer en Infrastructuur van Roemenië
Ministerie van Transport, Bouw en Regionale Ontwikkeling van de Republiek Slowakije
Ministerie van Vervoer van de Tsjechische Republiek

(hierna de “Administratieve Overheden die partij zijn bij de overeenstemming”),

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

wetende dat de wederzijdse erkenning van dienstboekjes in Europa door de vereenvoudiging van het vrije verkeer van bemanningsleden in Europa een maatregel is die bijdraagt aan de bestrijding van het tekort aan personeel waar deze sector mee te kampen heeft,

gelet op het feit dat de gegevens die in de dienstboekjes vermeld staan, met uitzondering van de bekwaamheden, in de meeste Europese landen verregaand overeenstemmen,

gevolg gevend aan de wens om zo snel mogelijk en op ruime Pan-Europese schaal te handelen,

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

vaststellend dat deze multilaterale overeenstemming voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes de gelijktijdige totstandkoming van aanvullende bilaterale overeenstemmingen tussen de CCR en bepaalde administratieve overheden bij de overeenstemming of tussen deze overheden onderling, niet in de weg staat,

in de overtuiging dat het zinvol is, tegelijkertijd te blijven werken aan de wederzijdse erkenning van bekwaamheden op basis van diploma's en beroepsopleidingen in de binnenvaart,

vaststellend dat de wederzijdse erkenning van dienstboekjes gekoppeld moet worden aan samenwerkingsmechanismen tussen de bevoegde instanties, teneinde in het bijzonder de modaliteiten voor de aantekeningen in de erkende dienstboekjes te preciseren, gemeenschappelijke praktijken te ontwikkelen en betrouwbare systemen voor de informatie-uitwisseling tot stand te brengen,

erkennend dat het wenselijk is op termijn zeker te stellen dat men houder van slechts één enkel dienstboekje kan zijn,

hebben de volgende Overeenstemming over de Samenwerking gesloten.

Artikel 1

Bevoegde autoriteiten

De bevoegde autoriteiten zijn de instanties die het recht hebben de dienstboekjes af te geven en de controlestempels aan te brengen.

De lijst van de bevoegde Rijnvaartautoriteiten voor de afgifte van de dienstboekjes voor de Rijn en het aanbrengen van de controlestempels staat vermeld in bijlage 1.

De lijst van de bevoegde autoriteiten van de Administratieve Overheden die partij zijn bij de overeenstemming en bevoegd zijn voor de afgifte van de nationale dienstboekjes en het aanbrengen van de controlestempels staat vermeld in bijlage 2.

Artikel 2

Wederzijdse erkenning

1. De CCR erkent de geldigheid op de Rijn van nationale dienstboekjes die zijn afgegeven door de bevoegde instanties van de Administratieve Overheden die partij zijn bij de onderhavige overeenstemming.
2. De Administratieve Overheden die partij zijn bij de onderhavige overeenstemming erkennen de geldigheid op de waterwegen die gelegen zijn op het nationale grondgebied van hun staat, van de dienstboekjes die zijn afgegeven door de bevoegde Rijnvaartautoriteiten en door de bevoegde instanties van de andere Administratieve Overheden die partij zijn bij de overeenstemming.

Artikel 3

Registratie van gegevens door de voor afgifte bevoegde instantie

1. Iedere bevoegde instantie voert een register van de door deze instantie afgegeven dienstboekjes. Dit register bevat ten minste de volgende gegevens:
 - het nummer van het dienstboekje,
 - de datum van afgifte,
 - de naam en voornaam van de houder,
 - de geboortedatum en –plaats van de houder,
 - de nationaliteit en aard van het overgelegde identiteitsbewijs,
 - de bekwaamheid van de houder.
2. Iedere bevoegde instantie houdt voor iedere houder van een dienstboekje dat door deze instantie werd afgegeven een dossier bij, waarin met name de volgende stukken zullen worden bewaard :
 - een afschrift van de getuigschriften en diploma's voor de aangetekende bekwaamheden,
 - een afschrift van het bewijs van de volbrachte vaartijd, indien de bekwaamheid op basis van de vereiste vaartijd is verkregen,
 - een medische verklaring waarin de lichamelijke en geestelijke geschiktheid van de houder wordt geattesteerd.

Artikel 4

Uitwisseling van gegevens

1. Op verzoek wordt aan iedere bevoegde instantie die in bijlage 1 of 2 vermeld staat, een specimen van elk erkend dienstboekje verstrekt.
2. Op verzoek verstrekt iedere bevoegde autoriteit elke bevoegde instantie de in artikel 3 genoemde gegevens met betrekking tot de afgegeven dienstboekjes.

Artikel 5

Aantekeningen door bevoegde instanties in de erkende dienstboekjes

1. *Geestelijke en lichamelijke geschiktheid*
 - Aantekeningen met betrekking tot de geestelijke en lichamelijke geschiktheid van de houder in een Rijndienstboekje mogen uitsluitend door de daarvoor bevoegde instanties voor de Rijn worden ingeschreven. Deze aantekeningen moeten overeenkomstig de Rijnregelgeving geschieden. Deze aantekeningen gelden op alle waterwegen op het nationale grondgebied van de bij deze administratieve Overeenstemming over de Samenwerking aangesloten landen.
 - De bevoegde autoriteiten van het land van afgifte zijn de enige instanties die het recht hebben aantekeningen met betrekking tot de geestelijke en lichamelijke geschiktheid van de houder in een nationaal dienstboekje in te schrijven. Deze aantekeningen moeten overeenkomstig de nationale regelgeving van het land van afgifte geschieden. De Overheden die partij zijn bij de overeenstemming erkennen de geldigheid van deze aantekeningen op al hun op het nationale grondgebied gelegen waterwegen en de CCR erkent de geldigheid van deze aantekeningen op de Rijn.
2. *Controlestempels voor afgelegde reizen en volbrachte vaartijd*

Iedere bevoegde instantie zoals bedoeld in artikel 1, heeft het recht in de erkende dienstboekjes de controlestempels voor de afgelegde reizen en volbrachte vaartijd aan te brengen.
3. *Bekwaamheden*
 - Aantekeningen met betrekking tot de bekwaamheden van de houder overeenkomstig de Rijnregelgeving mogen uitsluitend door de daarvoor bevoegde instanties voor de Rijn in een dienstboekje (Rijndienstboekje of andere) worden ingeschreven. Deze aantekeningen geschieden overeenkomstig de Rijnregelgeving op de pagina van het dienstboekje dat voorzien is voor bekwaamheden overeenkomstig de Rijnregelgeving. Deze aantekeningen zijn de enige die op de Rijn als geldig zullen worden erkend.
 - De bevoegde nationale autoriteiten van het land van afgifte zijn de enige instanties die het recht hebben aantekeningen met betrekking tot de bekwaamheden van de houder overeenkomstig de nationale regelgeving in te schrijven in een nationaal dienstboekje. Deze aantekeningen geschieden op de pagina van het nationale dienstboekje dat hiervoor voorzien is, of op de overeenkomstig de bepalingen voor bekwaamheden buiten de Rijn voorziene pagina van het Rijndienstboekje. Deze aantekeningen worden niet als geldig op de Rijn erkend.

Artikel 6

Gemeenschappelijke vergaderingen

Met de nationale deskundigen van de CCR en van de Overheden die partij zijn bij deze overeenstemming worden indien nodig gemeenschappelijke vergaderingen georganiseerd. Aan de gemeenschappelijke vergaderingen kunnen ook vertegenwoordigers van de Rivierencommissies en de Europese Commissie aanwezig zijn. De gemeenschappelijke vergaderingen hebben met name tot doel:

- ertoe bij te dragen dat de reglementaire ontwikkelingen en aanpassingen die in de toekomst nodig blijken te zijn, in de verschillende regelgevingen op elkaar worden afgestemd;
- overleg te plegen over vastgestelde overtredingen en moeilijkheden bij de uitvoering, alsmede het zoeken naar oplossingen voor zover nodig;
- procedures voor de uitwisseling van gegevens te onderzoeken en tot stand te brengen;
- de controlemechanismen in de landen te coördineren;
- de modaliteiten voor het verkrijgen van de bekwaamheden te vergelijken en vooruitgang te boeken op het vlak van de wederzijdse erkenning van bekwaamheden.

Artikel 7

Secretariaat van de Administratieve Overeenstemming over de Samenwerking

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

- het bieden van de logistieke ondersteuning die nodig is voor de organisatie van de gemeenschappelijke vergaderingen zoals bedoeld in artikel 6;
- het bijhouden van de lijsten van bevoegde autoriteiten zoals vermeld in de bijlagen 1 en 2;
- het bieden van ondersteuning bij de uitwisseling van gegevens tussen de Overheden die partij zijn bij deze overeenstemming, tussen deze Overheden en de CCR, alsmede tussen de bevoegde autoriteiten zoals bedoeld in artikel 1;
- het beheren van een specifieke webpagina op de internetsite van de CCR waar informatie ter beschikking wordt gesteld die van belang is voor de tenuitvoerlegging van de Overeenstemming over de Samenwerking;
- de uitvoering van alle overige taken die nodig kunnen zijn om het goede functioneren van de Overeenstemming over de Samenwerking te waarborgen.

Artikel 8

Informatie- en afstemmingsplicht in geval van wijziging van de regelgeving

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

Artikel 9

Einde van de wederzijdse erkenning

1. Wanneer de CCR of een Overheid die partij is bij de overeenstemming van mening is dat ten gevolge van een wijziging van een voorschrift in één van de staten die betrokken is bij de Overeenstemming niet meer voldaan is aan de voorwaarden voor de wederzijdse erkenning, stelt de desbetreffende partij het secretariaat daarvan onverwijld op de hoogte. Het secretariaat deelt dit aan de CCR en aan alle Overheden die partij zijn bij de overeenstemming mee, die al het mogelijke in het werk zullen stellen een minnelijke schikking te bewerkstelligen, zodat de wederzijdse erkenning van de dienstboekjes kan worden gehandhaafd. Hiervoor zou een gemeenschappelijke vergadering kunnen worden belegd.
2. Mocht de CCR of één van de Overheden die partij zijn bij de overeenstemming na het overleg nog steeds van mening zijn dat de wederzijdse erkenning niet meer zonder aantasting van de veiligheid van de scheepvaart kan worden gehandhaafd, kan zij de wederzijdse erkenning ten aanzien van deze Overheid die partij is bij de overeenstemming opzeggen. Dit besluit wordt twaalf maanden na kennisgeving aan het secretariaat ten opzichte van de betrokken Overheid die partij is bij de overeenstemming, van kracht.

Artikel 10

Wijzigingen

1. Wijziging van de bijlagen

De CCR en de Overheden die partij zijn bij de overeenstemming delen het secretariaat onverwijld elke wijziging mee in de lijst van bevoegde instanties zoals vermeld in de bijlagen 1 en 2. Het secretariaat wijzigt de desbetreffende bijlage dienovereenkomstig en verstrekt de herziene bijlage zo snel mogelijk aan de CCR en de Overheden die partij zijn bij de overeenstemming.

2. Wijziging van de overeenstemming

De CCR of een Overheid die partij is bij de overeenstemming kunnen het secretariaat wijzigingsvoorstellen voor de Overeenstemming over de Samenwerking doen toekomen. De CCR en de Overheden die partij zijn bij de overeenstemming delen het secretariaat hun standpunt en opmerkingen binnen een termijn van twee maanden na de bekendmaking van het voorstel door het secretariaat mee. In hun antwoord geven zij met name te kennen of zij een gemeenschappelijke vergadering wensen bijeen te roepen. Wanneer binnen deze termijn van twee maanden geen antwoord ontvangen is, zal dit als een instemming met het voorstel worden beschouwd. De wijziging wordt 60 dagen na de goedkeuring van kracht. Het secretariaat verstrekt de CCR en alle Overheden die partij zijn bij de overeenstemming vóór het van kracht worden van de wijziging een gewijzigde versie van de Overeenstemming over de Samenwerking.

Artikel 11

Slotbepalingen

1. De onderhavige Administratieve Overeenstemming over de Samenwerking treedt op 1 juli 2011 in werking.

De CCR en de Overheden die partij zijn bij de overeenstemming delen het secretariaat zo snel mogelijk, en uiterlijk op 1 juli 2011, mee dat aan de interne formaliteiten die vereist zijn voor de inwerkingtreding van de Overeenstemming over de Samenwerking voldaan is. Het secretariaat stelt de CCR en de Overheden die partij zijn bij de overeenstemming hiervan in kennis.

2. Elke nationale overheid waarvan de dienstboekjes voldoen aan de vereisten zoals vastgesteld in besluit 2008-II-8 van de CCR, kan verzoeken toe te treden tot de Overeenstemming over de Samenwerking. Voorwaarde voor de toetreding is dat de CCR en alle Overheden die partij zijn bij de overeenstemming hiermee instemmen. De toetreding geschiedt zonder voorbehoud en geldt voor de overeenstemming zoals deze op het moment van toetreding van kracht is. Het officiële verzoek tot toetreding moet bij het secretariaat worden ingediend, dat de CCR en de Overheden die partij zijn bij de overeenstemming onverwijld hiervan op de hoogte stelt. De toetreding wordt geacht aanvaard te zijn aan het einde van een periode van zes maanden na de mededeling hiervan door het secretariaat, tenzij de CCR of een Overheid die partij is bij de overeenstemming schriftelijk bezwaar maakt. Dit bezwaar zal in het kader van een gemeenschappelijke vergadering worden besproken. De toetreding wordt geacht aanvaard te zijn als alle op de gemeenschappelijke vergadering aanwezige partijen met de toetreding instemmen. Partijen die niet tijdens de gemeenschappelijke vergadering vertegenwoordigd waren, hebben één maand om hun bezwaren kenbaar te maken. De toetreding wordt overeenstemming de bovengenoemde procedure drie maanden na toestemming door de CCR en alle Overheden die partij zijn bij de overeenstemming van kracht.
3. De CCR of elke Overheid die partij is bij de overeenstemming, kan de Administratieve Overeenstemming over de Samenwerking opzeggen door middel van een aan het secretariaat te sturen schriftelijke mededeling. Het secretariaat stelt de CCR en de Overheden die partij zijn bij de overeenstemming daarvan in kennis. De opzegging wordt twaalf maanden na ontvangst van de mededeling door het secretariaat van kracht.
4. Deze overeenstemming is geen internationaal verdrag of internationale overeenkomst in de zin van het internationaal publiekrecht, die voor de Overheden die partij zijn bij de overeenstemming in hun hoedanigheid van staat of voor de CCR als internationale organisatie internationale verplichtingen met zich meebrengt. De overeenstemming wordt gesloten zonder afbreuk te doen aan de rechten en plichten die voortvloeien uit om het even welk internationaal verdrag of EU verordening.
5. De Franse, Duitse, Nederlandse en Engelse versie van de Administratieve Overeenstemming over de Samenwerking zijn gelijkelijk authentiek. De ondertekende exemplaren worden bij het secretariaat neergelegd. De CCR en elke Overheid die partij is bij de overeenstemming ontvangen een gewaarmerkt afschrift in iedere bovengenoemde taal. Elke Overheid die partij is bij de overeenstemming zal zelf zorg dragen voor de vertaling van de Overeenstemming over de Samenwerking in haar eigen officiële landstaal.

Gedaan te Straatsburg op 8 december 2010

Voor de CCR

Jean-Marie WOEHLING
Secretaris-Generaal

Voor de Administratieve overheden

Voor de Overheid van de Republiek Oostenrijk
*Onder voorbehoud van het van kracht worden, voor
1 juli 2011, van nationale wettelijke bepalingen ter
invoering van een medische keuring met betrekking
tot kleurenblindheid *)*

Dipl.-Ing. Reinhard VORDERWINKLER,
Scheepvaartautoriteit

Voor de Overheid van de Republiek Bulgarije

Capt. Sergey TZARNAKLIYSKI
Directeur van de Bulgaarse Maritieme Administratie

Voor de Hongaarse Overheid

*Onder voorbehoud van het van kracht worden, voor
1 juli 2011, van nationale wettelijke bepalingen ter
invoering van een specifieke pagina in het
Hongaarse dienstboekje voor de aantekening van
bekwaamheden overeenkomstig de Rijnregelgeving*)*

Tamás MARTON
Hoofd van de scheepvaart

Voor de Overheid van de Republiek Polen

Marek CHMIELEWSKI
Onderdirecteur
Dienst Scheepvaartveiligheid

Voor de Roemeense Overheid

Viorel Ion OLEA
Directeur-generaal
Directoraat-generaal van Infrastructuur en Maritiem
Vervoer

Voor de Overheid van de Republiek Slowakije

*Onder voorbehoud van het van kracht worden, voor 1 juli 2011, van nationale wettelijke en reglementaire bepalingen ter invoering van een specifieke pagina in het Slowaakse dienstboekje voor de aantekening van bekwaamheden overeenkomstig de Rijnregelgeving, de voorschriften met betrekking tot het zichtvermogen worden gewijzigd en ter precisering van de goedkeuring door de Slowaakse autoriteiten van de afgelegde vaarten *)*

Matej VANICEK

Hoofd van het Bureau voor de Binnenvaart

Voor de Overheid van de Republiek Tsjechië

Onder voorbehoud van het van kracht worden, voor 1 juli 2011, van nationale wettelijke voorschriften die de inwerkingtreding van deze overeenstemming mogelijk maken)*

Dipl. Ing. Ivo TOMAN

Onderminister

*) Hiervoor is een officiële kennisgeving aan het secretariaat vereist. Na ontvangst van deze mededeling zal het secretariaat de CCR en de Overheden die partij zijn bij de overeenstemming hiervan op de hoogte stellen.

Lijst van de bevoegde Rijnautoriteiten

Duitsland		
Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck	Moltkeplatz 17 23566 Lübeck wsa-luebeck@wsv.bund.de	Tél. 0451/6208-0 Fax 0451/6208190
Wasser- und Schifffahrtsamt Tönning	Am Hafen 40 25832 Tönning wsa-toenning@wsv.bund.de	Tél. 04861/615-0 Fax 04861/615325
Wasser- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel	Alte Zentrale 4 25541 Brunsbüttel wsa-brunsbuettel@wsv.bund.de	Tél. 04852/885-0 Fax 04852/885408
Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau	Schleuseninsel 2 24159 Kiel wsa-kiel-holtenau@wsv.bund.de	Tél. 0431/3603-0 Fax 0431/3603414
Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg	Moorweidenstr. 14 20148 Hamburg wsa-hamburg@wsv.bund.de	Tél. 040/44110-0 Fax 040/44110365
Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven	Am Alten Hafen 2 27472 Cuxhaven wsa-cuxhaven@wsv.bund.de	Tél. 04721/567-0 Fax 04721/567103
Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund	Wamper Weg 5 18439 Stralsund wsa-stralsund@wsv.bund.de	Tél. 03831/249-0 Fax 03831/249309
Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen	Franziuseck 5 28199 Bremen wsa-bremen@wsv.bund.de	Tél. 0421/5378-0 Fax 0421/5378400
Wasser- und Schifffahrtsamt Bremerhaven	Am Alten Vorhafen 1 27568 Bremerhaven wsa-bremerhaven@wsv.bund.de	Tél. 0471/4835-0 Fax 0471/4835210
Wasser- und Schifffahrtsamt Emden	Am Eisenbahndock 3 26725 Emden wsa-emden@wsv.bund.de	Tél. 04921/802-0 Fax 04921/802379
Wasser- und Schifffahrtsamt Wilhelmshaven	Mozartstr. 32 26382 Wilhelmshaven wsa-wilhelmshaven@wsv.bund.de	Tél. 04421/186-0 Fax 04421/186308
Wasser- und Schifffahrtsamt Hannoversch-Münden	Kasseler Str. 5 34646 Hann.-Münden wsa-hann-muenden@wsv.bund.de	Tél. 05541/9520 Fax 05541/9521400
Wasser- und Schifffahrtsamt Verden	Hohe Leuchte 30 27283 Verden wsa-verden@wsv.bund.de	Tél. 04231/898-0 Fax 04231/8981333
Wasser- und Schifffahrtsamt Minden	Am Hohen Ufer 1-3 32425 Minden wsa-minden@wsv.bund.de	Tél. 0571/6458-0 Fax 0571/64581200
Wasser- und Schifffahrtsamt Braunschweig	Ludwig-Winter-Str. 5 38120 Braunschweig wsa-braunschweig@wsv.bund.de	Tél. 0531/86603-0 Fax 0531/866031400
Wasser- und Schifffahrtsamt Uelzen	Greyerstr. 12 29525 Uelzen wsa-uelzen@wsv.bund.de	Tél. 0581/9079-0 Fax 0531/90791277

Duitsland		
Wasser- und Schifffahrtsamt Köln	An der Münze 8 50668 Köln wsa-koeln@wsv.bund.de	Tél. 0221/97350-0 Fax 0221/97350222
Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein	Königstr. 84 47198 Duisburg wsa-duisburg-rhein@wsv.bund.de	Tél. 02066/418-111 Fax 02066/418315
Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich	Emmericher Str. 201 47138 Duisburg wsa-duisburg-meiderich@wsv.bund.de	Tél. 0203/4504-0 Fax 0203/4504333
Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine	Münsterstr. 77 48431 Rheine wsa-rheine@wsv.bund.de	Tél. 05971/916-0 Fax 05971/916222
Wasser- und Schifffahrtsamt Meppen	Herzog-Arenberg-Str. 66 49716 Meppen wsa-meppen@wsv.bund.de	Tél. 05931/848-111 Fax 05931/848222
Wasser- und Schifffahrtsamt Freiburg	Stefan-Meier-Str. 4-6 79104 Freiburg wsa-freiburg@wsv.bund.de	Tél. 0761/2718-0 Fax 0761/2718155
Wasser- und Schifffahrtsamt Bingen	Schlossstr. 36 55411 Bingen wsa-bingen@wsv.bund.de	Tél. 06721/306-0 Fax 06721/306155
Wasser- und Schifffahrtsamt Mannheim	C8, 3 68159 Mannheim wsa-mannheim@wsv.bund.de	Tél. 0621/1505-0 Fax 0621/1505155
Wasser- und Schifffahrtsamt Stuttgart	Birkenwaldstr. 38 70191 Stuttgart wsa-stuttgart@wsv.bund.de	Tél. 0711/25552-0 Fax 0711/25552155
Wasser- und Schifffahrtsamt Trier	Pacelli-Ufer 16 54290 Trier wsa-trier@wsv.bund.de	Tél. 0651/3609-0 Fax 0651/3609155
Wasser- und Schifffahrtsamt Saarbrücken	Bismarckstr. 133 66121 Saarbrücken wsa-saarbruecken@wsv.bund.de	Tél. 0681/6002-0 Fax 0681/6002155
Wasser- und Schifffahrtsamt Heidelberg	Vangerowstraße 12 69115 Heidelberg wsa-heidelberg@wsv.bund.de	Tél. 06221/507-0 Fax 06221/507155
Wasser- und Schifffahrtsamt Koblenz	Schartwiesenweg 4 56070 Koblenz wsa-koblenz@wsv.bund.de	Tél. 0261/9819-0 Fax 0261/98193155
Wasser- und Schifffahrtsamt Aschaffenburg	Obernauer Str. 6 63739 Aschaffenburg wsa-aschaffenburg@wsv.bund.de	Tél. 06021/385-0 Fax 06021/385101
Wasser- und Schifffahrtsamt Schweinfurt	Mainberger Str. 8 97422 Schweinfurt wsa-schweinfurt@wsv.bund.de	Tél. 09721/206-0 Fax 09721/206101
Wasser- und Schifffahrtsamt Nürnberg	Marientorgraben 1 90402 Nürnberg wsa-nuernberg@wsv.bund.de	Tél. 0911/2000-0 Fax 0911/2000101

Duitsland		
Wasser- und Schifffahrtsamt Regensburg	Erlanger Str. 1 93059 Regensburg wsa-regensburg@wsv.bund.de	Tél. 0941/8109-0 Fax 0941/8109160
Wasser- und Schifffahrtsamt Dresden	Moritzburger Str. 1 01127 Dresden wsa-dresden@wsv.bund.de	Tél. 0351/8432-50 Fax 0351/8432381 oder 8489020
Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg	Fürstenwallstr. 19/20 39104 Magdeburg wsa-magdeburg@wsv.bund.de	Tél. 0391/530-0 Fax 0391/5302417
Wasser- und Schifffahrtsamt Lauenburg	Dornhorster Weg 52 21481 Lauenburg wsa-lauenburg@wsv.bund.de	Tél. 04153/558-0 Fax 04153/558448
Wasser- und Schifffahrtsamt Brandenburg	Brielower Landstraße 1 14772 Brandenburg wsa-brandenburg@wsv.bund.de	Tél. 03381/266-0 Fax 03381/266321
Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin	Mehringdamm 129 10965 Berlin wsa-berlin@wsv.bund.de	Tél. 030/69532-0 Fax 030/69532201
Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde	Schneidmühlenweg 21 16225 Eberswalde wsa-eberswalde@wsv.bund.de	Tél. 03334/276-0 Fax 03334/276171 ou 276172
België		
FOD Mobiliteit en Vervoer Binnenvaartloket Antwerpen	Posthoflei 5 2600 Berchem	Tél. +32 3 229 00 48
SPF Mobilité et Transports Guichet Navigation Intérieure de Liège	La Batte 10 boîte 2 4000 Liège	Tél. +32 4 220 10 49
Frankrijk		
Direction départementale des Territoires et de la Mer de la Loire-Atlantique, Service Transport, Centre instructeur de Sécurité Fluviale de Nantes	18, boulevard Gaston Serpette BP 53606 F-44036 NANTES Cedex 1	Tél. 02 40 71 02 15 Fax 02 40 71 02 19
Service de la navigation du Nord -Pas- de Calais, BRAF	263, quai d'Alsace BP 20018 F- 59001 Douai Braf.sn-nord-pdc@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 03 27 94 55 60 Fax 03 27 94 55 69
Service de la navigation du Rhône et de la Saône	11, Quai du Maréchal Joffre F-69002 Lyon Cedex 5 Pascale.Piquerez@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 04 72 56 17 70 Fax 04 78 37 96 84
Service de la navigation de la Seine	24, Quai d'Austerlitz F- 75013 PARIS Francis.Michon@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 01 44 06 19 62 Fax 01 44 06 18 89

Frankrijk		
Service de la navigation de Strasbourg	Cité administrative 14 rue du Maréchal Juin F- 67084 Strasbourg cedex Henri.Gries@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 03 88 76 79 32 Fax 03 88 76 79 31
Service de la navigation de Toulouse	2 port Saint-Étienne BP 7204 F- 31073 Toulouse Cedex 7 Vincent.Melgoso@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 05 61 36 24 00 Fax 05 61 54 66 50
Nederland		
Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart	Vasteland 12 e 3011 BL ROTTERDAM Postbus 23041	Tél. +31 104129544 Fax +31 104048019
Zwitserland		
Direction ports rhénans suisses Schweizerische Rheinhäfen Direktion	Postfach CH-4019 BASEL	Tél. +41 61 639 9595 Fax +41 61 639 9514

Lijst van de bevoegde autoriteiten van de Administratieve Overheden

Republiek Tsjechië		
Státní plavební správa Praha	Jankovcova 4 170 00 Praha 7	Tél. +420 234 637 111 Fax +420 266 710 545 pobočka@spspraha.cz
Státní plavební správa Děčín	Labská 694/21 405 01 Děčín 1	Tél. +420 412 557 411 Fax +420 412 557 410 pobočka@spsdecin.cz
Státní plavební správa Přešov	Seifertova 33 750 02 Přešov	Tél. +420 581 284 254 Fax +420 581 284 256 pobočka@spsprerov.cz
Österreich		
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schiffahrtsbehörde	Radetzkystraße 2 1030 Wien	Tél. +43 1 71162 Fax +43 1 7130326 mobil: +43 664 818 88 68 +43 664 818 89 09 +43 664 818 89 10 w2@bmvit.gv.at
De volgende autoriteiten zijn eveneens bevoegd nationale dienstboekjes af te geven:		
Schiffahrtsaufsicht Hainburg	Donaulände 2 2410 Hainburg	Tél. +43 2165 62 365 Fax +43 2165 62 365-99 mobil: +43 664 818 88 50 +43 664 818 88 51 +43 664 818 88 52 schiffahrtsaufsicht.hainburg@bmvit.gv.at
Schiffahrtsaufsicht Wien	Handelskai 267 1020 Wien	Tél. +43 1 728 37 00 Fax +43 1 728 37 00-99 mobil: +43 664 / 818 88 53 +43 664 / 818 88 54 +43 664 / 818 88 55 +43 664 / 818 88 56 schiffahrtsaufsicht.wien@bmvit.gv.at
Schiffahrtsaufsicht Krems	Am Schuttdamm 1 3500 Krems	Tél. +43 2732 / 83 170 Fax +43 2732 / 83 170-99 mobil: +43 664 / 818 88 57 +43 664 / 818 88 58 +43 664 / 818 88 59 schiffahrtsaufsicht.krems@bmvit.gv.at
Schiffahrtsaufsicht Grein	Am Hofberg 2 4360 Grein	Tél. +43 7268 / 320 Fax +43 7268 / 7431 mobil: +43 664 / 818 88 60 +43 664 / 818 88 61 +43 664 / 818 88 62 schiffahrtsaufsicht.grein@bmvit.gv.at

Österreich		
Schiffahrtsaufsicht Linz	Regensburgerstraße 4 4020 Linz	Tél. +43 732 / 777 229 Fax +43 732 / 777 229-99 mobil: +43 664 / 818 88 63 +43 664 / 818 88 64 +43 664 / 818 88 65 schiffahrtsaufsicht.linz@bmvit.gv.at
Schiffahrtsaufsicht Engelhartzell	Nibelungenstraße 3 4090 Engelhartzell	Tél. +43 7717 / 8026 Fax +43 7717 / 8026-99 mobil: +43 664 / 818 88 66 +43 664 / 818 88 67 +43 664 / 818 88 70 schiffahrtsaufsicht.engelhartzell@bmvit.gv.at
Bulgarije		
Maritime Administration	Ruse 7000 20 Pristanistna St.	Tél. +359 82 815 815 Fax +359 82 824 009 stw_rs@marad.bg
Maritime Administration	Lom 3600 3 Dunavski park St.	Tél. +359 971 66 963 Fax +359 971 66 961 stw_lm@marad.bg
Hongarije		
Direction de Stratégie et Méthodologie Département de la Navigation et de l'Aviation civile Nemzeti Közlekedési Hatóság, Stratégiai és Módszertani Igazgatóság, Hajózási és Légiközlekedési Főosztály	Adresse postale : 1389 Budapest 62 Pf. 102 Situation : 1066 Budapest, Teréz körút 62	Tél. +36 1 815 9646 Fax +36 1 815 9659 hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu
Republiek Polen		
Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Zeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy	ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz	Tél. +48 52 322-02-73, Fax +48 52 322-68-84 urząd@bydg.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Zeglugi Śródlądowej w Gdańsku	ul. Toruńska 8/4 80-841 Gdańsk	Tél. +48 58 301-84-14 Fax +48 58 301-84-14 urząd@gda.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Zeglugi Śródlądowej w Giżycku	ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko	Tél. +48 87 428-56-51 Fax +48 87 428-56-51 urząd@giz.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Kedzierzyn- Kozle Urząd Zeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu	ul. Chełmońskiego 1 47-205 Kędzierzyn-Koźle	Tél. +48 77 472-23-60 Fax +48 77 472-23-61 urząd@k-k.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Krakow Urząd Zeglugi Śródlądowej w Krakowie	ul. Skawińska 31/3 31-066 Kraków	Tél. +48 12 430-53-97 Fax +48 12 430-53-97 urząd@kr.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Zeglugi Śródlądowej w Szczecinie	Plac Batorego 4 70-207 Szczecin	Tél. +48 91 434-02-79 Fax +48 91 434-01-29 urząd@szn.uzs.gov.pl

Republiek Polen		
Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Żeglugi Śródlądowej w Warszawie	ul. Dubois 9 00-182 Warszawa	Tél. +48 22 635-93-30 Fax +48 22 635-93-30 urząd@waw.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Wrocław Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu	ul. Kleczkowska 52 50-227 Wrocław	Tél. +48 71 329-18-93 Fax +48 71 329-18-93 urząd@wroc.uzs.gov.pl
Roemenië		
Autorité navale roumaine, Constanta	Port No. 1, 900900 Constanta	Tél. +40 241555676 Fax +40 341730349 rna@rna.ro lgrigore@rna.r
Republiek Slowakije		
Státna plavebná správa (ŠPS) Vedúci odboru plavebnej bezpečnosti	Prístavná 10, 821 09 Bratislava 2	Tél. + 421 2 333 00217 Fax +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913 sekretariat @sps.sk

**Administrative arrangement on the mutual recognition
of service record books**

Preamble

The Central Commission for the Navigation on the Rhine (hereinafter “the CCNR”)

and the following national Administrations :

Ministry of Transport, Innovation and Technology of the Republic of Austria
Ministry of Transport, information technology and communications, Maritime Administration, of the Republic of Bulgaria
Ministry of national development of Hungary
Ministry of Infrastructure of the Republic of Poland
Ministry of Transport and Infrastructure of Romania
Ministry of Transport, Construction and Regional Development of the Slovak Republic
Ministry of Transport of the Czech Republic

(Hereinafter “the contracting Administrations”),

Wishing to simplify the obligations incumbent on professionals and facilitate the free circulation of crew members,

Aware that the mutual recognition of service record books in Europe, by facilitating the free circulation of crew members in Europe, is a measure that would help to address the current shortage of personnel in the sector,

Noting the great similarity among the service record books used in Europe regarding all the information noted therein other than qualifications,

Wishing to take action rapidly, on as wide a European basis as possible,

Referring in this respect to the desire to accelerate pan-European cooperation with a view to liberalising and reinforcing inland waterway transport as expressed at the Pan-European Conferences in Rotterdam (2001) and Bucharest (2006),

Noting that the conclusion of this multilateral arrangement for the mutual recognition of service record books in no way prevents the conclusion, in parallel and in addition, of bilateral arrangements between the CCNR and certain contracting Administrations or between contracting Administrations, for the mutual recognition of qualifications,

Convinced of the usefulness of pursuing at the same time their work on the mutual recognition of qualifications based on diplomas and training courses in inland navigation,

Noting that the mutual recognition of service record books should be accompanied by mechanisms for administrative cooperation among the competent authorities, more particularly in order to lay down the methods for making entries in the recognised service record books, to develop common practices, and to set up reliable systems for the exchange of information,

Acknowledging that in the long term it will be desirable to ensure that a person may hold only one service record book,

Have agreed the following Arrangement.

Article 1

Competent authorities

The competent authorities are the authorities authorised to issue service record books and to stamp them.

The list of Rhine authorities competent for issuing Rhine service record books and for stamping them is given in Annex 1.

The list of authorities of the contracting Administrations competent for issuing national service record books and for stamping them is given in Annex 2.

Article 2

Mutual recognition

1. The CCNR shall recognise the validity on the Rhine of the national service record books issued by the competent authorities of the contracting Administrations.
2. The contracting Administrations shall recognise the validity on the waterways located on the national territory of their States of the service record books issued by the competent Rhine authorities and by the competent authorities of the other contracting Administrations.

Article 3

Records kept by the issuing authority

1. Each competent authority shall maintain a register of the service record books it has issued. This register shall include the following data as a minimum:
 - number of the service record book,
 - date of issue,
 - the holder's first and last names,
 - the holder's date and place of birth,
 - the nationality and type of identity document presented,
 - the qualification of the holder.
2. Each competent authority shall also keep a file in respect of every holder of a service record book it has issued, which shall contain more particularly:
 - copies of certificates and diplomas corresponding to the qualifications entered in the service record book,
 - a copy of the evidence of navigation time, if the qualification was obtained on the basis of the required navigation time,
 - a medical certificate attesting the mental and physical fitness of the holder.

Article 4

Exchange of information

1. Upon request, a specimen of each recognised service record book shall be supplied to any competent authority listed in Annexe 1 or 2 which wishes to receive them.
2. Upon request, each competent authority shall make any information listed in Article 3 concerning the service record books it has issued available to any competent authority.

Article 5

Entries made by competent authorities in recognised service record books

1. Medical fitness

- The competent Rhine authorities shall be the only authorities competent to make entries in a Rhine service record book concerning the holder's medical fitness, and such entries shall comply with Rhine regulations. They shall be recognised as valid on the waterways located on the national territories of all the contracting Administrations.
- The competent authorities of the issuing State shall be the only authorities competent to make entries in a national service record book concerning the holder's medical fitness, and such entries shall comply with the national regulations of the issuing State. The contracting Administrations shall recognise the validity of these entries on the waterways located on their national territories, and the CCNR shall recognise the validity of these entries on the Rhine.

2. Stamping in respect of journeys and navigation time completed

Journeys and navigation time completed may be stamped in recognised service record books by any competent authority as defined in Article 1.

3. Qualification

- The competent Rhine authorities alone shall be authorised to enter in any service record book (Rhine or other) the indications concerning the qualification of the book's holder in compliance with Rhine regulations. These shall be entered on the page of the service record book reserved for qualifications in compliance with Rhine regulations. These entries are the only ones that are recognised as valid on the Rhine.
- The competent national authorities of the issuing State alone shall be authorised to enter in a national service record book the indications concerning the qualification of the book's holder in compliance with national regulations. These shall be entered on the page of the national service record book reserved for this purpose. They may also be entered on the page of the Rhine service record book reserved for qualifications in compliance with regulations valid on waterways other than the Rhine. Such entries shall not be recognised as valid on the Rhine.

Article 6

Joint meetings

A joint meeting shall be organised whenever necessary, to be attended by the national experts of the CCNR and of the contracting Administrations. The river commissions and the European Commission may be represented. The purposes of the joint meetings shall be, *inter alia*:

- to contribute to ensuring that the evolution and adaptation of the regulations which will be necessary in the future are in line with the various regulations,
- to discuss and address any implementation difficulties encountered or infringements noted,
- to examine and develop procedures for the exchange of information,
- to coordinate the enforcement mechanisms in the States,
- to compare the ways of obtaining qualifications and to make progress with the mutual recognition of qualifications.

Article 7

Secretariat of the Arrangement

A Secretariat of the Arrangement (hereinafter "the Secretariat") shall be instituted. It shall be provided by the Secretariat of the CCNR, and shall be located in Strasbourg. Its main tasks shall consist of:

- supplying the logistical assistance necessary for organising the joint meetings referred to in Article 6,
- keeping up to date the list of the competent authorities given in Annexes 1 and 2,
- facilitating the exchange of information among the contracting Administrations and between these and the CCNR, as well as between the competent authorities defined in article 1,
- operating a specific page of the CCNR Internet site on which information concerning the application of the Arrangement may be consulted, and
- carrying out other tasks that may be necessary to ensure the proper functioning of the Arrangement.

Article 8

Duty to inform and act in concertation if the regulations are amended

The CCNR and the contracting Administrations shall inform each other as soon as possible and independently of the joint meetings on amendments and developments envisaged in respect of their regulations. They shall consult each other before their adoption, in order to prevent amendments that might jeopardise the mutual recognition of service record books. In the event of modification, they shall transmit the amended regulation to the Secretariat without delay, specifying its date of entry into force. The Secretariat shall be responsible for circulating this information to the CCNR and to all the contracting Administrations.

Article 9

Ending mutual recognition

1. If the CCNR or a contracting Administration is of the view that a regulatory amendment adopted by one of the States involved in the Arrangement or that any of the practices of a contracting Administration might jeopardise mutual recognition, it shall inform the Secretariat accordingly without delay, and the Secretariat shall transmit the information to the CCNR and to all the contracting Administrations. The latter shall strive to find an amicable solution to maintain the mutual recognition of service record books. A joint meeting may be convened for this purpose.
2. If by the end of the negotiation the CCNR or one of the contracting Administrations is still convinced that mutual recognition cannot be maintained any longer without endangering the safety of navigation, it may end mutual recognition in respect of the contracting Administration concerned. This decision shall take effect in respect of the contracting Administration concerned twelve months after receipt of the notification by the Secretariat.

Article 10

Amendments

1. Amendment to the Annexes to the present Arrangement

The CCNR and the contracting Administrations shall notify the Secretariat without delay of any amendment concerning the list of competent authorities given in Annexes 1 and 2. The Secretariat shall amend the Annex concerned accordingly and transmit it to the CCNR and to the contracting Administrations as soon as possible.

2. Amendment to the Arrangement

The CCNR or a contracting Administration may submit proposals for amending the Arrangement to the Secretariat. The CCNR and the contracting Administrations shall notify the Secretariat of their position and send their comments, within two months following the Secretariat's notification of the proposal. In their replies they shall state more particularly whether they wish a joint meeting to be convened. Failure to reply within this two-month period shall be deemed to constitute agreement to the proposal. Amendments shall enter into force sixty days after being approved. The Secretariat shall circulate an amended version of the Arrangement to the CCNR and all the contracting Administrations before the date on which the amendment comes into force.

Article 11

Final provisions

1. The Arrangement shall enter into force on 1 July 2011.

The CCNR and the contracting Administrations shall notify the Secretariat in writing as soon as possible and no later than 1 July 2011, that the internal formalities required for entry in force of the Arrangement, have been completed. The Secretariat shall inform the CCNR and the contracting Administrations accordingly.

2. Any national Administration whose record service book meets the criteria specified in CCNR Resolution 2008-II-8 may apply for accession to the Arrangement. Accession requires the consent of the CCNR and all contracting Administrations. It shall be without reservation and apply to the Arrangement in its form valid at the time of accession. The formal application to accede shall be lodged with the Secretariat, which shall communicate it to the CCNR and the contracting Administrations immediately. The accession shall be deemed accepted at the end of a period of six months following the date of communication of the application, unless the CCNR or any contracting Administration issues an objection in writing. Any such objection shall be examined at a joint meeting. Accession would then be subject to unanimous acceptance by the parties present at the joint meeting. Parties not represented at the joint meeting shall have one month to issue any objections. Accession shall take effect three months after acceptance by the CCNR and all the contracting Administrations, according to the procedure mentioned above.
3. The CCNR or any contracting Administration may withdraw from the Arrangement, by means of a written notification addressed to the Secretariat, which shall inform the CCNR and the contracting Administrations. The withdrawal shall take effect twelve months after receipt of the notification by the Secretariat.
4. The Arrangement does not constitute a treaty or international agreement under public international law, involving the international responsibility of the contracting Administrations as States or of the CCNR as an international organisation. It is concluded without prejudice to the rights and obligations resulting from any international agreement or EU regulation.
5. The French, German, Dutch and English texts of the Arrangements shall be equally authentic. The signed copies shall be deposited with the Secretariat. A certified true copy in each language shall be given to the CCNR and to each of the contracting Administrations. Each contracting Administration shall have the Arrangement translated into its official national language.

Done in Strasbourg, on 8 December 2010

For the CCNR

Jean-Marie WOEHLING
Secretary General

For the contracting Administrations

For the Administration of the Republic of Austria
*Subject to entry into force, by 1 July 2011, of national
regulation providing for a medical test on
colour-blindness *)*

Dipl.-Ing Reinhardt VORDERWINKLER
Supreme Authority for Inland Navigation

**For the Administration of the Republic of
Bulgaria**

Capt. Sergey TZARNAKLIYSKI
Executive Director of Bulgarian Maritime
Administration

For the Hungarian Administration

Subject to entry into force, by 1 July 2011, of national regulations providing for the insertion in the Hungarian service record book of a page reserved for qualifications in compliance with Rhine regulations)*

Tamás MARTON
Head of Navigation Section

For the Administration of the Republic of Poland

Marek CHMIELEWSKI
Deputy Director
Shipping Safety Department

For the Romanian Administration

Viorel Ion OLEA
General Director
General Directorate of Infrastructure and Naval
Transport

For the Administration of the Slovak Republic

Subject to entry into force, by 1 July 2011, of national regulations, providing for the insertion in the Slovak service record book of a page reserved for qualifications in compliance with Rhine regulations, amending the requirements of the medical test on vision and specifying the process of stamping the journeys completed by the Slovak authorities)*

Matej VANICEK
Head of Inland Water Transport

For the Czech Administration

Subject to entry into force, by 1 July 2011, of national regulation allowing implementation of the present Arrangement)*

Dipl. Ing. Ivo TOMAN
Deputy Minister

*) Notification to the Secretariat required; the Secretariat shall inform the CCNR and the other contracting Administrations.

List of the competent Rhine authorities

Germany		
Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck	Moltkeplatz 17 23566 Lübeck wsa-luebeck@wsv.bund.de	Tél. 0451/6208-0 Fax 0451/6208190
Wasser- und Schifffahrtsamt Tönning	Am Hafen 40 25832 Tönning wsa-toenning@wsv.bund.de	Tél. 04861/615-0 Fax 04861/615325
Wasser- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel	Alte Zentrale 4 25541 Brunsbüttel wsa-brunsbuettel@wsv.bund.de	Tél. 04852/885-0 Fax 04852/885408
Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau	Schleuseninsel 2 24159 Kiel wsa-kiel-holtenau@wsv.bund.de	Tél. 0431/3603-0 Fax 0431/3603414
Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg	Moorweidenstr. 14 20148 Hamburg wsa-hamburg@wsv.bund.de	Tél. 040/44110-0 Fax 040/44110365
Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven	Am Alten Hafen 2 27472 Cuxhaven wsa-cuxhaven@wsv.bund.de	Tél. 04721/567-0 Fax 04721/567103
Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund	Wamper Weg 5 18439 Stralsund wsa-stralsund@wsv.bund.de	Tél. 03831/249-0 Fax 03831/249309
Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen	Franziuseck 5 28199 Bremen wsa-bremen@wsv.bund.de	Tél. 0421/5378-0 Fax 0421/5378400
Wasser- und Schifffahrtsamt Bremerhaven	Am Alten Vorhafen 1 27568 Bremerhaven wsa-bremerhaven@wsv.bund.de	Tél. 0471/4835-0 Fax 0471/4835210
Wasser- und Schifffahrtsamt Emden	Am Eisenbahndock 3 26725 Emden wsa-emden@wsv.bund.de	Tél. 04921/802-0 Fax 04921/802379
Wasser- und Schifffahrtsamt Wilhelmshaven	Mozartstr. 32 26382 Wilhelmshaven wsa-wilhelmshaven@wsv.bund.de	Tél. 04421/186-0 Fax 04421/186308
Wasser- und Schifffahrtsamt Hannoversch-Münden	Kasseler Str. 5 34646 Hann.-Münden wsa-hann-muenden@wsv.bund.de	Tél. 05541/9520 Fax 05541/9521400
Wasser- und Schifffahrtsamt Verden	Hohe Leuchte 30 27283 Verden wsa-verden@wsv.bund.de	Tél. 04231/898-0 Fax 04231/8981333
Wasser- und Schifffahrtsamt Minden	Am Hohen Ufer 1-3 32425 Minden wsa-minden@wsv.bund.de	Tél. 0571/6458-0 Fax 0571/64581200
Wasser- und Schifffahrtsamt Braunschweig	Ludwig-Winter-Str. 5 38120 Braunschweig wsa-braunschweig@wsv.bund.de	Tél. 0531/86603-0 Fax 0531/866031400
Wasser- und Schifffahrtsamt Uelzen	Greyerstr. 12 29525 Uelzen wsa-uelzen@wsv.bund.de	Tél. 0581/9079-0 Fax 0531/90791277

Germany		
Wasser- und Schifffahrtsamt Köln	An der Münze 8 50668 Köln wsa-koeln@wsv.bund.de	Tél. 0221/97350-0 Fax 0221/97350222
Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein	Königstr. 84 47198 Duisburg wsa-duisburg-rhein@wsv.bund.de	Tél. 02066/418-111 Fax 02066/418315
Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich	Emmericher Str. 201 47138 Duisburg wsa-duisburg-meiderich@wsv.bund.de	Tél. 0203/4504-0 Fax 0203/4504333
Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine	Münsterstr. 77 48431 Rheine wsa-rheine@wsv.bund.de	Tél. 05971/916-0 Fax 05971/916222
Wasser- und Schifffahrtsamt Meppen	Herzog-Arenberg-Str. 66 49716 Meppen wsa-meppen@wsv.bund.de	Tél. 05931/848-111 Fax 05931/848222
Wasser- und Schifffahrtsamt Freiburg	Stefan-Meier-Str. 4-6 79104 Freiburg wsa-freiburg@wsv.bund.de	Tél. 0761/2718-0 Fax 0761/2718155
Wasser- und Schifffahrtsamt Bingen	Schlossstr. 36 55411 Bingen wsa-bingen@wsv.bund.de	Tél. 06721/306-0 Fax 06721/306155
Wasser- und Schifffahrtsamt Mannheim	C8, 3 68159 Mannheim wsa-mannheim@wsv.bund.de	Tél. 0621/1505-0 Fax 0621/1505155
Wasser- und Schifffahrtsamt Stuttgart	Birkenwaldstr. 38 70191 Stuttgart wsa-stuttgart@wsv.bund.de	Tél. 0711/25552-0 Fax 0711/25552155
Wasser- und Schifffahrtsamt Trier	Pacelli-Ufer 16 54290 Trier wsa-trier@wsv.bund.de	Tél. 0651/3609-0 Fax 0651/3609155
Wasser- und Schifffahrtsamt Saarbrücken	Bismarckstr. 133 66121 Saarbrücken wsa-saarbruecken@wsv.bund.de	Tél. 0681/6002-0 Fax 0681/6002155
Wasser- und Schifffahrtsamt Heidelberg	Vangerowstraße 12 69115 Heidelberg wsa-heidelberg@wsv.bund.de	Tél. 06221/507-0 Fax 06221/507155
Wasser- und Schifffahrtsamt Koblenz	Schartwiesenweg 4 56070 Koblenz wsa-koblenz@wsv.bund.de	Tél. 0261/9819-0 Fax 0261/98193155
Wasser- und Schifffahrtsamt Aschaffenburg	Obernauer Str. 6 63739 Aschaffenburg wsa-aschaffenburg@wsv.bund.de	Tél. 06021/385-0 Fax 06021/385101
Wasser- und Schifffahrtsamt Schweinfurt	Mainberger Str. 8 97422 Schweinfurt wsa-schweinfurt@wsv.bund.de	Tél. 09721/206-0 Fax 09721/206101
Wasser- und Schifffahrtsamt Nürnberg	Mariengraben 1 90402 Nürnberg wsa-nuernberg@wsv.bund.de	Tél. 0911/2000-0 Fax 0911/2000101

Germany		
Wasser- und Schifffahrtsamt Regensburg	Erlanger Str. 1 93059 Regensburg wsa-regensburg@wsv.bund.de	Tél. 0941/8109-0 Fax 0941/8109160
Wasser- und Schifffahrtsamt Dresden	Moritzburger Str. 1 01127 Dresden wsa-dresden@wsv.bund.de	Tél. 0351/8432-50 Fax 0351/8432381 oder 8489020
Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg	Fürstenwallstr. 19/20 39104 Magdeburg wsa-magdeburg@wsv.bund.de	Tél. 0391/530-0 Fax 0391/5302417
Wasser- und Schifffahrtsamt Lauenburg	Dornhorster Weg 52 21481 Lauenburg wsa-lauenburg@wsv.bund.de	Tél. 04153/558-0 Fax 04153/558448
Wasser- und Schifffahrtsamt Brandenburg	Brielower Landstraße 1 14772 Brandenburg wsa-brandenburg@wsv.bund.de	Tél. 03381/266-0 Fax 03381/266321
Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin	Mehringdamm 129 10965 Berlin wsa-berlin@wsv.bund.de	Tél. 030/69532-0 Fax 030/69532201
Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde	Schneidmühlenweg 21 16225 Eberswalde wsa-eberswalde@wsv.bund.de	Tél. 03334/276-0 Fax 03334/276171 ou 276172
Belgium		
FOD Mobiliteit en Vervoer Binnenvaartloket Antwerpen	Posthoflei 5 2600 Berchem	Tél. +32 3 229 00 48
SPF Mobilité et Transports Guichet Navigation Intérieure de Liège	La Batte 10 boîte 2 4000 Liège	Tél. +32 4 220 01 49
France		
Direction départementale des Territoires et de la Mer de la Loire-Atlantique, Service Transport, Centre instructeur de Sécurité Fluviale de Nantes	18, boulevard Gaston Serpette BP 53606 F-44036 NANTES Cedex 1	Tél. 02 40 71 02 15 Fax 02 40 71 02 19
Service de la navigation du Nord -Pas- de Calais, BRAF	263, quai d'Alsace BP 20018 F- 59001 Douai Braf.sn-nord-pdc@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 03 27 94 55 60 Fax 03 27 94 55 69
Service de la navigation du Rhône et de la Saône	11, Quai du Maréchal Joffre F-69002 Lyon Cedex 5 Pascale.Piquerez@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 04 72 56 17 70 Fax 04 78 37 96 84
Service de la navigation de la Seine	24, Quai d'Austerlitz F- 75013 PARIS Francis.Michon@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 01 44 06 19 62 Fax 01 44 06 18 89

France		
Service de la navigation de Strasbourg	Cité administrative 14 rue du Maréchal Juin F- 67084 Strasbourg cedex Henri.Gries@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 03 88 76 79 32 Fax 03 88 76 79 31
Service de la navigation de Toulouse	2 port Saint-Étienne BP 7204 F- 31073 Toulouse Cedex 7 Vincent.Melgoso@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 05 61 36 24 00 Fax 05 61 54 66 50
Netherlands		
Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart	Vasteland 12 e 3011 BL ROTTERDAM Postbus 23041	Tél. +31 104129544 Fax +31 104048019
Switzerland		
Direction ports rhénans suisses Schweizerische Rheinhäfen Direktion	Postfach CH-4019 BASEL	Tél. +41 61 639 9595 Fax +41 61 639 9514

List of Competent Authorities of Contracting Administrations

Czech Republic		
Státní plavební správa Praha	Jankovcova 4 170 00 Praha 7	Tel. +420 234 637 111 Fax +420 266 710 545 pobocka@spspraha.cz
Státní plavební správa Děčín	Husitska 1403/8 405 01 Děčín 1	Tel. +420 412 557 411 Fax +420 412 510 081 pobocka@spsdecin.cz
Státní plavební správa Přerov	Bohuslava Nemce 640 750 02 Přerov	Tel. +420 581 250 911 Fax +420 581 250 910 pobocka@spsprerov.cz
Austria		
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schiffahrtsbehörde	Radetzkystraße 2 1030 Wien	Tel. +43 1 71162 Fax +43 1 7130326 mobil: +43 664 818 88 68 +43 664 818 89 09 +43 664 818 89 10 w2@bmvit.gv.at
Also, for stamping the service record books:		
Schiffahrtsaufsicht Hainburg	Donaulände 2 2410 Hainburg	Tel. +43 2165 62 365 Fax +43 2165 62 365-99 mobil: +43 664 818 88 50 +43 664 818 88 51 +43 664 818 88 52 schiffahrtsaufsicht.hainburg@bmvit.gv.at
Schiffahrtsaufsicht Wien	Handelskai 267 1020 Wien	Tel. +43 1 728 37 00 Fax +43 1 728 37 00-99 mobil: +43 664 / 818 88 53 +43 664 / 818 88 54 +43 664 / 818 88 55 +43 664 / 818 88 56 schiffahrtsaufsicht.wien@bmvit.gv.at
Schiffahrtsaufsicht Krems	Am Schutzdamm 1 3500 Krems	Tel. +43 2732 83 170 Fax +43 2732 83 170-99 mobil: +43 664 / 818 88 57 +43 664 / 818 88 58 +43 664 / 818 88 59 schiffahrtsaufsicht.krems@bmvit.gv.at
Schiffahrtsaufsicht Grein	Am Hofberg 2 4360 Grein	Tel. +43 7268 / 320 Fax +43 7268 / 7431 mobil: +43 664 / 818 88 60 +43 664 / 818 88 61 +43 664 / 818 88 62 schiffahrtsaufsicht.grein@bmvit.gv.at

Austria		
Schiffahrtsaufsicht Linz	Regensburgerstraße 4 4020 Linz	Tel. +43 732 / 777 229 Fax +43 732 / 777 229-99 mobil: +43 664 / 818 88 63 +43 664 / 818 88 64 +43 664 / 818 88 65 schiffahrtsaufsicht.linz@bmvit.gv.at
Schiffahrtsaufsicht Engelhartszell	Nibelungenstraße 3 4090 Engelhartszell	Tel. +43 7717 / 8026 Fax +43 7717 / 8026-99 mobil: +43 664 / 818 88 66 +43 664 / 818 88 67 +43 664 / 818 88 70 schiffahrtsaufsicht.engelhartszell@bmvit.gv.at
Bulgaria		
Maritime Administration	Ruse 7000 20 Pristanistna St.	Tel. +359 82 815 815 Fax +359 82 824 009 stw_rs@marad.bg
Maritime Administration	Lom 3600 3 Dunavski park St.	Tel. +359 971 66 963 Fax +359 971 66 961 stw_lm@marad.bg
Hungary		
Direktion Strategie und Methodologie Abteilung Schifffahrt und zivile Luftfahrt Nemzeti Közlekedési Hatóság, Stratégiai és Módszertani Igazgatóság, Hajózási és Légiközlekedési Főosztály	Postanschrift: 1389 Budapest 62 Pf. 102 Adresse: 1066 Budapest, Teréz körút 62	Tél. +36 1 815 9646 Fax +36 1 815 9659 hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu
Poland		
Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Zeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy	ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz	Tel. +48 52 322-02-73, Fax +48 52 322-68-84 urząd@bydgoszcz.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Zeglugi Śródlądowej w Gdańsku	ul. Toruńska 8/4 80-841 Gdańsk	Tel. +48 58 301-84-14 Fax +48 58 301-84-14 urząd@gda.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Zeglugi Śródlądowej w Giżycku	ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko	Tel. +48 87 428-56-51 Fax +48 87 428-56-51 urząd@giz.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Kędzierzyn- Kozle Urząd Zeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu	ul. Chełmońskiego 1 47-205 Kędzierzyn-Koźle	Tel. +48 77 472-23-60 Fax +48 77 472-23-61 urząd@k-k.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Krakow Urząd Zeglugi Śródlądowej w Krakowie	ul. Skawińska 31/3 31-066 Kraków	Tel. +48 12 430-53-97 Fax +48 12 430-53-97 urząd@kr.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Zeglugi Śródlądowej w Szczecinie	Plac Batorego 4 70-207 Szczecin	Tel. +48 91 434-02-79 Fax +48 91 434-01-29 urząd@szn.uzs.gov.pl

Poland		
Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Żeglugi Śródlądowej w Warszawie	ul. Dubois 9 00-182 Warszawa	Tel. +48 22 635-93-30 Fax +48 22 635-93-30 urząd@waw.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Wrocław Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu	ul. Kleczkowska 52 50-227 Wrocław	Tel. +48 71 329-18-93 Fax +48 71 329-18-93 urząd@wroc.uzs.gov.pl
Romania		
Autorité navale roumaine, Constanta	Port No. 1, 900900 Constanta	Tel. +40 40241555676 Fax +40 40341730349 ma@ma.ro lgrigore@ma.ro
Slovak Republic		
Státna plavebná správa (ŠPS) Vedúci odboru plavebnej bezpečnosti	Prístavná 10, 821 09 Bratislava 2	Tel. + 421 2 333 00217 Fax +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913 sekretariat @sps.sk

PROTOCOL 5

Erkenning van het Poolse 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,

zich realiserend 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 Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn op grond van artikel 1.02 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 in bijlage bij Besluit 2010-II-6 gevoegde administratieve overeenstemming, de geldigheid op de Rijn van de Poolse vaarbewijzen type A en B, die worden afgegeven door de bevoegde Poolse autoriteiten krachtens de Poolse Binnenvaartwet van 21 december 2000 en de beschikking van 23 januari 2003, laatstelijk gewijzigd op 3 juli 2009, onder voorbehoud dat aan de volgende, aanvullende voorwaarden is voldaan:

- voor de geldigheid van de Poolse vaarbewijzen op het riviergedeelte tussen de sluizen van Iffezheim (km 335,92) en het Spijsche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd,
- de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door dat Reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd,

II

Neemt, overeenkomstig artikel 1.02 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, de wijzigingen van de bij dit besluit gevoegde bijlage D5 van dat reglement aan.

De in de bijlage vermelde wijzigingen gelden vanaf 1 juli 2011, onder voorbehoud van de inwerkingtreding van de bij Besluit 2010-II-6 gevoegde administratieve overeenstemming.

Bijlage

- Bijlage D5 bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn komt te luiden:



Als gelijkwaardig erkende vaarbewijzen

Land	Naam van het als gelijkwaardig erkende bewijs	Aanvullende voorwaarden	Voor de afgifte bevoegde nationale autoriteiten	Model van het als gelijkwaardig erkende bewijs
PL	Vaarbewijs type A	<ul style="list-style-type: none"> - op het riviergedeelte tussen de sluizen van Iffezheim (km 335,92) en het Spijsche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd, - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door dat Reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd. 	<p>Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz urząd@bydg.uzs.gov.pl Tel. +48 52 322-02-73, Fax +48 52 322-68-84</p> <p>Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Żeglugi Śródlądowej w Gdańsku ul. Toruńska 8/4 80-841 Gdańsk urząd@gda.uzs.gov.pl Tel. +48 58 301-84-14 Fax +48 58 301-84-14</p> <p>Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Żeglugi Śródlądowej w Giżycku ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko urząd@giz.uzs.gov.pl Tel. +48 87 428-56-51 Fax +48 87 428-56-51</p>	Model
	Vaarbewijs type B		<p>Inland Navigation Office in Kędzierzyn-Koźle Urząd Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu ul. Chelmońskiego 1 47-205 Kędzierzyn-Koźle urząd@k-k.uzs.gov.pl Tel. +48 77 472-23-60 Fax +48 77 472-23-61</p> <p>Inland Navigation Office in Krakow Urząd Żeglugi Śródlądowej w Krakowie ul. Skawińska 31/3 31-066 Kraków urząd@kr.uzs.gov.pl Tel. +48 12 430-53-97 Fax +48 12 430-53-97</p>	Model

			<p>Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Zeglugi Śródlądowej w Szczecinie Plac Batorego 4 70-207 Szczecin urząd@szn.uzs.gov.pl Tel. +48 91 434-02-79 Fax +48 91 434-01-29</p> <p>Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Zeglugi Śródlądowej w Warszawie ul. Dubois 9 00-182 Warszawa urząd@waw.uzs.gov.pl Tel. +48 22 635-93-30 Fax +48 22 635-93-30</p> <p>Inland Navigation Office in Wrocław Urząd Zeglugi Śródlądowej we Wrocławiu ul. Kleczkowska 52 50-227 Wrocław urząd@wroc.uzs.gov.pl Tel. +48 71 329-18-93 Fax +48 71 329-18-93</p>	
--	--	--	---	--

Vaarbewijs type A

(voorzijde)



PATENT ŻEGLARSKI KAPITANA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ	RZECZPOSPOLITA POLSKA Urząd Żeglugi Śródlądowej w
A	
1.	6. 
2.	
3.	
4.	
7. #####	
8. A	
9. R, M, I,	
10.	
11.	
.....	
	5. Nr 000000

(achterzijde)

PATENT ŻEGLARSKI KAPITANA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
1. Nazwisko posiadacza patentu
2. Imię (imiona)
3. Data i miejsce urodzenia
4. Data wydania patentu
5. Numer patentu
6. Zdjęcie posiadacza patentu
7. Podpis posiadacza patentu
8. Klasa patentu
9. Świadectwo obserwatora radarowego (R), Uprawnienia do obsługi maszyn napędowych (M), Kategoria i rodzaje statków, do których kierowania uprawnia patent
10. Data ważności patentu
11. Ograniczenia dróg wodnych
Nr 000000

Vaarbewijs type B

(voorzijde)

PATENT ŻEGLARSKI KAPITANA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ	RZECZPOSPOLITA POLSKA Urząd Żeglugi Śródlądowej w
B	
1.	
2.	
3.	
4.	
7. #####	
8. B	
9. R ,	
10.	
11.	
	6. 
	5. Nr 0000000

(achterzijde)

PATENT ŻEGLARSKI KAPITANA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
1. Nazwisko posiadacza patentu
2. Imię (imiona)
3. Data i miejsce urodzenia
4. Data wydania patentu
5. Numer patentu
6. Zdjęcie posiadacza patentu
7. Podpis posiadacza patentu
8. Klasa patentu
9. Świadectwo obserwatora radarowego (R), Uprawnienia do obsługi maszyn napędowych (M), Kategoria i rodzaje statków, do których kierowania uprawnia patent
10. Data ważności patentu
11. Ograniczenia dróg wodnych
Nr 0000000

PROTOCOL 6

Overeen te komen administratieve instemming met de Poolse Republiek

Besluit

De Centrale Commissie,

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

onder verwijzing naar 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,

onder verwijzing naar Aanvullend Protocol nr. 7,

na te hebben vastgesteld dat de Poolse vaarbewijzen type A en B op de Rijn kunnen worden erkend,

gelet op het van belang, de erkenning door middel van samenwerkingsmechanismen tussen de betrokken overheidsinstanties te begeleiden,

gelet op de noodzaak, de termen van de samenwerking in overleg met de bevoegde Poolse autoriteiten vast te stellen,

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

geeft opdracht aan haar Secretaris-Generaal de in de bijlage bij dit besluit in het Duits, Frans, Nederlands en Poolse gevoegde administratieve overeenstemming namens de CCR te ondertekenen.

Bijlage

Arrangement administratif sur la coopération

entre

la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

et

le Ministère de l'Infrastructure de la République de Pologne

concernant les certificats de conduite

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ("la CCNR") et le Ministère de l'Infrastructure de la République de Pologne,

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

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

Constatant que la reconnaissance mutuelle des certificats de conduite doit s'accompagner de mécanismes de coopération administrative entre les autorités rhénanes et les autorités polonaises, 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

La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin des certificats de conduite polonais de catégorie A et de catégorie B à compter du 1^{er} juillet 2011 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 D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour naviguer sur le secteur compris entre Iffezheim et le Bac de Spijk ;
- Le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ledit règlement.

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

Article 2

Autorités compétentes

1. Les autorités habilitées à délivrer la Grande Patente et l'attestation de connaissances de secteur pour naviguer sur le secteur compris entre Iffezheim et le bac de Spijk sont :

Etat	Autorité de délivrance
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Direction ports rhénans suisses, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz
F	Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. Les autorités polonaises compétentes pour délivrer les certificats de conduite polonais des catégories A et B sont :

Nom	Adresse	Coordonnées
Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Zeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy	ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz urząd@bydg.uzs.gov.pl	Tel. +48 52 322-02-73, Fax +48 52 322-68-84
Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Zeglugi Śródlądowej w Gdańsku	ul. Toruńska 8/4 80-841 Gdańsk urząd@gda.uzs.gov.pl	Tel. +48 58 301-84-14 Fax +48 58 301-84-14
Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Zeglugi Śródlądowej w Giżycku	ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko urząd@giz.uzs.gov.pl	Tel. +48 87 428-56-51 Fax +48 87 428-56-51
Inland Navigation Office in Kedzierzyn-Kozle Urząd Zeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu	ul. Chelmońskiego 1 47-205 Kędzierzyn-Koźle urząd@k-k.uzs.gov.pl	Tel. +48 77 472-23-60 Fax +48 77 472-23-61
Inland Navigation Office in Krakow Urząd Zeglugi Śródlądowej w Krakowie	ul. Skawińska 31/3 31-066 Kraków urząd@kr.uzs.gov.pl	Tel. +48 12 430-53-97 Fax +48 12 430-53-97
Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Zeglugi Śródlądowej w Szczecinie	Plac Batorego 4 70-207 Szczecin urząd@szn.uzs.gov.pl	Tel. +48 91 434-02-79 Fax +48 91 434-01-29
Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Zeglugi Śródlądowej w Warszawie	ul. Dubois 9 00-182 Warszawa urząd@waw.uzs.gov.pl	Tel. +48 22 635-93-30 Fax +48 22 635-93-30
Inland Navigation Office in Wroclaw Urząd Zeglugi Śródlądowej we Wrocławiu	ul. Kleczkowska 52 50-227 Wrocław urząd@wroc.uzs.gov.pl	Tel. +48 71 329-18-93 Fax +48 71 329-18-93

3. Les parties s'informent sans délai de toute modification de la liste des autorités compétentes, conformément à l'article 6 du présent arrangement.
4. Les parties, constatant l'équivalence des conditions de renouvellement des patentes de batelier rhénane et polonaises 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 relatif au personnel de la navigation sur le Rhin peut être délivrée indifféremment par une autorité rhénane ou par une autorité polonaise.

Article 3

Réunions communes

Une réunion commune est organisée en tant que de besoin avec les experts des Etats membres de la CCNR et de la République de Pologne. Cette réunion pourra aussi être ouverte aux experts des Etats dont les certificats de conduite 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 polonaises 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 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 polonaises s'informent mutuellement et sans délai de toute décision de retrait ou de suspension de certificat, ou de toute mesure d'interdiction de naviguer prononcée. Les informations seront dans un premier temps transmises par l'intermédiaire du Secrétariat de la CCNR. Elles pourront à terme être transmises par voie électronique.

Article 6

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

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

Article 7

Fin de la reconnaissance mutuelle

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

Article 8

Dispositions finales

1. Le présent arrangement entrera en vigueur au 1^{er} juillet 2011.
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 de Pologne 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 polonais font également foi, est déposée auprès du Secrétaire général de la CCNR et auprès du Ministère de l'Infrastructure de la République de Pologne.

Strasbourg, le 8 décembre 2010

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

Marek CHMIELEWSKI
Directeur adjoint
Unité de sécurité de la navigation
Ministère de l'Infrastructure
de la République de Pologne

**Verwaltungsvereinbarung für die Zusammenarbeit
zwischen
der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt
und
dem Ministerium für Infrastruktur der Republik Polen
im Bereich der Schiffsführerzeugnisse**

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt („die ZKR“) und das Ministerium für Infrastruktur der Republik Polen 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 an Mechanismen der Zusammenarbeit zwischen den Rheinschifffahrtsbehörden und den polnischen Behörden zu koppeln ist, insbesondere um mittelfristig die Gleichwertigkeit der betreffenden Zeugnisse zu gewährleisten, gemeinsame Praktiken zu entwickeln und zuverlässige Systeme für den Informationsaustausch einzurichten,

folgende Vereinbarung:

Artikel 1

Gegenseitige Anerkennung

Die ZKR hat entschieden, durch Beschlussfassung polnische Schiffsführerzeugnisse der Kategorien A und B auf dem Rhein vorbehaltlich der Einhaltung der Bestimmungen des Artikels 8(1) als gültig ab dem 1. Juli 2011 anzuerkennen, sofern zusätzlich folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Für die Fahrt auf dem Abschnitt zwischen Iffezheim und der Spyck'schen Fähre vom Inhaber ein Streckenzeugnis nach Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorzulegen;
- der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zu seiner Tauglichkeit gemäß dem Muster B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Verordnung zu erneuern ist.

Die zuständigen polnischen Behörden erkennen das Große Patent auf allen polnischen Wasserstraßen ohne zusätzliche Voraussetzungen an.

Artikel 2

Zuständige Behörden

2. Folgende Behörden sind befugt, das Große Patent und das Streckenzeugnis für die Fahrt auf der Strecke zwischen Iffezheim und der Spyck'schen Fähre auszustellen:

Staat	Ausstellende Behörde
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brüssel
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz
F	Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Straßburg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. Die zur Ausstellung der polnischen Schiffsführerzeugnisse der Kategorien A und B befugten polnischen Behörden sind:

Name	Adresse	Kontaktdaten
Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Zeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy	ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz urząd@bydg.uzs.gov.pl	Tel. +48 52 322-02-73, Fax +48 52 322-68-84
Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Zeglugi Śródlądowej w Gdańsku	ul. Toruńska 8/4 80-841 Gdańsk urząd@gda.uzs.gov.pl	Tel. +48 58 301-84-14 Fax +48 58 301-84-14
Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Zeglugi Śródlądowej w Giżycku	ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko urząd@giz.uzs.gov.pl	Tel. +48 87 428-56-51 Fax +48 87 428-56-51
Inland Navigation Office in Kedzierzyn-Kozle Urząd Zeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu	ul. Chelmońskiego 1 47-205 Kędzierzyn-Koźle urząd@k-k.uzs.gov.pl	Tel. +48 77 472-23-60 Fax +48 77 472-23-61
Inland Navigation Office in Krakow Urząd Zeglugi Śródlądowej w Krakowie	ul. Skawińska 31/3 31-066 Kraków urząd@kr.uzs.gov.pl	Tel. +48 12 430-53-97 Fax +48 12 430-53-97
Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Zeglugi Śródlądowej w Szczecinie	Plac Batorego 4 70-207 Szczecin urząd@szn.uzs.gov.pl	Tel. +48 91 434-02-79 Fax +48 91 434-01-29
Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Zeglugi Śródlądowej w Warszawie	ul. Dubois 9 00-182 Warszawa urząd@waw.uzs.gov.pl	Tel. +48 22 635-93-30 Fax +48 22 635-93-30
Inland Navigation Office in Wroclaw Urząd Zeglugi Śródlądowej we Wrocławiu	ul. Kleczkowska 52 50-227 Wrocław urząd@wroc.uzs.gov.pl	Tel. +48 71 329-18-93 Fax +48 71 329-18-93

3. Die Parteien informieren einander nach Artikel 6 der vorliegenden Vereinbarung unverzüglich von etwaigen Änderungen am Verzeichnis der zuständigen Behörden.
4. Die Parteien beschließen, nachdem sie festgestellt haben, dass die Voraussetzungen für die Erneuerung der Schifferpatente in der Republik Polen und in der Rheinschifffahrt für Inhaber, die das 50. Lebensjahr vollendet haben, gleichwertig sind, dass der Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein gleichermaßen von einer Rheinschifffahrtsbehörde oder einer polnischen Behörde ausgestellt werden kann.

Artikel 3

Gemeinsame Sitzungen

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

Mit den gemeinsamen Sitzungen werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

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

Artikel 4

Gemeinsame Sitzung der Prüfungskommissionen

Es sind regelmäßig gemeinsame Sitzungen der für die Rheinschifffahrt und für die Binnenschifffahrt in der Republik Polen 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 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 Fahrverbote

Die zuständigen rheinischen und polnischen Behörden informieren einander unverzüglich von Anordnungen betreffend den Entzug oder die Aussetzung von Zeugnissen bzw. der Erteilung von Fahrverboten. Die Übermittlung dieser Informationen erfolgt zunächst über das ZKR-Sekretariat. Sie 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 Vorschrift geändert wird, sind die betreffenden Bestimmungen in der geänderten Fassung unter Angabe des Datums ihres Inkrafttretens unverzüglich an die anderen Parteien zu übermitteln.

Artikel 7

Ende der gegenseitigen Anerkennung

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

Artikel 8

Schlussbestimmungen

1. Die Vereinbarung tritt am 1. Juli 2011 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 Republik Polen als Staat und für die ZKR als internationale Organisation keine internationalen Verpflichtungen.
4. Eine Urschrift der Vereinbarung, deren französischer, deutscher, niederländischer und polnischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich sind, wird beim Generalsekretär der ZKR und beim Ministerium für Infrastruktur der Republik Polen hinterlegt.

Straßburg, den 8. Dezember 2010

Jean-Marie WOEHRLING
Generalsekretär
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Marek CHMIELEWSKI
Stellvertretender Direktor
Abteilung für Schifffahrtssicherheit
Ministerium für Infrastruktur
der Republik Polen

Administratieve overeenstemming over de samenwerking

tussen

de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

en

het Ministerie van Infrastructuur van de Republiek Polen

inzake vaarbewijzen

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart ("CCR") en het Ministerie van Infrastructuur van de Republiek Polen,

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

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

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

komen het volgende overeen:

Artikel 1

Wederzijdse erkenning

De CCR heeft een besluit aangenomen waarin bepaald is dat de Poolse vaarbewijzen type A en B, onder voorbehoud van de naleving van artikel 8, eerste lid, vanaf 1 juli 2011 op de Rijn als geldig worden erkend, indien aan de volgende aanvullende voorwaarden is voldaan:

- de houder dient voor de vaart op het riviergedeelte tussen Iffezheim en het Spijksche Veer een bewijs voor riviergedeelten conform bijlage D3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn over te leggen,
- de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door dat reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.

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

Artikel 2

Bevoegde autoriteiten

1. De volgende autoriteiten zijn bevoegd het Grote Patent en het bewijs voor riviergedeelten om te kunnen varen tussen Iffezheim en het Spijksche Veer af te geven:

Land	Afgevende autoriteit
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brussel
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. De bevoegde Poolse autoriteiten voor de afgifte van de Poolse vaarbewijzen type A en B zijn:

Naam	Adres	Contactgegevens
Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Zeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy	ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz urząd@bydg.uzs.gov.pl	Tel. +48 52 322-02-73, Fax +48 52 322-68-84
Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Zeglugi Śródlądowej w Gdańsku	ul. Toruńska 8/4 80-841 Gdańsk urząd@gda.uzs.gov.pl	Tel. +48 58 301-84-14 Fax +48 58 301-84-14
Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Zeglugi Śródlądowej w Giżycku	ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko urząd@giz.uzs.gov.pl	Tel. +48 87 428-56-51 Fax +48 87 428-56-51
Inland Navigation Office in Kędzierzyn- Kozle Urząd Zeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu	ul. Chelmońskiego 1 47-205 Kędzierzyn-Koźle urząd@k-k.uzs.gov.pl	Tel. +48 77 472-23-60 Fax +48 77 472-23-61
Inland Navigation Office in Krakow Urząd Zeglugi Śródlądowej w Krakowie	ul. Skawińska 31/3 31-066 Kraków urząd@kr.uzs.gov.pl	Tel. +48 12 430-53-97 Fax +48 12 430-53-97
Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Zeglugi Śródlądowej w Szczecinie	Plac Batorego 4 70-207 Szczecin urząd@szn.uzs.gov.pl	Tel. +48 91 434-02-79 Fax +48 91 434-01-29
Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Zeglugi Śródlądowej w Warszawie	ul. Dubois 9 00-182 Warszawa urząd@waw.uzs.gov.pl	Tel. +48 22 635-93-30 Fax +48 22 635-93-30
Inland Navigation Office in Wrocław Urząd Zeglugi Śródlądowej we Wrocławiu	ul. Kleczkowska 52 50-227 Wrocław urząd@wroc.uzs.gov.pl	Tel. +48 71 329-18-93 Fax +48 71 329-18-93

3. De partijen informeren elkaar krachtens artikel 6 van deze overeenstemming onverwijld over elke wijziging in de lijst van bevoegde autoriteiten.
4. De partijen hebben vastgesteld dat de voorwaarden voor de verlenging van de Poolse vaarbewijzen en die voor de Rijn als de houder de leeftijd van 50 jaar bereikt, gelijkwaardig zijn en komen derhalve overeen dat het bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid overeenkomstig bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn zowel door een Rijnautoriteit als door een Poolse autoriteit kan worden afgegeven.

Artikel 3

Gemeenschappelijke bijeenkomsten

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

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

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

Artikel 4

Gemeenschappelijke bijeenkomst van de examencommissies

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

Artikel 5

Informatieverstrekking over intrekking en opschorting van bewijzen en over vaarverboden

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

Artikel 6

Informatie- en afstemmingsplicht in geval van wijziging van de regelgeving

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

Artikel 7

Einde van de wederzijdse erkenning

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

Artikel 8

Slotbepalingen

1. Deze overeenstemming treedt op 1 juli 2011 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 Republiek Polen 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 Poolse tekst gelijkelijk authentiek zijn, wordt bij de Secretaris-Generaal van de CCR en bij het Ministerie van Infrastructuur van de Republiek Polen neergelegd.

Gedaan te Straatsburg op 8 december 2010

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

Marek CHMIELEWSKI
Adjunct-directeur
Dienst Scheepvaartveiligheid
Ministerie van Infrastructuur
van de Republiek Polen

Porozumienie administracyjne
o współpracy między
Centralną Komisją Żeglugi na Renie

i

Ministerstwem Infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej
w zakresie dokumentów kierowników statków

Centralna Komisja Żeglugi na Renie (zwana dalej „CKŻR”) oraz Ministerstwo Infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej

dążąc do uproszczenia obowiązków nałożonych na osoby wykonujące swój zawód w sektorze żeglugi śródlądowej oraz do ułatwienia swobodnego przepływu członków załóg statków,

stosownie do konkluzji wyrażonych podczas Paneuropejskiej Konferencji w Rotterdamie (2001) oraz w Bukareszcie (2006) pt. „Zintensyfikowanie paneuropejskiej współpracy dla swobodnego i silnego transportu na śródlądowych drogach wodnych”.

stwierdzając, że wzajemne uznawanie patentów kierowników statków powiązane jest z mechanizmem współpracy między organami reńskimi i polskimi, zwłaszcza w celu zagwarantowania w średniookresowej perspektywie równoważności odpowiednich świadectw, rozwoju wspólnych praktyk i procedur oraz stworzenia wiarygodnych systemów wymiany informacji,

zawierają następujące Porozumienie:

Artykuł 1

Wzajemne uznawanie

CKŻR postanawia uznać w drodze uchwały polskie patenty żeglarskie kapitana żeglugi śródlądowej klasy A i B na Renie z zastrzeżeniem treści Artykułu 8 ust. 1 wprowadzającego termin wejścia życie od dnia 1 lipca 2011 r., wraz z wymogiem spełnienia następujących dodatkowych warunków:

- przedstawienie przez posiadacza patentu zaświadczenia o znajomości odcinka między Iffezheim i Spyck'schen Fähre zgodnie z Załącznikiem D3 rozporządzenia o załogach statków na Renie,
- posiadacz patentu zobowiązany jest wraz z ukończeniem pięćdziesiątego roku życia przedstawić zaświadczenie o spełnieniu wymogów zdrowotnych zgodnie z wzorem B3 rozporządzenia o załogach statków na Renie, które zgodnie z przedmiotowym rozporządzeniem powinno być odnowione.

Właściwe polskie organy uznają Duży Patent (das Große Patent) na wszystkich polskich śródlądowych drogach wodnych bez żadnych dodatkowych zastrzeżeń,

Artykuł 2

Właściwe organy

1. Następujące organy uprawnione są do wydawania Dużego Patentu i zaświadczenia o znajomości odcinka między Iffezheim i Spyck'schen Fähre.

Państwo	Organ wystawiający
Belgia	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brüssel
Szwajcaria	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
Niemcy	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
Francja	Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Straßburg
Holandia	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. Do wydawania polskich patentów żeglarskich kapitana żeglugi śródlądowej klasy A i B uprawnione są następujące polskie organy:

Nazwa	Adres	Dane kontaktowe
Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy	ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz urząd@bydg.uzs.gov.pl	Tel. +48 52 322-02-73, Fax +48 52 322-68-84
Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Żeglugi Śródlądowej w Gdańsku	ul. Toruńska 8/4 80-841 Gdańsk urząd@gda.uzs.gov.pl	Tel. +48 58 301-84-14 Fax +48 58 301-84-14
Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Żeglugi Śródlądowej w Giżycku	ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko urząd@giz.uzs.gov.pl	Tel. +48 87 428-56-51 Fax +48 87 428-56-51
Inland Navigation Office in Kedzierzyn-Kozle Urząd Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu	ul. Chelmońskiego 1 47-205 Kędzierzyn-Koźle urząd@k-k.uzs.gov.pl	Tel. +48 77 472-23-60 Fax +48 77 472-23-61
Inland Navigation Office in Krakow Urząd Żeglugi Śródlądowej w Krakowie	ul. Skawińska 31/3 31-066 Kraków urząd@kr.uzs.gov.pl	Tel. +48 12 430-53-97 Fax +48 12 430-53-97
Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie	Plac Batorego 4 70-207 Szczecin urząd@szn.uzs.gov.pl	Tel. +48 91 434-02-79 Fax +48 91 434-01-29
Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Żeglugi Śródlądowej w Warszawie	ul. Dubois 9 00-182 Warszawa urząd@waw.uzs.gov.pl	Tel. +48 22 635-93-30 Fax +48 22 635-93-30
Inland Navigation Office in Wroclaw Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu	ul. Kleczkowska 52 50-227 Wrocław urząd@wroc.uzs.gov.pl	Tel. +48 71 329-18-93 Fax +48 71 329-18-93

3. Strony niezwłocznie informują się wzajemnie zgodnie z Artykułem 6 niniejszego Porozumienia o ewentualnych zmianach w wykazie właściwych organów.
4. Strony uznają, że warunki odnowienia patentów żeglugowych w Rzeczypospolitej Polskiej oraz w żegludze reńskiej dla posiadacza, który ukończył pięćdziesiąty rok życia, są równoważne oraz że zaświadczenie spełniania warunków zdrowotnych, o których mowa w Załączniku B3 rozporządzenia o załogach statków na Renie będzie tak samo wystawiane przez organy żeglugi reńskiej lub organy polskie.

Artykuł 3

Wspólne spotkania

W przypadku konieczności organizowane są wspólne spotkania ekspertów CKŻR i Rzeczypospolitej Polskiej. We wspólnych spotkaniach mogą brać udział także eksperci z krajów, w których patenty kierowników statków są uznawane jako ważne na Renie, jak również eksperci z państw i międzynarodowych organizacji, które posiadają status obserwatora przy CKŻR. Sekretariat CKŻR zapewnia wsparcie wymagane dla potrzeb organizacji wspólnych spotkań.

Celem wspólnych spotkań jest w szczególności:

- dążenie do nadania spójnego kształtu różnych obowiązujących przepisów w procesie ich rozwoju i dostosowywania uregulowań w przyszłości,
- dyskusja i omawianie powstałych problemów lub zaistniałych naruszeń, oraz proponowanych środków zaradczych,
- koordynowanie mechanizmów kontrolnych między państwami,
- porównywanie odmienności przy przeprowadzaniu egzaminów wiedzy zawodowej w różnych państwach,
- dążenie do ujednoczenia certyfikatów.

Artykuł 4

Wspólne spotkania komisji egzaminacyjnych

Regularnie zwoływane będą wspólne spotkania właściwych komisji egzaminacyjnych dla żeglugi reńskiej i żeglugi śródlądowej w Polsce, podczas których wymieniane będą doświadczenia, omawiane ewentualne problemy powstałe przy stosowaniu Porozumienia oraz ujednoczane praktyki komisji egzaminacyjnych. W tych posiedzeniach mogą brać również udział komisje egzaminacyjne państw, których patenty kierowników statku uznawane są na Renie, jak również komisje egzaminacyjne państw posiadających status obserwatora przy CKZR.

Artykuł 5

Przekazywanie informacji odnośnie zarządzeń dotyczących zatrzymania i zawieszenia ważności świadectw oraz zakazy uprawiania żeglugi

Właściwe organy reńskie i polskie wymieniają się bezzwłocznie informacjami odnośnie zarządzeń dotyczących zatrzymania lub zawieszenia ważności świadectw, względnie orzekania zakazu uprawiania żeglugi. Przekazywanie tych informacji realizowane jest w pierwszej kolejności za pośrednictwem sekretariatu CKZR. W dłuższej perspektywie czasowej rozważa się dokonywanie tych czynności drogą elektroniczną.

Artykuł 6

Obowiązek informowania oraz uzgodnień w przypadku zmian w dotychczas obowiązujących przepisach.

Strony informują się wzajemnie niezwłocznie i niezależnie o wzajemnych spotkaniach dotyczących zmian i projektów, które planowane są w odniesieniu do obowiązujących przepisów. Przed dokonaniem ostatecznych zmian, Strony będą dokonywać uzgodnień w celu unikania poddania w wątpliwość równoważności obowiązujących w danym wypadku przepisów dla Stron. W przypadku dokonania zmiany przepisów, przekazuje się innym Stronom zmienione wersje odnośnych zapisów wraz ze wskazaniem daty ich wejścia w życie.

Artykuł 7

Zakończenie wzajemnego uznawania

1. Jeżeli w następstwie zmiany przepisów jedna ze Stron uzna, że w odniesieniu do uzyskiwania patentów kierownika statku nie jest już więcej zachowana równowaga wymagań, wówczas Strony spotykają się, aby podjąć negocjacje odnośnie wypracowania rozwiązania, przy pomocy którego możliwe będzie utrzymanie wzajemnego uznania przedmiotowych patentów.
2. Jeżeli po zakończeniu negocjacji jedna ze Stron nadal jest zdania, że przepisy nie są równoważne, może być podjęta decyzja o zaprzestaniu obowiązywania wzajemnego uznawania przedmiotowych patentów. Stosowna decyzja wchodzi w życie 12 miesięcy po przekazaniu jej w formie pisemnej drugiej Stronie Porozumienia.

Artykuł 8

Postanowienia końcowe

1. Porozumienie wchodzi w życie w dniu 1 lipca 2011 roku.
2. Każda ze Stron Porozumienia może wypowiedzieć niniejsze Porozumienie w drodze powiadomienia drugiej Strony. Wypowiedzenie wchodzi w życie 12 miesięcy po otrzymaniu powiadomienia przez drugą Stronę.
3. Porozumienie nie tworzy traktatu lub umowy międzynarodowej na podstawie międzynarodowego prawa publicznego i nie ustanawia międzynarodowej odpowiedzialności dla Polski jak i dla CKŻR jako organizacji międzynarodowej.
4. Uwierzytelnione wersje Porozumienia, których treść w językach francuskim, niemieckim, holenderskim i polskim ma jednolitą moc obowiązującą, złożone są przy Sekretarzu Generalnym CKŻR oraz w Ministerstwie Infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej.

Strasburg, dnia 8 grudnia 2010 r.

Jean-Marie WOEHRLING
Sekretarz Generalny
Centralnej Komisji Żeglugi na Renie

Marek CHMIELEWSKI
Zastępca Dyrektora
Departamentu Bezpieczeństwa Żeglugi
Ministerstwo Infrastruktury
Rzeczpospolita Polska

PROTOCOL 7

**Overzicht van de wederzijdse erkenning van vaarbewijzen en toekomstperspectieven:
discussie met de Staten met waarnemersstatus**

Geen besluit.

PROTOCOL 8

**Ontwikkeling van de marktobservatie van de binnenvaart met betrekking tot het verkeer
in Midden- en Oost-Europa**

Geen besluit.

PROTOCOL 9

Uitwisseling over de economische conjunctuur in de Europese binnenvaart

Geen besluit.

PROTOCOL 10

Actuele voorwaarden voor de toegang tot de Rijnvaartmarkt

Geen besluit.

PROTOCOL 11

**Gedachtewisseling met de Staten met waarnemersstatus over de toepassing van de
Rijnvaartverklaring in de praktijk**

Geen besluit.

PROTOCOL 12

Stand van zaken van de goedkeuring betreffende CMNI

Geen besluit.

PROTOCOL 13

**Vooruitzichten voor de herziening van het CLNI-Verdrag voor de uitbreiding ervan naar de
Staten van Midden- en Oost-Europa**

Geen besluit.

PROTOCOL 14

Werkzaamheden met betrekking tot het CEVNI

Geen besluit.

PROTOCOL 15

Inwerkingtreding van het ADN-Verdrag

Geen besluit.

PROTOCOL 16

Harmonisatie van technische voorschriften van schepen

Geen besluit.

PROTOCOL 17

Inwerkingtreding van het CDNI-Verdrag (verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart)

Geen besluit.

PROTOCOL 18

Versterking van de samenwerking tussen de actoren in de Europese binnenvaart

Geen besluit.

PROTOCOL 19

Economische situatie in de Rijnvaart – Gevolgen van de economische crisis

Besluit

De Centrale Commissie,

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

neemt kennis van het verslag over de economische situatie in de Rijnvaart voor de eerste helft van 2010 en de vooruitzichten voor 2011.

Bijlage

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

Eerste helft van 2010 en vooruitzichten voor 2011

I. Algemene inleiding

a) Algemene situatie

Na de instorting in 2008 is de wereldeconomie in de loop van het eerste semester 2010 weer een flink stuk uit het dal geklommen. Met name in de staalnijverheid en de chemische sector is de bedrijvigheid in de eerste zes maanden van 2010 sterk aangetrokken en heeft men in mei weer het productieniveau van voor de crisis bereikt. Deze ontwikkelingen werken rechtstreeks door in de vervoersvraag, en dit ook in het segment containervervoer. Het totale vervoer over de Rijn is dan ook met 14,6 % gestegen in vergelijking met vorig jaar. Nu het tempo van het herstel geleidelijk aan afneemt, zwakt ook het groeipercentage sinds de zomer af. Deze tendens zet zich in de tweede helft van het jaar voort en zal ook in 2011 vermoedelijk zo blijven.

b) Waterstanden

In de loop van het eerste halfjaar van 2010 lagen de waterstanden over het algemeen op een dusdanig peil dat de schepen hun volledige laadcapaciteit konden benutten. Dit gold voor de gehele zomerperiode en ook in de herfst deed zich geen noemenswaardige verandering voor. Er waren geen extreme waterstanden met zwaarwegende gevolgen voor de Rijnvaart.

c) Brandstofprijzen

De brandstofprijzen, die in het tweede kwartaal van 2009 een dieptepunt bereikten, zijn geleidelijk aan weer opgelopen, met dien verstande dat zij nu tussen het minimum van 2009 en het record van halverwege 2008 liggen. In vergelijking met het laagste prijspeil in 2009 komt dit overeen met een stijging van meer dan 60%.

II. Situatie in de drogeladingvaart

a) Getransporteerde volumes

In de drogeladingvaart zijn de over de Rijn getransporteerde hoeveelheden in de loop van de eerste helft van 2010 met 19,3 % gestegen.

Landbouwsector

Hoewel het vervoer van meststoffen in de eerste zes maanden van 2010 een stijging van rond de 35 % liet zien, steeg het vervoer van goederen in de landbouwsector slechts 7,3 % in vergelijking met het eerste semester van 2009. In de belangrijkste Rijnhavens zijn de overgeslagen hoeveelheden vergelijkbaar. De graanoogst lijkt in 2010 iets kleiner te zijn dan in 2009, zodat er voor de transporten in 2011 geen significante ontwikkelingen te verwachten vallen.

Staalnijverheid

Het vervoer van grondstoffen en schroot voor de staalnijverheid over de Rijn is in het kielzog van de toegenomen activiteiten in de staalnijverheid met meer dan 71 % gestegen. Het vervoer van staalproducten is daarentegen in de loop van de eerste helft van 2010 nog niet toegenomen. Dit is te wijten aan een verschuiving in de tijd tussen het herstel van de productie en de weerslag hiervan op de vraag naar vervoer.

Inmiddels zijn de staalfabrieken in de Rijnsoeverstaten die weer draaien, terug op het productiepeil van voor de crisis. Wel moet erop worden gewezen dat er nog enkele hoogovens zijn (Arcelor Mittal) die stilliggen. Dit betekent dan ook dat er nog steeds een potentiële productiegroei bestaat.

In 2011 valt te verwachten dat het vervoer van grondstoffen in deze sector verder zal toenemen, zij het minder sterk. Het transport van staalproducten zou echter sterker moeten aantrekken.

Energiesector: kolen

Het vervoer van kolen over de Rijn is in de loop van de eerste zes maanden van 2010 met bijna 32 % gestegen. Deze ontwikkeling hangt samen met de gevolgen van het economisch herstel, met name door de verdubbeling van het kolenverbruik door de staalsector in vergelijking met het eerste halfjaar van 2009. Daar komt nog bij dat in Duitsland de vraag naar kolen door de elektriciteitscentrales in vergelijking met het jaar ervoor met meer dan 23 % gestegen is.

De perspectieven voor een verdere groei in deze sector zijn zeer positief en de belangrijkste Rijnhavens voor dit product zijn dan ook al bezig hun overslag- en opslagcapaciteiten uit te breiden om tegemoet te kunnen komen aan de stijgende invoer die men met name in Duitsland wordt verwacht. Ondanks deze rooskleurige vooruitzichten voor 2011 en de jaren daarna, moet toch worden onderstreept dat de Rijnvaart de concurrentie van het spoor begint te voelen. Dit geldt zeker voor de zogenaamde "Betuwelijn", die de haven van Rotterdam met het Duitse achterland verbindt.

Zand, grind, stenen, aarde en bouwmaterialen

In de bouwsector en ook bij de openbare werken, was het herstel van de conjunctuur enigszins gedempt. Begin van het jaar kon men vanwege de kou bij een aantal bouwprojecten niet met de bouwwerkzaamheden beginnen. In Duitsland was de vraag in deze periode dan ook minder groot dan men op grond van de steunprogramma's van de overheid zou verwachten. Het vervoer van bouwmaterialen is op de Rijn in de eerste helft van 2010 met 7,2 % gedaald. Aan het begin van de zomer steeg de vervoersvraag in deze sector, die, gezien de omvang van de vervoerde volumes, voor de Rijnvaart juist zo belangrijk is. Alles bij elkaar genomen, zou een lichte stijging van de getransporteerde volumes over het gehele jaar binnen de mogelijkheden kunnen liggen. Voor 2011 moet daarentegen eerder van een stagnatie van de vraag worden uitgegaan.

b) Vrachtprijsniveau

Hoewel de vraag naar vervoer voor de belangrijkste goederencategorieën sinds maart 2010 weer op het niveau van voor de crisis ligt (uitgaande van de maandelijkse gegevens), zijn de vrachtprijzen nog ver onder het peil van voor de crisis, en dit bij waterstanden die vergelijkbaar waren met die in de eerste helft van 2009. De verklaring hiervoor moet gezocht worden in de vervoerscapaciteit, die sinds de crisis nog verder toegenomen is, omdat er talrijke nieuwe schepen in de vaart zijn genomen. Vraag en aanbod zijn daarom op dit moment niet met elkaar in evenwicht.

c) Containervervoer

In het eerste semester van 2010 is de overslag in de zeehavens dankzij het algemene herstel met 17,3 % gestegen. De binnenvaart heeft haar marktaandeel van 30 % tot 33 % weten uit te breiden. In veel gevallen bleek de binnenvaart als het om de aanpassing van de vrachtprijzen gaat, flexibeler dan de spoorwegen. Dat een aantal knelpunten in de haven van Rotterdam zijn opgelost, zal hier zeker ook aan hebben bijgedragen. Het vervoer van volle containers op de Rijn is met 19,9 % gestegen in vergelijking met het eerste semester van 2009, dat van lege containers met meer dan 39 %. Dit houdt in dat het vervoer van containers over de Rijn in deze periode bijna weer even groot is als in de eerste helft van 2008, toen de crisis zijn intrede deed.

Men verwacht in de gehele logistieke sector voor de rest van 2010 en voor het gehele jaar 2011 een verlangzaming van de groei. De werkgroep *Supply Chain Services (SCS)* van het *Fraunhofer Institut* voorspelt voor de gehele sector voor 2010 en 2011 een marktgroei van tussen de 4 à 5 %. Het vervoer van containers over de Rijn zal naar verwachting deze trend volgen.

III. Situatie in de tankvaart

a) Getransporteerde volumes

Over het algemeen lagen de door de tankvaart getransporteerde volumes in de eerste helft van 2010 2 % hoger dan in de eerste helft van 2009. Daarbij is het vervoer van chemische producten sterk toegenomen, bij een gelijktijdige teruggang van het vervoer in de oliesector, die overigens in de tankvaart zwaar weegt.

Energiesector

Het vervoer van aardolieproducten daalde in de eerste helft van 2010 7,4 % ten opzichte van de eerste helft van 2009. Daarbij mag men niet vergeten dat de tankvaart tot aan de lente profiteerde van de eerder levendige aardoliemarkt als gevolg van de lage prijzen op de wereldmarkt. Sindsdien zijn de prijzen weer gaan klimmen, zodat de vraag naar vervoer in de eerste zes maanden van 2010 en ook in de zomer zwak was. De inkoop werd tot het strikte minimum beperkt. Het feit dat de voorraden in hier onderzochte maanden van 2010 op een uitzonderlijk laag niveau lagen, doet de hoop leven dat de seizoensgebonden vraag op een gegeven moment flink zal aantrekken, hetgeen nog versterkt zou kunnen worden als de winter net zo streng uitvalt als vorig jaar.

Voor 2011 blijft de vraag naar het vervoer van aardolieproducten sterk afhangen van speculatieve fenomenen op korte termijn die kenmerkend zijn voor deze markt, terwijl de context op langere termijn een dalend verbruik van aardolieproducten laat zien (stookolie en brandstoffen), die samenhangt met het beleid zoveel mogelijk energie te sparen.

Chemische sector

Het vervoer van chemische producten over de Rijn heeft de vruchten geplukt van de conjuncturele opleving in deze industriesector. In het eerste semester van 2010 is er dan ook sprake van een toename in de getransporteerde hoeveelheden van meer dan 20,7 %. Net als in de staalnijverheid gaat het om een inhaaleffect na de economische crisis, die met een sterke daling van de productie gepaard ging. Volgens deskundigen van de chemische sector is de achterstand dit jaar grotendeels ingehaald, zodat de productie vanaf nu minder snel zal toenemen. Voor 2011 zal dit ook doorwerken in de hoeveelheden die door de Rijnvaart worden vervoerd.

b) Vrachtprijzen

De zwakke vervoersvraag, in combinatie met omvangrijke capaciteiten op de markt en waterstanden die doorgaans een volledige belading toelieten, hebben de vrachtprijzen in de eerste helft van 2010 onder druk gezet. In deze situatie kwam ook in de zomer en herfst geen verandering.

IV. Ontwikkeling van het vervoersaanbod

1. Capaciteiten in de drogeladingvaart

In de eerste tien maanden van 2010 zijn er 19 nieuwe motorvrachtschepen met een capaciteit van bijna 53.000 ton en 9 nieuwe duwschepen met een capaciteit van 18.500 ton in de vaart genomen. Qua tonnage is dit ongeveer drie keer minder dan wat er in de eerste tien maanden van 2008 en 2009 te water werd gelaten. De meeste nieuwe eenheden werden in de eerste vier maanden van het jaar in gebruik genomen. Het lijkt er dus op dat er in de drogeladingvaart bij de uitrusting van schepen een pauze komt. Daarbij mag men niet uit het oog verliezen dat er voor de crisis een aantal scheepsrompen gebouwd zijn, die in afwachting van een uitrusting vooralsnog ergens gestald zijn.

2. Capaciteiten in de tankvaart

In de eerste tien maanden van 2010 zijn er 52 nieuwe tankschepen met een capaciteit van ongeveer 148.000 ton in bedrijf genomen. Het ritme waarmee nieuwe schepen worden toegevoegd, is dus vergelijkbaar met dat in 2009. Hieruit kan de conclusie worden getrokken dat in de tankvaart de herstructurering van de vloot ondanks de crisis doorgaat. Op dit moment is ongeveer 50 % van de varende schepen dubbelwandig (*source EBIS*).

3. *Passagiersschepen*

In het segment passagiersvaart zijn er in de eerste tien maanden van 2010 drie nieuwe hotelschepen op de markt gekomen en één dagtochtsschip. In de afgelopen jaren lag het gemiddelde op tien nieuwe eenheden per jaar. Op deze markt, die van de crisis verschoond gebleven is, zal de toevoer van nieuwe schepen vermoedelijk min of meer hetzelfde blijven.

V. Conclusies en vooruitzichten

Transportvraag in de drogeladingvaart:

In deze sector is inmiddels een groot gedeelte van de transporthoeveelheden die tijdens de crisis verloren zijn gegaan, weer terug op de markt. De hoeveelheden zullen ook in 2011 blijven toenemen, zij het met een lager tempo. Om een evenwicht tussen vraag en aanbod te bereiken dat vergelijkbaar is met de situatie van voor de crisis, zou de vraag naar schatting minstens 15 % moeten toenemen. Men mag per slot van rekening niet vergeten dat er sinds 2008 ook nog capaciteiten aan de markt zijn toegevoegd. Nu echter voor 2011 wordt voorspeld dat de transportvraag minder snel zal groeien, zal het inhaaleffect minder worden en het beoogde evenwicht niet op korte termijn worden bereikt.

Transportvraag in de tankvaart:

Ondanks een duidelijke opleving van de vraag naar vervoer door de chemische sector, die nu weer het niveau van voor de crisis bereikt heeft en ook in 2011 zal aanhouden, waarbij de vraag echter minder snel zal groeien, zijn de hoeveelheden die door de tankvaart worden vervoerd nog steeds niet voldoende in vergelijking met het transportaanbod op de markt. Het huidige niveau van de voorraden aan aardolieproducten is uitzonderlijk laag. Men mag dus hopen dat de markt hierdoor op een gegeven moment zal aantrekken, en al helemaal als de winter streng wordt.

Beschikbaar laadvermogen:

In de drogeladingvaart lijken de beschikbare gegevens een opvallende temporisering van in de vaart te brengen nieuwe schepen te bevestigen. In de tankvaart daarentegen worden er nog steeds schepen gebouwd.

Exploitatieomstandigheden in 2009:

Kosten:

Tijdens de crisis zijn de exploitatiekosten niet in dezelfde omvang als de transportvraag gedaald. Over het geheel genomen zijn zij in de loop van de jaren 2009 en 2010 zelfs licht gestegen. De ontwikkeling in de drogeladingvaart en tankvaart is vergelijkbaar.

Opbrengsten:

In de eerste zes maanden van 2010 hebben de ondernemingen in de drogeladingvaart ondanks een zekere opleving van de vraag te lijden gehad onder vrachtprijzen die te laag waren om de financiële lasten te dragen. Dit geldt met name voor schepen die recentelijk in de vaart genomen zijn.

In de tankvaart wordt de situatie steeds kritischer, omdat de vraag te ver achterblijft bij het aanbod, terwijl de beschikbare laadruimte door nieuwe schepen blijft toenemen. De vrachtprijzen bewegen zich vanaf de lente tot aan de herfst van 2010 over het algemeen op een zeer laag niveau en het gevolg is dat zij de exploitatiekosten nog maar nauwelijks dekken. Met name de dubbelwandige schepen hebben het zwaarst te lijden onder de consequenties hiervan, omdat zij vaak nog zeer zware lasten (met name financiële lasten) te dragen hebben.

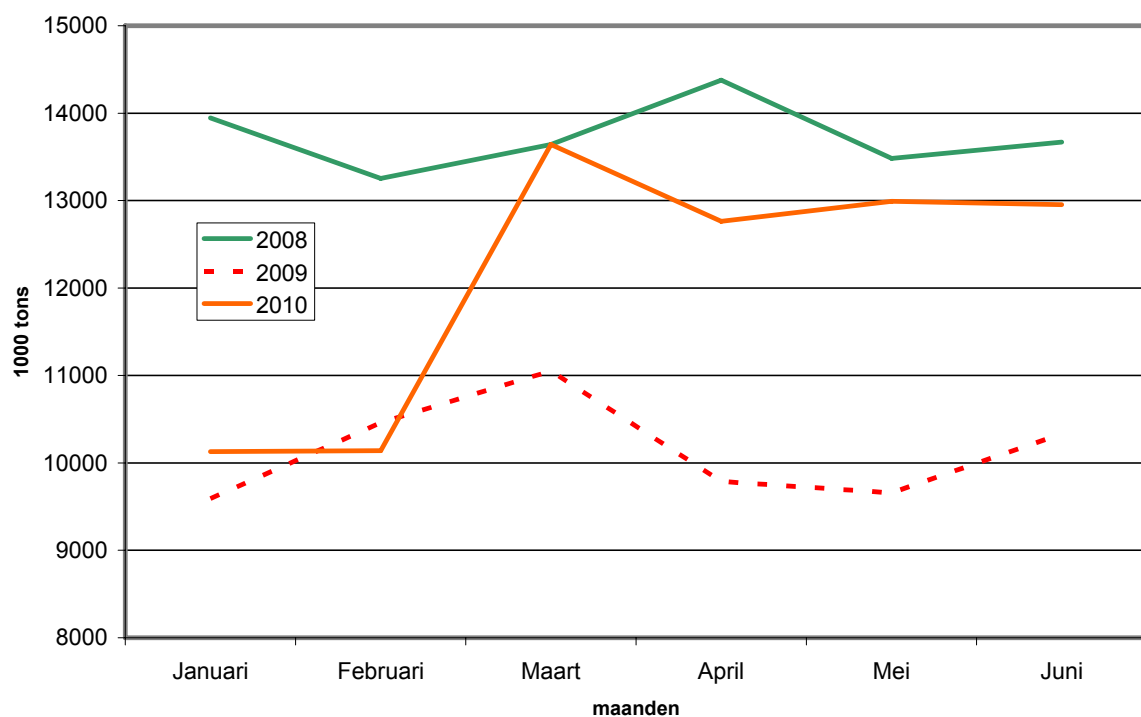
Ontwikkeling van het traditionele vervoer over de Rijn 1. halfjaar 2010

<i>(in 1000 t)</i>	1. halfjaar 2009	1. halfjaar 2010	ontwikkelin g 2010/2009
0 Landbouwproducten	3997	4145	3,7%
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	5078	5590	10,1%
2 Vaste minerale brandstoffen	11244	14830	31,9%
3 Aardolieproducten	15274	14150	-7,4%
4 Ertsen, metaalafval	9457	16220	71,5%
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	4305	4419	2,6%
6 Ruwe mineralen en -fabricaten; bouwmaterialen	18196	16894	-7,2%
7 Meststoffen	1436	1946	35,5%
8 Chemische producten	7832	9455	20,7%
9 Voertuigen, machines en overige goederen	7166	8577	19,7%
totaal	83983	96225	14,6%

1. halfjaar in TEU	2010		2009		Ontwikkeling		
	Leeg	Vol	Leeg	Vol	Leeg	Vol	totaal
Container in TEU	238663	754092	171352	628889	39,3%	19,9%	24,1%

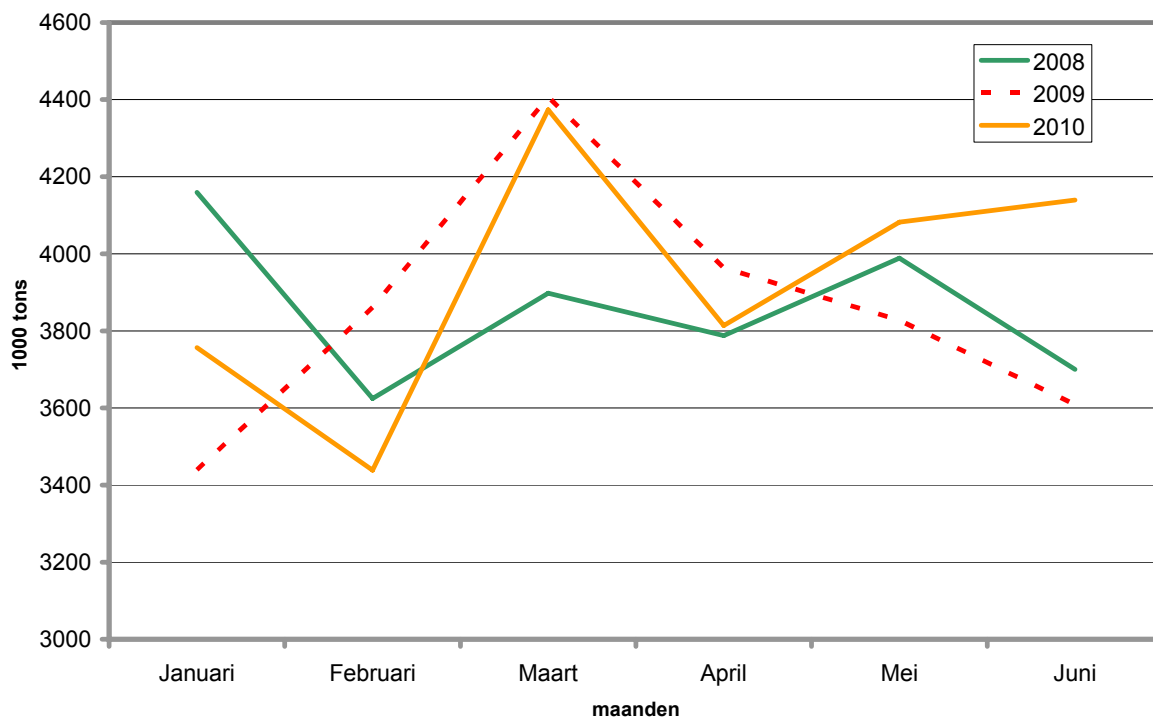
Bron: Destatis en secretariaat CCR

Maandelijkse ontwikkeling van het goederenvervoer in de drogelading op de traditionele Rijn (in 1000 t)



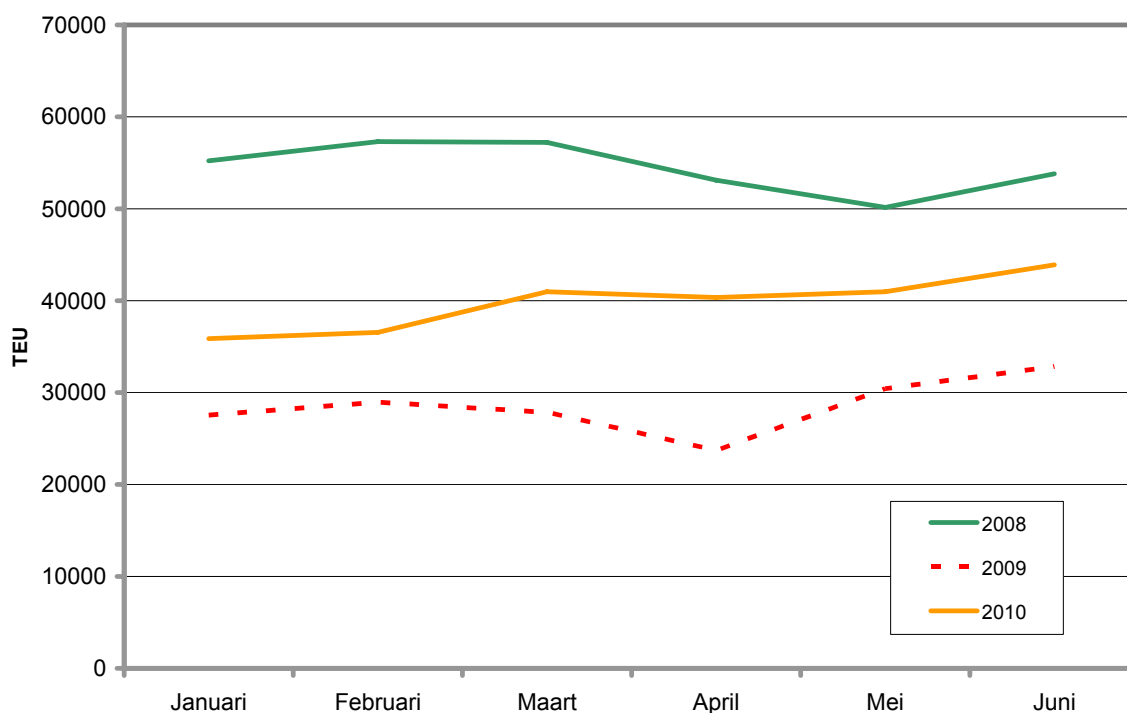
Bron: Destatis en secretariaat CCR

Maandelijkse ontwikkeling van het goederenvervoer in de tankvaart op de traditionele Rijn (in 1000 t)



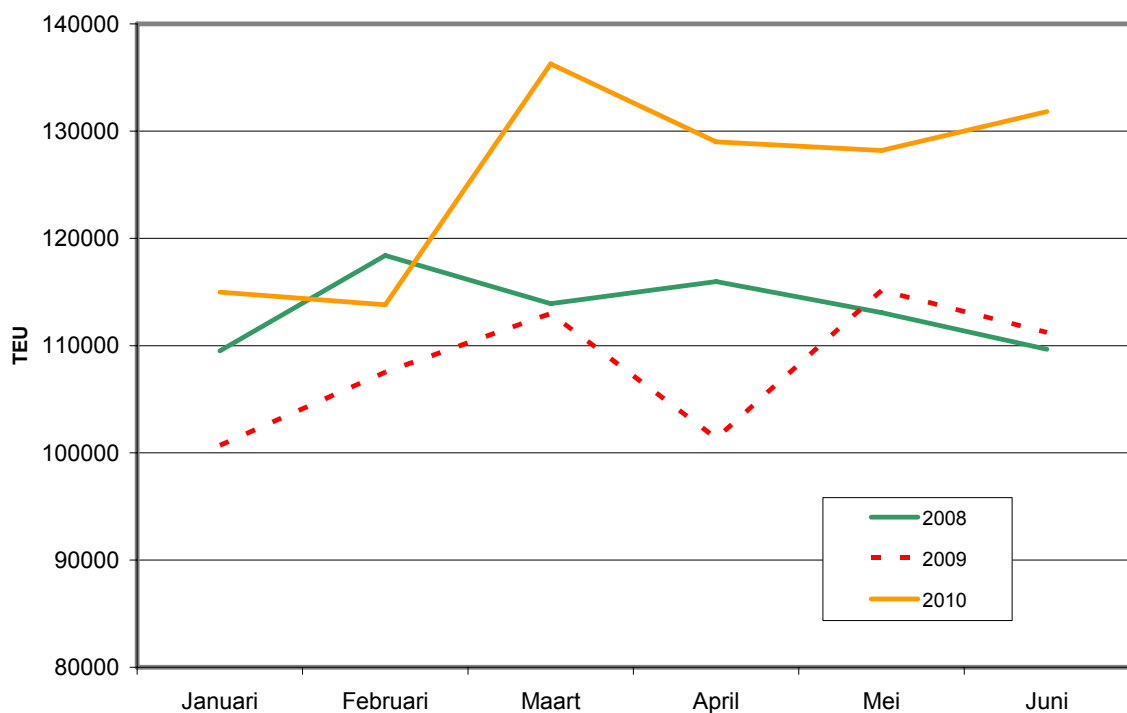
Bron: Destatis en secretariaat CCR

Maandelijks vervoer van lege containers op de traditionele Rijn (in TEU)



Bron: Destatis en secretariaat CCR

Maandelijks vervoer van geladen containers op de traditionele Rijn (in TEU)



Bron: Destatis en secretariaat CCR

Prognoses voor het einde van 2010 en het begin van 2011 (Duitse binnenvaart)

Sector	Productie/ Invoer	Aandeel in het totale vervoer	Te voorziene invloed op de vervoersvraag (vergeleken met het vorig jaar)
Landbouw	Oogst in 2010 ligt onder het gemiddelde	16,00%	-
Kolen	Prognose invoer + 8% tegenover 2009	19,00%	+++
Staalindustrie: Ertsen	Duitse staalproductie: in 2010: + 35% vergeleken met vorig jaar	20%	+++++
Staalindustrie: ijzer, staal	Duitse staalproductie: in 2010: + 35% vergeleken met vorig jaar	8,00%	+++++
Bouwmaterialen	Koude winter, zwakke vraag in de bouwsector	27,00%	-
Andere goederen / Containers	Wereldhandel herstelt zich verder, maar langzamer	10%	++++
Algemene prognose voor de ontwikkeling van de vraag in de drogeladingvaart			+++
Aardolieproducten	Hoge aardolieprijs, aanvulling van voorraden in de tweede helft van het jaar kan gunstig uitpakken	62%	-
Chemie	Chemieproductie herstelt zich	38%	++
Algemene prognose voor de ontwikkeling van de vraag in de tankvaart			0

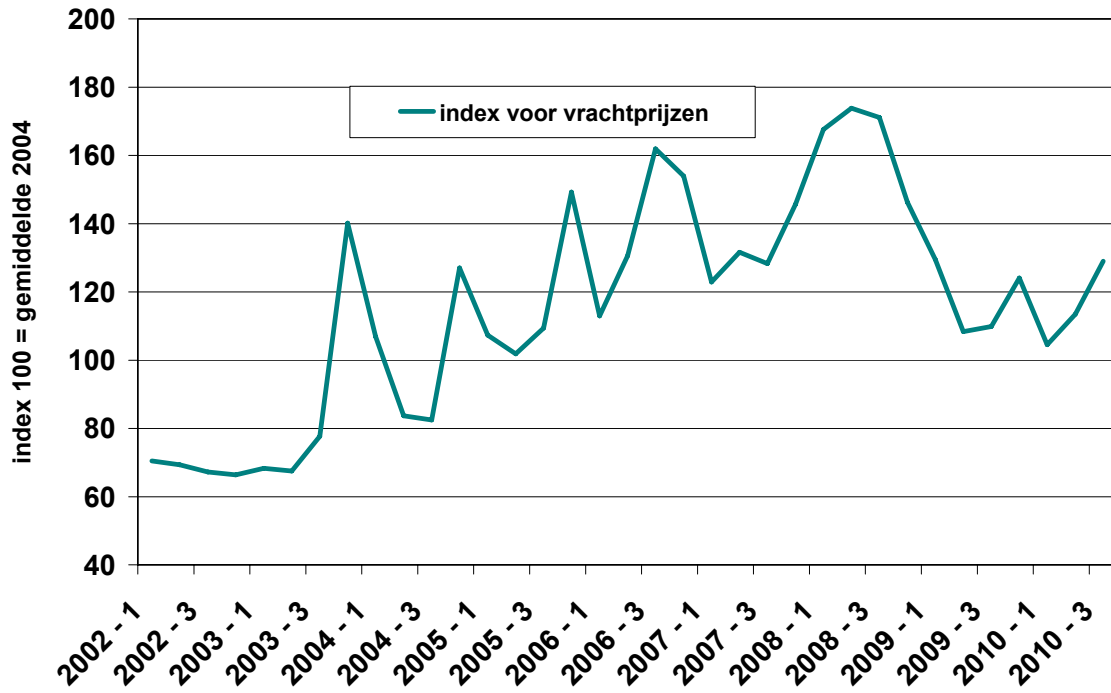
Bronnen:

Eurofer
 Wirtschaftsvereinigung Stahl
 Verein deutscher Kohleimporteure
 Verband der chemischen Industrie
 CEFIC
 Prognoses CCR op basis van historische ontwikkelingen en berekeningen

Groei:

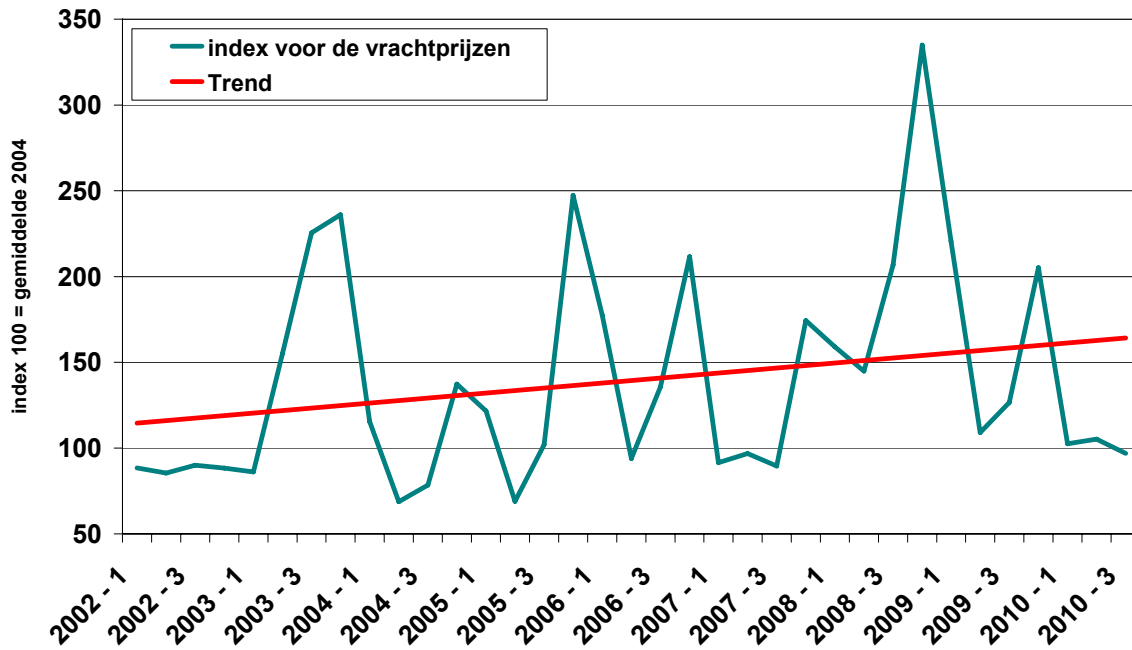
0 %	0
1 % tot 5 %	- / +
6 % tot 10 %	-- / ++
11 % tot 15 %	--- / +++
16 % tot 20 %	---- / ++++
meer dan 20 %	----- / +++++

Vrachtprijzen in de drogeladingvaart



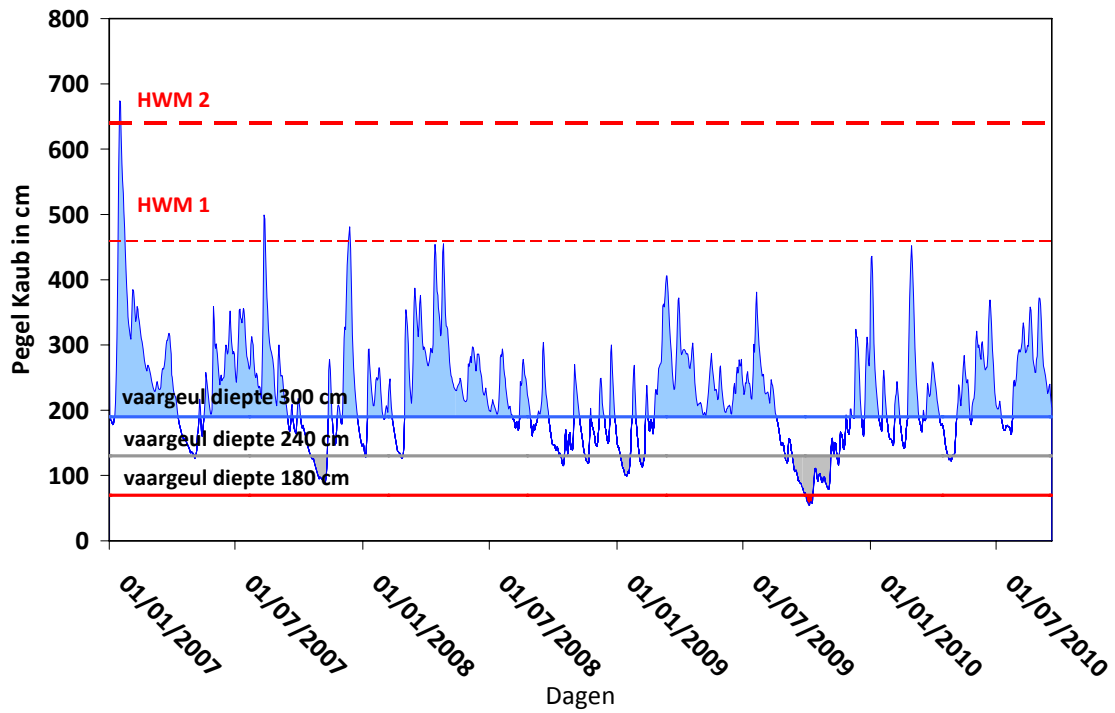
Bron: NEA

Vrachtprijzen in de tankvaart (aardoliesector)



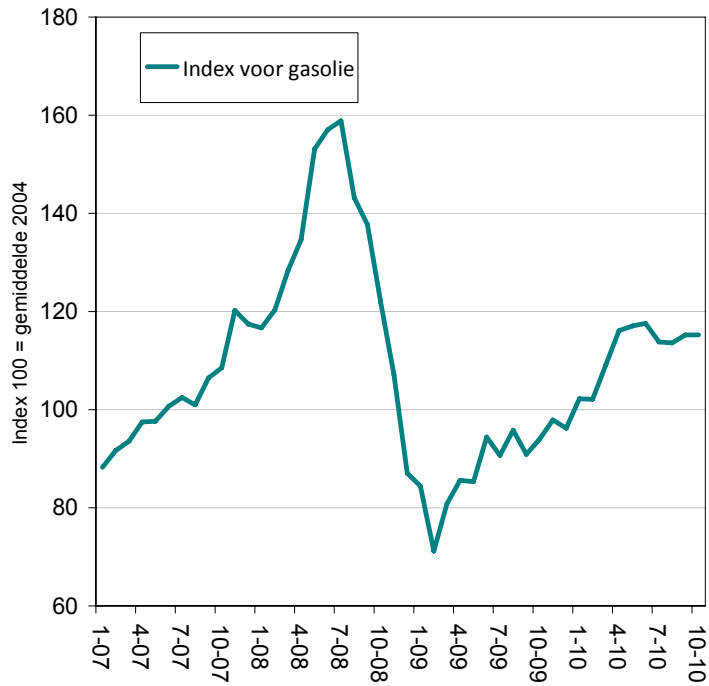
Bron: NEA en PJK international

Waterstand bij Kaub



Bron: BfG

Ontwikkeling van de gasolieprijs



Bron: CBRB

Bijlage 1 Tot en met oktober 2010 op de markt gekomen nieuwe schepen

Scheepstype	2002			2003			2004		
	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW
Motorvrachtschepen	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
Motorvrachtschepen	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	3603	5430	3		3386

Scheepstype	2008			2009			2010 (10 maanden)		
	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW
Motorvrachtschepen	68	226750	92944	72	237668	11400	19	53072	26072
Vr.duwbakken	38	70260		44	97461	2	9	18445	
totaal	106	297010	92944	116	335129	11400	28	71517	26072
Motortanksch.	47	117500	31870	87	228020	72778	52	148127	55080
Tankduwbakken	0	0		0	0	0	0		
totaal	47	117500	31870	87	228020	72778	52	148127	55080
Duwboten	3		1684	6		11188	1		558
Sleepboten	3		0	6		1697	0		0
totaal	6		1684	12		12885	1		558
Hotelschepen	3		5092	9			3		2871
Dagtochtsch.	6		3092	1			1		2710
totaal	9		8184	10		0	4		5581

Bron: IVR en secretariaat CCR

PROTOCOL 20

Mededeling van VNF inzake het project Saône-Moezel/Rijn

Geen besluit.

PROTOCOL 21

Klimaatverandering en Rijnvaart

Geen besluit.

Bijlage

Klimaatverandering en Rijnvaart

Verslag van het secretariaat over de werkzaamheden van de Centrale Commissie in het jaar 2010 overeenkomstig Besluit 2009-II-8

0. Samenvatting

De Centrale Commissie heeft ter gelegenheid van haar najaarszitting 2009 besloten tot het uitvoeren van ambitieuze werkzaamheden met betrekking tot de vermindering van de broeikasgassen in de binnenvaar (Climate Change Mitigation) en met betrekking tot eventueel nodig wordende maatregelen ter aanpassing aan mogelijke gevolgen van de klimaatverandering voor de Rijnvaart (Climate Change Adaptation). Zowel de werkzaamheden van het Comité Reglement van onderzoek betreffende de vermindering van broeikasgassen, als de werkzaamheden van het Permanent Technisch Comité met betrekking tot de mogelijke gevolgen van de klimaatverandering, verlopen volgens het werkprogramma. Het Economisch Comité is eveneens met de aan haar toevertrouwde werkzaamheden begonnen. Indien de delegaties en het secretariaat de van hen verwachte bijdragen in de komende maanden kunnen leveren, kan ervan worden uitgegaan dat het door de Centrale Commissie gevraagde uitgebreide verslag over klimaatverandering en Rijnvaart volgens planning eind 2011 door de comités zal worden ingediend.

In de loop van de tot nu toe uitgevoerde werkzaamheden kon worden vastgesteld dat tussen de verschillende vervoermiddelen een concurrentiestrijd over de laagste specifieke broeikasgassen is uitgebroken. Alhoewel de emissies van de binnenvaart op de voor de binnenvaart kenmerkende vervoerstrajecten de laagste zijn, lijkt het de binnenvaart niet te lukken dit op een op een overtuigende manier met bewijzen te staven, vooral ten opzichte van de verladers. Daarom zouden de werkzaamheden van de Centrale Commissie over de broeikasgassen in de binnenvaart van groot nut moeten zijn.

De moeite die de binnenvaart heeft om de pluspunten op het gebied van emissies te tonen en daardoor om marktaandeel te winnen en een sterkere politieke ondersteuning te krijgen, zou hoofdzakelijk toe te schrijven zijn aan de bijzonder beperkte resources voor vakkundige werkzaamheden en aan het grote aantal relatief kleine organisaties waaruit de binnenvaart bestaat. Dit benadrukt de noodzaak van de door de Centrale Commissie geplande totstandbrenging van een platform voor internationale informatie-uitwisseling over klimaatverandering en binnenvaart. Het secretariaat zal in de komende maanden die hiertoe benodigde werkzaamheden starten.

De meest relevante conclusies van huidige onderzoeken over de mogelijke wijzigingen van de waterafvoer kunnen als volgt worden samengevat: Verwacht kan worden dat wijzigingen van de afvoer van de Rijn tot 2050 redelijk beperkt zullen blijven; prognoses betreffende de wijzigingen van de afvoer na 2050 zijn omringd door bijzonder grote onzekerheden. Daarmee worden de fundamentele constatering van het CCR-congres 2009 over hetzelfde onderwerp wetenschappelijk bevestigd.

Het secretariaat vertegenwoordigt conform zijn mandaat de Centrale Commissie in de organen van andere internationale organisaties die zich met kwesties betreffende klimaatverandering en binnenvaart bezighouden. Het directoraat-generaal Move van de Europese Commissie zal zich – voor zover bij het secretariaat bekend – slechts vanaf 2012 in het onderwerp verdiepen. Dat schept de mogelijkheid voor de Centrale Commissie om op grond van haar voorbereidende werkzaamheden de Europese Commissie een aanzienlijke ondersteuning aan te bieden.

Onderstaand wordt in detail uiteengezet in hoeverre de organen en het secretariaat de dienovereenkomstige opdrachten van de Centrale Commissie in het jaar 2010 hebben uitgevoerd. Daarom zijn voor elk comité en voor het secretariaat de verschillende taken vermeld, gevolgd door een vermelding van de reeds uitgevoerde en geplande werkzaamheden. Aanvullend en ter verbetering van de leesbaarheid zijn aan het eigenlijke verslag de tekst van Besluit 2009-II-8 en de relevante delen van de werkprogramma's 2010-2011 als bijlage toegevoegd. Aangezien de Centrale Commissie met betrekking tot andere internationale organisaties enerzijds een nauwe samenwerking nastreeft en anderzijds dubbelwerk wenst te vermijden, zijn voor elk comité relevante werkzaamheden van andere internationale organisaties vermeld. Aan de hand hiervan kunnen de gedelegeerden van de Centrale Commissie bovendien vrij eenvoudig een veelomvattende globale indruk krijgen van de werkzaamheden op internationaal niveau. Tot slot kan uit het verslag worden opgemaakt of elk comité de respectieve opdrachten als voorzien heeft kunnen uitvoeren en welke verdere relevante ontwikkelingen voor de verdere werkzaamheden van de Centrale Commissie nog van belang zouden kunnen zijn.

1. Comité Reglement van onderzoek

1.1 Taak

Uiterlijk voor de plenaire najaarszitting in 2011 op basis van dienovereenkomstige onderzoeken en bijdragen van haar lid- en waarnemerstaten, alsook van de met haar samenwerkende internationale organisaties en beroepsverenigingen, een verslag opstellen, en daarin een overzicht bieden van de maatregelen en mogelijkheden waardoor de uitstoot van broeikasgassen in de binnenvaart zou kunnen worden verminderd, deze evalueren en een voorstel doen voor de wijze waarop deze op adequate wijze toegankelijk gemaakt kunnen worden voor de scheepsexploitanten en andere potentiële gebruikers.

1.2 Uitgevoerde werkzaamheden

Het secretariaat heeft een werkplan¹ opgesteld, dat door het comité is goedgekeurd. Het secretariaat heeft een voorlopig overzicht van in verschillende studies en berekeningsmethoden verkregen of gebruikte gegevens over de CO₂-intensiteit voor de binnenvaart², samen met enkele algemene opmerkingen over de methode van het verkrijgen en het gebruik van deze gegevens gepresenteerd. Het Comité Reglement van onderzoek heeft het door het secretariaat opgestelde globale concept³ van het verslag voor de najaarszitting 2011 goedgekeurd.

¹ RV/G (10) 38

² RV/G (10) 57

³ RV (10) 49 = RV/G (10) 71

1.3 Geplande werkzaamheden

Het comité heeft afgesproken om op 12 april 2011 een workshop te organiseren die aan de volgende onderwerpen zal worden gewijd:

1. meting/hoeveelheid van de uitstoot van broeikasgassen in de binnenvaart (emissiefactoren, carbon footprint),
2. mogelijkheden om de uitstoot van broeikasgassen in de binnenvaart te verminderen,
3. totstandbrenging van het geplande platform voor internationale informatie-uitwisseling over klimaatverandering en binnenvaart.

De belangrijkste doelen van de workshop zijn:

- documentatie van de stand van kennis,
- vaststellen van de behoefte aan onderzoek,
- synchronisatie van de werkzaamheden van de verschillende nationale en internationale instellingen die zich met dit onderwerp bezighouden.

De resultaten van en lering uit de workshop moeten in het op te stellen verslag worden meegenomen. Het ontwerpverslag moet in het najaar 2011 beschikbaar zijn, vervolgens in het comité worden onderzocht om het voor de najaarszitting van de Centrale Commissie in te dienen.

1.4 Relevante werkzaamheden van andere internationale organisaties

Europese Commissie

De werkzaamheden van het directoraat-generaal Move beperken zich tot het researchproject ECONET¹. Het directoraat-generaal heeft het voornemen om zodra de resultaten van dit project beschikbaar zijn, hetgeen gepland is voor 2012, over verdere werkzaamheden met betrekking tot klimaatverandering en binnenvaart te beslissen. Het secretariaat van de Centrale Commissie is lid van de stuurgroep van het project.

Het directoraat-generaal Milieu heeft het omvangrijke project "EU Transport GHG: Routes to 2050?"² begin dit jaar afgerond. Resultaten van dit project zijn onder andere verslagen die negen technische en drie operationele maatregelen voor de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen in de binnenvaart beschrijven. De globale uitstoot van broeikasgassen in de binnenvaart in de EU-staten worden op 5,6 miljoen ton per jaar geschat. Toch zou de emissiefactor van 40 g/tkm die als basis heeft gediend voor deze schatting te hoog kunnen zijn.

CEFIC

De chemische sector streeft naar een vermindering van vervoergerelateerde CO₂-emissies in deze sector. In het kader van de eerste stap heeft de European Chemical Industry Council (CEFIC) daartoe het verslag *Measuring and Managing CO₂ Emissions of European Chemical Transport*³ voorgelegd. Kennelijk is het verslag zonder specifieke kennis van de binnenvaart opgesteld, alhoewel de chemische industrie grote hoeveelheden producten per binnenschip vervoert. Het verslag gaat voor de binnenvaart uit van een emissiefactor van 31 g/tkm, die ten dele uit verouderde onderzoeken werd afgeleid. De door PLANCO specifiek voor het vervoer van vloeibare bulkgoederen vastgestelde factoren, die aanzienlijk lager liggen, werden daarentegen niet in aanmerking genomen. Het secretariaat van de Centrale Commissie heeft het CEFIC-secretariaat op deze onvolkomenheid gewezen en voor zover mogelijk geëigende gegevens over emissies en kenmerkende scheepsgrootten doen toekomen. Eind 2010 zal CEFIC een rekenmachine voor het vergelijken van CO₂-emissies aan de ondernemingen van de chemische industrie aanbieden.

¹ www.tmluven.be/project/ecconet/home.htm

² www.eutransportghg2050.eu

³ www.cefic.be/files/publications/McKinnon-Report-Final-230610.pdf

PIANC

De werkzaamheden van PIANC betreffende de CO₂-emissies in de binnenvaart stemmen grotendeels overeen met die van de Centrale Commissie. (De hoofdingenieur leidt een subwerkgroep die door de *Permanent Taskgroup on Climate Change* van de PIANC werd ingesteld.) Ook daar zijn tot op heden praktisch geen bijdragen buiten die van het secretariaat van de Centrale Commissie te bekennen. De werkzaamheden moeten in 2012 worden afgerond.

VN/ECE

De VN/ECE heeft de leiding genomen in een gemeenschappelijk project van meerdere organisaties van de Verenigde Naties, dat de gevolgen van het vervoer op de klimaatverandering¹ nagaat. Het doel van het project is een informatie- en analyse-instrument op basis van een uniforme methode voor het evalueren van de CO₂-emissies van de vervoermiddelen over land te ontwikkelen. Het instrument dient ter ondersteuning van de politieke besluitvormers bij hun inzet om gepaste strategieën voor de vermindering van de nationale of regionale CO₂-emissies te ontwikkelen of te optimaliseren. Het instrument moet in 2012 beschikbaar zijn.

VBW

Het secretariaat heeft de huidige werkzaamheden van de Centrale Commissie in de commissie van specialisten van de Vereniging voor Europese binnenvaart en waterwegen (VBW) gepresenteerd. Volgens het comité van specialisten is enerzijds het onderwerp van bijzonder belang voor de binnenvaart, en anderzijds zouden de emissiefactoren van de binnenvaart door de bepaling van reëel brandstofverbruik in de praktijk gegarandeerd moeten worden. Het comité van specialisten ziet zichzelf niet in staat een dergelijke toetsing uit te voeren, maar stelt voor dat in plaats daarvan, een studie aan een vaktechnisch bevoegd researchinstituut op te dragen.

Beroepsorganisaties

De internationale beroepsorganisaties, EBU en ESO, en ook de met hun samenwerkende vereniging van promotie-instituten, INE, hebben zich over dit onderwerp gebogen. Toch lijken zij niet over voldoende middelen te beschikken om eigen inhoudelijke werkzaamheden uit te voeren. INE acht het noodzakelijk dat een onafhankelijk instituut de aan de verladers aangeboden rekenmachine voor het vergelijken van CO₂-emissie, qua kwaliteit, objectiviteit en neutraliteit certificeert. Zo zou vermeden moeten worden dat bijvoorbeeld een door de Europese spoorwegen aangeboden vergelijkende rekenmachine, door de keuze van ongunstige emissiefactoren, de binnenvaart minder klimaatvriendelijk doet voorkomen dan deze in werkelijkheid is.

1.5 Vooruitzichten

Indien de delegaties spoedig de gevraagde bijdragen betreffende het onder punt 1.2 vermelde verslag ter kennis gaan brengen, zouden de onder punt 1.1 vermelde taak en het werkprogramma door het Comité Reglement van onderzoek en zijn werkgroep volgens plan kunnen worden uitgevoerd.

¹ www.unece.org/trans/theme_global_warm.html

Uit de tot nu toe uitgevoerde werkzaamheden blijkt dat in het vervoersbeleid het belang van de uitstoot van broeikasgassen van de verschillende vervoermiddelen een steeds grotere rol speelt wanneer het gaat om reglementaire maatregelen op het gebied van economisch beleid of om beslissingen op het gebied van investeringen. Evenzo lijken ondernemingen bij het nemen van beslissingen over hun logistieke processen steeds meer rekening te houden met de uitstoot van de broeikasgassen van de verschillende vervoermiddelen. Teneinde door de politiek te worden ondersteund en zich in de vervoersmarkt te handhaven is het dus in het belang van de verschillende vervoermiddelen een zo gering mogelijke uitstoot van de broeikasgassen of een zo klein mogelijke carbon print te kunnen aantonen.

Bij het vervoer van goederen kan de CO₂-intensiteit van een vervoermiddel door de CO₂-emissies in verhouding tot de vervoersprestatie, overwegend in g/tkm, maar bijvoorbeeld ook in g/TEUkm, worden weergegeven. Vaak wordt deze verhouding ook als CO₂-emissiefactor aangeduid. Momenteel worden door verschillende instellingen procedures en rekenmachines voor het vergelijken van de CO₂-emissies voorgesteld en aangeboden, aan de hand waarvan de CO₂-emissies van verschillende vervoermiddelen voor reële vervoersopgaven met elkaar vergeleken kunnen worden. Deze procedures zijn gebaseerd op waarden van de CO₂-intensiteit van de vervoermiddelen (emissiefactoren), die in min of meer gecompliceerde rekenmethoden tot de bepaling van de totale uitstoot van een gegeven vervoersopgave leiden.

De binnenvaart lijkt zowel betreffende de voorgestelde procedure als de bepaling van zijn CO₂-intensiteit in een ongunstige situatie te geraken. De binnenvaart kan noch zelf een door hem ontwikkelde procedure, noch met hem afgestemde en internationaal erkende waarden betreffende zijn CO₂-intensiteit tonen. Andere vervoermiddelen bieden daarentegen dergelijke procedures en hanteren daarbij – naar de mening van het secretariaat – on gepaste hoge waarden voor de CO₂-intensiteit van de binnenvaart. Indien deze situatie voortduurt, zal de binnenvaart zijn klimaatvriendelijkheid niet in de gewenste extra politieke steun en de gehoopte marktaandeelwinst kunnen omzetten.

In het kader van de Centrale Commissie werd een eerste analyse van studies en procedures en de daarin vermelde waarden voor de CO₂-intensiteit van de binnenvaart gemaakt. (Zie Bijlage 1.2.) Deze werkzaamheden moeten door de Centrale Commissie met haar partners worden voortgezet, aangezien de doelstelling van de Centrale Commissie moet zijn dat de klimaatvriendelijkheid van de binnenvaart niet door het gebruik van bedenkelijke emissiegegevens bij de politiek en het bedrijfsleven in twijfel wordt getrokken. Het ziet er nu al naar uit dat ter aanvulling van het geplande verslag van de Centrale Commissie

- de toetsing van de emissiefactoren van de binnenvaart door het bepalen van reëel brandstofverbruik in de praktijk en
- een onafhankelijke certificering van de voor de verladers bestemde rekenmachines voor het vergelijken van emissies

adequate middelen zouden kunnen zijn om de positie van de binnenvaart te versterken in de ecologische concurrentie met de andere vervoermiddelen.

2. Permanent Technisch Comité

2.1 Taak

Uiterlijk voor de plenaire najaarszitting in 2011 mogelijke aanpassingsmaatregelen voor de waterwegen identificeren en scenario's ontwikkelen, waardoor de Rijnvaart op langere termijn ondanks de gevolgen van de klimaatverandering kan worden behouden,

2.2 Uitgevoerde werkzaamheden

Een ontwerpstructuur¹ voor een verslag over aanpassingsmaatregelen is opgesteld en door het comité goedgekeurd. Een redactiegroep voor de uitwerking van het verslag is ingesteld.

2.3 Geplande werkzaamheden

Tot februari 2011 wordt een eerste ontwerp door de redactiegroep opgesteld. Het ontwerp wordt in juni 2011 met het Comité Reglement van onderzoek en het Economisch Comité onderzocht en in november 2011 door het Permanent Technisch Comité aangenomen.

2.4 Relevante werkzaamheden van andere internationale organisaties

CHR

De in de context van dit verslag belangrijkste activiteit van de Internationale Commissie voor de Hydrologie van het Rijngebied (CHR) zou het project *RheinBlick2050* kunnen zijn. Dit project tracht door middel van modelberekeningen de volgende vraag te beantwoorden: Wat zijn de gevolgen van de toekomstige klimaatverandering voor de afvoer van de Rijn en zijn belangrijkste zijrivieren? Het eindverslag² over dit project is beschikbaar. De Permanent Technische Werkgroep heeft via het secretariaat belangrijke vraagstellingen (indicatoren) die de binnenvaart betreffen in het project laten opnemen.

ICBR

De Internationale Commissie voor de Bescherming van de Rijn (ICBR) heeft een Expertgroep Klimaat ingesteld, die de opdracht heeft de gevolgen van de klimaatverandering op de Rijn te onderzoeken. De expertgroep heeft in eerste instantie gevraagd om een literatuur-evaluatie met de titel *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*³. Waarschijnlijk is begin december het voorlopige eindverslag⁴, inzake de werkzaamheden voor het ondersteunen en begeleiden van de uitvoering van het onderzoek naar scenario's met aannemelijke gegevens betreffende het afvoerregime van de Rijn (RheinBlick2050), beschikbaar. Uitgaande van deze resultaten moeten in een verdere fase in de ICBR aanpassingsstrategieën worden uitgewerkt. Het secretariaat van de Centrale Commissie neemt aan de bijeenkomsten van de expertgroep deel en verzekert aldus de link met de werkzaamheden van het Permanent Technisch Comité.

EU

In de context van de *Common Implementation Strategy* (CIS) inzake de Kaderrichtlijn Water⁵ hebben de lidstaten en de Europese Commissie, directoraat-generaal Milieu, de activiteit *Climate Change and Water* gestart. Dit heeft geleid tot het opstellen van het *Guidance document No. 24 – River Basin Management in a Changing Climate*⁶, waarin ook voor de binnenvaart relevante aspecten worden behandeld. Een belangrijk controle-instrument voor de CIS is de *Strategic Coordination Group*, waarin het secretariaat indien nodig voor de Centrale Commissie meewerkt.

¹ TP (10) 39

² TP (10) 46

³ TP (09) 22 = TP/G (09) 30

⁴ TP (10) 41

⁵ Richtlijn 2000/60/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2000 tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het waterbeleid

⁶ http://circa.europa.eu/Public/irc/env/wfd/library?l=/framework_directive/guidance_documents/management_finalpdf/_EN_1.0_&a=d

De werkzaamheden van het directoraat-generaal Move van de Europese Commissie beperken zich momenteel tot het researchproject ECONET. Het directoraat-generaal heeft het voornemen om zodra de resultaten van dit project beschikbaar zijn, hetgeen gepland is voor 2012, over verdere werkzaamheden met betrekking tot klimaatverandering en binnenvaart te beslissen.

PIANC

De PIANC beschikt met de *WFD Task Group* over een instrument dat bijzonder effectief de belangen van de scheepvaart bij de implementatie van de Kaderrichtlijn Water op internationaal niveau bundelt en behartigt. De Centrale Commissie wordt hier door het secretariaat vertegenwoordigd. Bovendien heeft de PIANC de *Permanent Taskgroup on Climate Change* ingesteld, wiens hoofddoel is te informeren over de betrokkenheid van de scheepvaart bij klimaatverandering en over de nodige aanpassings- en verminderingsmaatregelen. Het secretariaat werkt actief mee in deze groep.

2.5 Vooruitzichten

Indien de delegaties die in de werkgroep afgesproken bijdragen voor het onder punt 2.2 genoemde verslag uiterlijk eind dit jaar ter kennis brengen, zouden zowel de onder punt 2.1 vermelde taak als het werkprogramma door het Permanent Technisch Comité en zijn werkgroep volgens plan kunnen worden uitgevoerd. Na indiening van het verslag moet de Centrale Commissie een beslissing nemen over de wijze waarop zij haar eigen werkzaamheden inzake de aanpassingsstrategieën van de binnenvaart aan de klimaatverandering en eventuele maatregelen concreet met die van andere betrokken sectoren en in het bijzonder met de ICBR, denkt te coördineren. De verdere werkzaamheden van de Centrale Commissie kunnen in het bijzonder door de volgende conclusies van actueel researchwerk worden beïnvloed:

- Verwacht kan worden dat wijzigingen van de afvoer van de Rijn tot 2050 redelijk beperkt zullen blijven.
- Prognoses betreffende de wijzigingen van de afvoer na 2050 zijn omringd door bijzonder grote onzekerheden.

3. Economisch Comité

3.1 Mandaat

Nagaan welke regelgevende of andere maatregelen, alsmede welke programma's adequaat zouden zijn om bij te dragen aan een verdere reductie van de uitstoot van broeikasgassen en onderzoeken op welke manier door aanpassingen binnen de logistieke ketens een reductie en aanpassing kan worden bereikt.

3.2 Verrichte werkzaamheden

De werkzaamheden van het comité op het gebied van de klimaatverandering bestonden om te beginnen uit het opstellen van een overzicht over de onderzoeken die beschikbaar zijn. Uitgaande hiervan heeft het comité bepaald in welke richting verdere substantiële werkzaamheden zouden moeten worden voorzien:

- de doelmatigheid en de gevolgen voor de marktpositie van de binnenvaart van een beleid van internalisering van externe kosten, als belangrijk instrument in het kader van een verdere substantiële reductie van de uitstoot van broeikasgassen (GHG), zal onderwerp zijn van verdere analyses en evaluaties;
- de overige beleidsinstrumenten die in deze context in aanmerking komen, zullen eveneens geëvalueerd worden vanuit de optiek van hun directe en indirecte gevolgen voor de ontwikkeling van de binnenvaart. Daarbij zal vooral aandacht worden geschonken aan de integratie van de binnenvaart in de logistieke ketens ("co-modaliteit") die met het oog op een mogelijke modale verschuiving ten gunste van de binnenvaart en het vervoer over water van groot belang is.

3.3 Geplande werkzaamheden

Met het oog op het in het najaar van 2011 aan de Centrale Commissie voor te leggen rapport heeft het comité voor de eerstvolgende vergaderingen de volgende werkzaamheden gepland:

- a) gevolgen van het beleid voor een verder terugdringen van de GHG
verder uitdiepen van de economische onderzoeken in het licht van de klimaatverandering, waarbij met name onderzocht moet worden wat de gevolgen zouden kunnen zijn van de belangrijkste instrumenten die de uitstoot van broeikasgassen moeten helpen terugdringen (eerste semester);
- b) inventarisatie van positieve maatregelen voor aanpassing van het verkeerssysteem 'vervoer over water'
identificatie van mogelijkheden de binnenvaart aan te passen aan de zich veranderende condities in het licht van de klimaatverandering (waterstanden) (eerste halfjaar 2011);
- c) internalisering van externe kosten als instrument
evaluatie van de methodes die in het kader van het economisch onderzoek voor de doorberekening van de externe kosten zijn opgesteld (op basis van de studie van ECORYS en METTLE – 2005) (eerste semester);
- d) tussentijdse evaluatie
opstelling van een voorlopig overzicht van de gevolgen van de klimaatverandering en het beleid om de uitstoot van GHG terug te dringen, in de vorm van een economisch advies dat opgenomen kan worden in het verslag dat de CCR van plan is tegen het einde van het jaar te publiceren.

3.4 Vergelijkbare werkzaamheden bij andere internationale organisaties

Europese Commissie

De huidige werkzaamheden van Directoraat-Generaal Move bestaan, zoals reeds vermeld onder punt 1.4., uit het researchproject ECONET. In dit project worden ook economische, strategische en logistieke aspecten onderzocht die een rol spelen bij aanpassingen aan de gevolgen van de klimaatverandering. Voor zover mogelijk zullen de werkzaamheden van het comité met die van dit researchproject worden gecoördineerd.

VBW en andere organisaties (EBU/ESO/FEPI)

Het is de bedoeling de methode die wordt gevolgd voor de doorberekening van de externe kosten aan de binnenvaart, in samenwerking met de VBW (in overleg met de EBU en de FEPI) te evalueren. Met deze werkzaamheden zal worden begonnen op een thematische vergadering die samen met de desbetreffende organen zal worden georganiseerd (februari 2011, Bonn).

3.5 Vooruitzichten

Geplande bijdragen in 2011:

- a) korte nota over de evaluatie van instrumenten ter vermindering van de CO₂-uitstoot in het licht van de concurrentiepositie van de binnenvaart (plenaire voorjaarszitting) ;
- b) korte nota betreffende mogelijke positieve (logistieke) maatregelen in het kader van een aanpassing (aan de gevolgen van klimaatverandering) van het systeem vervoer over water.
- c) korte nota in de vorm van een commentaar waarin nader wordt ingegaan op de methode voor de doorberekening van externe kosten aan de binnenvaart samen met een voorstel voor een verdere uitdieping van dit aspect (plenaire voorjaarszitting) ;
- d) samenvattende nota over de economische aspecten, die bedoeld is als bijdrage aan het verslag dat de Centrale Commissie in 2011 van plan is uit te brengen over de klimaatverandering (plenaire najaarszitting).

4. Secretariaat

4.1 Taak

- De werkzaamheden van de voornoemde comités in het bijzonder door de vergaring en bewerking van gegevens en informatie ondersteunen,
- een platform voor een internationale informatie-uitwisseling over het onderwerp klimaatverandering en binnenvaart tot stand brengen, de daarvoor geschikte instrumenten implementeren en dit coördineren met de PIANC en andere internationale organisaties die zich met dit onderwerp bezighouden,
- de Centrale Commissie in de organen van de ICBR, de ICH en andere internationale organisaties die zich met kwesties over de klimaatverandering en de binnenvaart bezighouden, zoals de PIANC, vertegenwoordigen, en
- in het kader van de bestaande samenwerkingsmechanismen met de Europese Commissie de werkzaamheden van de Centrale Commissie voorstellen, zodat deze in de werkzaamheden van de Europese Gemeenschap worden meegenomen,
- alle werkzaamheden van de Centrale Commissie op het vlak van de klimaatverandering en in het bijzonder die van de voornoemde comités coördineren en haar daarover jaarlijks schriftelijk verslag uitbrengen.

4.2 Uitgevoerde werkzaamheden

Het secretariaat heeft aan het Comité Reglement van onderzoek en het Permanent Technisch Comité omvangrijke gegevens en informatie over de CO₂-emissies in de binnenvaart en over wijzigingen van de afvoer van de Rijn doen toekomen. Hier wordt voorrang verleend aan de werkzaamheden van andere internationale organisaties en relevante studies van nationale researchinstituten. Het secretariaat gaat ervan uit dat de delegaties de organen van de Centrale Commissie op alle belangrijke relevante studies en overige werkzaamheden in de respectieve lidstaten attenderen en indien nodig deze ter beschikking zullen stellen.

Het secretariaat heeft de werkzaamheden betreffende het geplande informatieplatform nog niet gestart, alhoewel de noodzaak daarvan steeds duidelijker wordt. De resources waarover de verschillende internationale partijen die bij de Europese binnenvaart betrokken zijn, beschikken, lijken zo beperkt dat de werkzaamheden van deze partijen betreffende de klimaatverandering beslist gebundeld en gecoördineerd moeten worden.

Het secretariaat heeft (zie in het bijzonder punt 1.4 en 2.4), de Centrale Commissie in de relevante organisaties vertegenwoordigd. Voor deze vertegenwoordigingen werden van geval tot geval de kosten en baat afgewogen.

Kennelijk is het directoraat-generaal Move van de Europese Commissie nog niet begonnen met substantiële werkzaamheden betreffende de thematiek klimaatverandering en binnenvaart. Toch verstrekt het secretariaat voortdurend informatie aan het directoraat-generaal via werkdocumenten over de overeenkomstige werkzaamheden van de Centrale Commissie. Bovendien is het secretariaat voornemens om bij het volgende werkoverleg tussen het directoraat-generaal Move en de Centrale Commissie te onderzoeken hoe de werkzaamheden van de Centrale Commissie in de werkzaamheden van de Europese Gemeenschap kunnen worden meegenomen.

De coördinatie van de werkzaamheden van de comités zal in het bijzonder noodzakelijk worden zodra het Economisch Comité de werkzaamheden betreffende de klimaatverandering gaat starten en de bijdragen van de verschillende comités betreffende het door de plenaire vergadering gevraagde verslag op elkaar afgestemd moeten worden. Dit zal circa medio 2011 het geval zijn.

Bijlagen

Bijlage 1 bij verslag van het secretariaat over de werkzaamheden van de Centrale Commissie in het jaar 2010

PROTOCOL 2009-II-8

Klimaatverandering en Rijnvaart

Besluit

De Centrale Commissie,

tegen de achtergrond dat de internationale statengemeenschap zich tot doel heeft gesteld, maatregelen te treffen ter vermijding en vermindering van de uitstoot van broeikasgassen ("mitigation"), alsmede aanpassingsmaatregelen ter vermijding van risico's en ter benutting van economische en maatschappelijke kansen ("adaptation"),

vaststellende dat de binnenvaart een vervoersdrager met eenlage uitstoot van broeikasgassen is die nog aan een algehele vermindering van de verkeersemisseries kan bijdragen,

verwijzende naar haar besluiten 2008-I-12 en 2009-I-5, alsmede naar de verslagen die voor deze besluiten de basis vormen,

rekening houdend met de in de bijlage bij dit besluit genoemde belangrijkste vaststellingen en conclusies van het congres "Rijnvaart en klimaatverandering" dat in juni van dit jaar heeft plaatsgevonden,

gelet op het feit dat de reductie van de uitstoot van broeikasgassen in de binnenvaart op de eerste plaats door het bedrijfsleven tot stand moet worden gebracht en de vereiste maatregelen voor de aanpassing van de waterwegen aan de gevolgen van de klimaatverandering door de bevoegde overheidsinstanties moeten worden getroffen,

wetende dat een efficiënte emissievermindering en een doeltreffende aanpassing aan de gevolgen van de klimaatverandering alleen door een nauwe samenwerking tussen gebruikers en beheerders van de waterwegen kan worden bereikt,

gezien de wens, bij de aanpak van de gevolgen van de klimaatverandering

- doeltreffend gebruik te maken van de reeds bestaande samenwerking met de Internationale Commissie voor de Bescherming van de Rijn (ICBR) en de Internationale Commissie voor de Hydrologie van het Rijnstroomgebied (ICH) en deze nog verder te verdiepen, alsmede
- nauw met alle gebruikersgroepen van de Rijn samen te werken,

ernaar strevend het gebruik van de waterweg en de doelstellingen, rekening houdend met de ecologische aspecten, onder één noemer te brengen,

in de overtuiging dat de Centrale Commissie haar lidstaten en de gebruikers van de Rijn als waterweg een adequaat forum biedt, om grensoverschrijdend inzichten en ervaringen uit te wisselen, zodat de uitstoot van broeikasgassen kan worden verminderd, aanpassingsmaatregelen ter vermijding van risico's kunnen worden getroffen, nieuwe mogelijkheden voor de Rijnvaart kunnen worden ontsloten, gemeenschappelijke strategieën kunnen worden ontwikkeld, alsmede programma's en maatregelen met grensoverschrijdende consequenties kunnen worden besproken en overeengekomen,

met als doel,

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

in de veronderstelling dat over één à twee jaar gekwantificeerde uitspraken over de klimaatverandering en de daaruit voortvloeiende veranderingen in de afvoer van de Rijn, die de basis voor toekomstige planning of politiek relevante beslissingen zouden kunnen vormen, beschikbaar zullen zijn,

ernaar strevend zich tot activiteiten te beperken die voor haar lidstaten alsmede voor de Rijn- en binnenvaart nuttig zijn en overlappingsen met activiteiten van andere internationale organisaties te vermijden,

- draagt haar Comité Reglement van Onderzoek op, voor de plenaire herfstzitting in 2011 op basis van dienovereenkomstige onderzoeken en bijdragen van haar lid- en waarnemerstaten, alsmede van de met haar samenwerkende internationale organisaties en beroepsverenigingen, een verslag op te stellen, en daarin een overzicht te bieden van de maatregelen en mogelijkheden waardoor de uitstoot van broeikasgassen in de binnenvaart zou kunnen worden verminderd, deze te evalueren en een voorstel te doen, hoe deze de scheepsexploitanten en andere potentiële gebruikers op adequate wijze toegankelijk kunnen worden gemaakt,
- draagt haar Permanent technisch Comité op, voor de plenaire herfstzitting in 2011 mogelijke aanpassingsmaatregelen voor de waterwegen te identificeren en scenario's te ontwikkelen, waardoor de Rijnvaart op langere termijn ondanks de gevolgen van de klimaatverandering kan worden behouden,
- draagt haar Economisch Comité op te onderzoeken, welke regelgevende of andere maatregelen of programma's geschikt zouden kunnen zijn om een verdere reductie van de emissie van broeikasgassen te bereiken, alsmede te onderzoeken, hoe aanpassingen van de logistieke keten aan de genoemde "mitigation" en "adaptation" kunnen bijdragen,
- draagt haar secretariaat op,
 - de werkzaamheden van de voornoemde comités met name door de vergaring en bewerking van gegevens en informatie te ondersteunen,
 - een platform voor een internationale uitwisseling van informatie over klimaatverandering tegen de achtergrond van de binnenvaart in te stellen, de daarvoor geschikte instrumenten te implementeren en dit met de PIANC en andere internationale organisaties die zich met dit onderwerp bezighouden, af te stemmen,
 - de Centrale Commissie in de organen van de ICBR, de ICH en andere internationale organisaties die zich met aspecten van de klimaatverandering en de binnenvaart bezighouden, zoals de PIANC, te vertegenwoordigen, en
 - in het kader van de bestaande samenwerkingsmechanismen met de Europese Commissie de werkzaamheden van de Centrale Commissie voor te stellen, zodat deze in de werkzaamheden van de Europese Gemeenschap worden meegenomen,
 - alle werkzaamheden van de Centrale Commissie op het vlak van de klimaatverandering en in het bijzonder die van de voornoemde Comités te coördineren en daarover jaarlijks verslag uit te brengen,

dringt er bij al haar organen op aan, met het oog op de klimaatverandering bij al hun werkzaamheden en besluiten rekening te houden met maatregelen ter vermindering en vermindering van de uitstoot van broeikasgassen, alsmede met aanpassingsmaatregelen voor de vermindering van risico's en de benutting van economische en maatschappelijke kansen.

**Belangrijkste vaststellingen en conclusies van het
Congres “Rijnvaart en klimaatverandering” van de Centrale Commissie in juni 2009**

1. In het Rijnstroomgebied moet nu al aandacht worden geschonken aan de verandering van het klimaat.
2. De klimaatverandering kan op middellange termijn (tegen 2050) leiden tot veranderingen in de waterafvoer van de Rijn, hoewel de verandering nu nog niet gekwantificeerd kan worden.
3. Deze verandering in de waterafvoer kan de omstandigheden voor de scheepvaart beïnvloeden.
4. Er is voldoende tijd, een strategie voor de vereiste aanpassingsmaatregelen te ontwikkelen. Bij de implementatie daarvan, moet ervoor gezorgd worden dat de Rijnvaart ook op langere termijn economisch rendabel blijft en als krachtige vervoersdrager ter beschikking kan blijven staan.
5. Er zijn nu al talrijke maatregelen bekend die enerzijds de risico's van de klimaatverandering voor de Rijnvaart kunnen beperken en anderzijds nieuwe economische kansen kunnen bieden. Deze maatregelen betreffen niet alleen de waterweg als zodanig, maar ook de vloot en vooral ook de logistieke ketens.
6. De binnenvaart is de vervoersdrager met de laagste specifieke emissie van broeikasgassen. Bovendien zijn de emissiewaarden in de Rijnvaart in de afgelopen jaren verder gezonken.
7. In de binnenvaart is er nog een potentieel voorhanden om de uitstoot van broeikasgassen met behulp van nu al beschikbare technieken en gedeeltelijk ook al geteste maatregelen nog duidelijk te reduceren.

Bijlage 2 bij verslag van het secretariaat over de werkzaamheden van de Centrale Commissie in het jaar 2010

PROTOCOL 2009-II-6

Werkprogramma's

Besluit

Onderstaand zijn betreffende de werkzaamheden inzake klimaatverandering en Rijnvaart relevante onderdelen van het werkprogramma weergegeven.

II – Economisch Comité

Taken					
1.	Thema's - Effecten van de klimaatverandering op de Rijn ...				
Nr.	Mandaat/doel	Begin	Einde	Opmerkingen	Prioriteit
1.1	Klimaatverandering Bijdragen vanuit economisch perspectief a) Gevolgen voor de binnenvaart en evaluatie van de in de toekomst vereiste vervoerscapaciteit („ <i>Adaptation</i> “) b) Milieuvriendelijk karakter van het vervoermiddel; evaluatie van mogelijke maatregelen om deze positie te versterken („ <i>Mitigation</i> “)	I-10	II-11	- Werkzaamheden in samenspraak met de Comités RV en TP; - Regelmatig verslag over de stand van zaken en de verdere oriëntatie (zie Besluit 2009-II-8)	I
1.5	Economische regels voor de vervoerssector/binnenvaart a) ... b) Broeikasgasemissierechten	I-10	II-11	- Opvolging van de werkzaamheden van de EC - Voorlopig door het secretariaat uitgevoerde werkzaamheden met het oog op de te leveren bijdragen (zie ook 2.1)	II I
2.1	... b) Workshop over de broeikasgasemissierechten op het gebied van verkeer met betrekking tot de binnenvaart als verkeersdrager		II-10	Broeikasgasemissierechten Zie 1.5 boven	I

IV - Permanent Technisch Comité

Nr.	Taak	Mandaat/ Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Prioriteit
1.	Aanpassingen van de Rijnvaart aan de mogelijke gevolgen van de klimaatverandering	2006-I-4, IV 2008-I-12 2009-I-5				
1.1	Ontwikkeling van grensoverschrijdende actiemogelijkheden voor de aanpassing aan de klimaatverandering		1/2010	12/2011	Voorstel voor uitgangspunten van actiemogelijkheden in de najaarsvergadering van 2011	I
1.2	Informatie-uitwisseling over de activiteiten in de lidstaten en inventarisatie van actiemogelijkheden voor de aanpassing aan de klimaatverandering				Er moet een overzicht van de lopende werkzaamheden en maatregelen (bijv. klimaat-scenario's, infrastructuurprojecten) worden opgesteld	I
1.3	Samenwerking met ICBR en ICH				Inzamelen van hydrografische (bijv. project RheinBlick 2050) en ecologische (bijv. implementatie KRW en Rijn2020) informatie. Afstemming van de samenwerking tussen de drie organisaties	I

VII – Comité Reglement van onderzoek

Nr.	Taak	Mandaat/ Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen	Gevolgen voor het reglement	Prioriteit
							Groep
1.	Emissies van broeikasgassen						
	Opstellen van een verslag over de mogelijkheden om brandstofverbruik en CO ₂ -emissies te verminderen	2008-I-12, 2009-I-5, 2009-II-8	11/2006	12/2011	In samenwerking met beroepsorganisaties en andere internationale organisaties	Momenteel geen	I RV/G

PROTOCOL 22

Duurzaamheid van de Rijn- en binnenvaart

Geen besluit.

PROTOCOL 23

Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 van het Rijnvaartpolitiereglement (Artikelen 1.01, 1.02, 1.07, 1.09, 1.10, hoofdstuk 4, 4.06, 4.07, 6.32, 10.01, 11.02 tot en met 11.05, 12.01)

Besluit

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

- a) Artikel 1.01, onderdeel ac – begripsbepaling "Inland AIS-apparaat" (aangenomen bij Besluit 2007-II-24),
- b) Artikel 1.02, eerste lid – begrip "Patentreglement Rijn" (aangenomen bij Besluit 2007-II-19),
- c) Artikel 1.07, tweede lid – Eisen met betrekking tot de belading, het uitzicht en het ten hoogste toegelaten aantal passagiers (aangenomen bij Besluit 2007-II-18),
- d) Artikel 1.09, vijfde lid – begrip "Patentreglement Rijn" (betreft uitsluitend de Duitse en Nederlandse versies) (aangenomen bij Besluit 2007-II-19),
- e) Artikel 1.10, eerste lid, onderdeel b en h – begrip "Patentreglement Rijn" (aangenomen bij Besluit 2007-II-19),
- f) Hoofdstuk 4, titel en titel van Deel III – Navigatieapparatuur (aangenomen bij Besluit 2007-II-24),
- g) Artikel 4.06, eerste lid, onderdeel b – begrip "Patentreglement Rijn" (aangenomen bij Besluit 2007-II-19),
- h) Artikel 4.07 titel, tweede lid – Navigatieapparatuur (aangenomen bij Besluit 2007-II-24),
- i) Artikel 4.07, eerste lid – Navigatieapparatuur (aangenomen bij Besluit 2008-I-20),
- j) Artikel 6.32, eerste lid – begrip "Patentreglement Rijn" (aangenomen bij Besluit 2007-II-19),
- k) Artikel 10.01, derde lid – Beperking van de scheepvaart bij hoogwater bovenstrooms van het Spijsche Veer (Germersheim – Mannheim-Rheinau) (aangenomen bij Besluit 2009-I-16),

- l) Artikel 11.02 – Ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen en gekoppelde samenstellen
(aangenomen bij Besluit 2009-I-16),
- m) Artikelen 11.03 tot en met 11.05 – Vervallen
(aangenomen bij Besluit 2009-I-16),
- n) Artikel 12.01 – Meldplicht
(aangenomen bij Besluit 2007-II-20).

De voorschriften onder b, d, e, g en j gelden van 1 april 2011 tot en met 30 juni 2011.

De voorschriften onder a, c, f, h, i, k, l, m, en n gelden van 1 april 2011 tot en met 30 november 2013.

PROTOCOL 24

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement - Tekens van het verbod van toegang aan boord, tekens van het verbod te roken, onbeschermd licht of vuur te gebruiken (artikelen 3.31 en 3.32, bijlage 3)

1. Het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) schrijft als aanwijzing van het verbod van toegang aan boord, en van het verbod te roken, onbeschermd licht of vuur te gebruiken, het aanbrengen van bepaalde tekens voor. De grafische weergave van deze tekens is uit de CEVNI overgenomen. Maar komt echter niet geheel overeen met de signaleringsborden die conform Richtlijn 92/58/EEG betreffende de minimumvoorschriften voor de veiligheids- en/of gezondheidssignalering op het werk¹ worden vereist. De laatstgenoemde werden ook in het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) en in Richtlijn 2006/87/EG tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen overgenomen. Het in het RPR momenteel vereiste teken van het verbod te roken, onbeschermd licht of vuur te gebruiken is bovendien misleidend, aangezien het uitsluitend een rookverbod signaleert.
2. Het onderhavige voorstel dient ter aanpassing aan de tekens aan die van de voorgenoemde richtlijnen en van het ROSR. Bovendien moeten de formuleringen van de voorschriften nog taalkundig enigszins aan de formuleringen van het ROSR worden aangepast.
3. De momenteel op de vaartuigen aangebrachte tekens hoeven niet onmiddellijk verwijderd te worden. Integendeel moet door een gepaste overgangsregeling gewaarborgd worden dat deze nog gedurende een aangepaste periode gebruikt kunnen worden.
4. Het is zinvol de geplande wijzigingen ook in de CEVNI uit te voeren. Een overeenkomstig wijzigingsvoorstel is reeds ter kennis gebracht van de ECE-VN.
5. Het resultaat van de volgens de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) voorziene evaluatie is onderstaand weergegeven.

¹ PB. Nr. L 245 van 26.8. 1992, blz 23

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

Met de voorgestelde wijzigingen wordt beoogd dat de krachtens de artikelen 3.31 en 3.32 van het RPR aan te brengen tekens in geval van een verbod van toegang aan boord of van het verbod te roken, onbeschermd licht of vuur te gebruiken, in de toekomst

- overeenstemmen met de signaleringsborden, die conform de desbetreffende communautaire richtlijnen en conform het ROSR worden vereist en
- de afgebeelde symbolen de verboden duidelijk weergeven.

De momenteel op de vaartuigen aanwezige verbodstekens behoren nog gedurende vier jaren te worden toegestaan.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

Een alternatief voor de geplande wijzigingen zou kunnen zijn,

- i. de bestaande voorschriften onveranderd te laten,
- ii. de huidig voorgeschreven tekens naast de tekens conform het Gemeenschapsrecht verder voor onbepaalde tijd toe te laten;
- iii. de verbodstekens van het ROSR in aanmerking te nemen.

Met alternatief i blijven de actuele onvolmaaktheden van de voorschriften bestaan. Er zouden nog steeds op een schip voor dezelfde situaties verschillende verbodstekens voorgeschreven zijn. Scheepseigenaren zouden nog steeds genoodzaakt zijn speciale uitvoeringen van verbodstekens aan te schaffen, aangezien deze alleen conform het ROSR en de CEVNI zijn voorgeschreven. Zij zouden nog steeds niet goedkopere tekens kunnen aanschaffen, immers de conform de desbetreffende communautaire richtlijnen vereiste tekens zijn gebruikelijker en makkelijk verkrijgbaar in de handel.

Alternatief ii zou inhouden dat de actuele onvolmaaktheden van de voorschriften kunnen blijven voortbestaan en dat misleidende verbodstekens zich voor onbepaalde tijd op een niet te schatten aantal vaartuigen bevinden.

Alternatief iii zou in het bijzonder een zinvolle oplossing zijn wanneer de CEVNI, bijvoorbeeld door een verwijzing naar de bijlage bij Resolutie 61 van de ECE-VN, eveneens gewijzigd zou worden en een vast aanbrengen van de tekens op de vaartuigen voldoende is voor het bereiken van het veiligheidsdoel. Dit alternatief zou op middellange termijn gecontroleerd kunnen worden. Deze controle zou echter geen negatieve invloed moeten hebben op de verbetering die met het huidige voorstel wordt beoogd.

Consequenties van deze wijzigingen

Voor de scheepsexploitanten blijven deze wijzigingen voorlopig zonder gevolgen, aangezien de bestaande tekens kunnen worden gehandhaafd. Op middellange termijn zouden deze echter vervangen moeten worden door nieuwe tekens. Daardoor zouden extra kosten ontstaan, voor zover de tekens niet ten gevolge van door het weer veroorzaakte slijtage of door beschadiging toch al vervangen moesten worden. Tegelijkertijd zou het scheepvaartbedrijfsleven kosten kunnen besparen, aangezien in de toekomst in plaats van speciale uitvoeringen voor de binnenvaart, internationaal gebruikelijke tekens gebruikt zouden worden.

Consequenties indien de wijzigingen worden verworpen

Zie alternatief i.

Besluit

De Centrale Commissie,

Ernaar strevend haar voorschriften verder te vereenvoudigen en onnodige bijzondere bepalingen voor de binnenvaart te vermijden,

teneinde de voorschriften van het Rijnvaartpolitierglement verder te harmoniseren met de voorschriften van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn en teneinde bepaalde verbodstekens van het Rijnvaartpolitierglement aan internationaal gebruikelijke signaleringsborden aan te passen,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

neemt de in de bijlage bij dit Besluit vermelde definitieve wijzigingen van artikel 3.31 en 3.32 van het Rijnvaartpolitierglement aan.

De in de bijlage vermelde wijzigingen gelden vanaf 1 december 2011.

Bijlage

1. *Artikel 3.31 komt te luiden:*

"Artikel 3.31

*Teken van het verbod van toegang aan boord
(Bijlage 3: schets 60)*

1. Indien op grond van wettelijke voorschriften de toegang aan boord voor onbevoegden is verboden, moet dit verbod worden aangeduid door:

één of meer ronde witte symbolen met een rode rand en een rode diagonale balk en met, in zwart, de afbeelding van een afwerende hand.

Deze symbolen moeten naar behoefte aan boord of bij de loopplank worden aangebracht.

De doorsnede van deze symbolen moet ongeveer 0,60 m bedragen.

2. Deze symbolen moeten zo nodig worden verlicht om des nachts duidelijk zichtbaar te zijn.

3. De symbolen die overeenkomstig de op 30 november 2011 geldende versie van het Rijnvaartpolitierglement waren voorgeschreven, mogen tot en met 30 november 2015 worden gebruikt."

2. Artikel 3.32 komt te luiden:

"Artikel 3.32

*Teken van het verbod te roken, onbeschermd licht of vuur te gebruiken
(Bijlage 3: schets 61)*

1. Indien het op grond van wettelijke voorschriften aan boord is verboden:
 - a) te roken;
 - b) onbeschermd licht of vuur te gebruiken,moet dit verbod worden aangeduid door

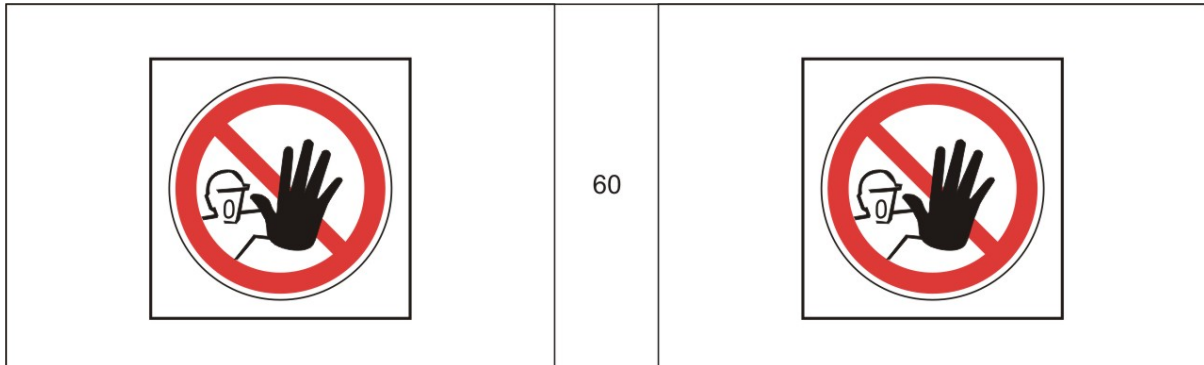
 één of meer ronde witte symbolen met een rode rand en een rode diagonale balk en met de afbeelding van een brandende lucifer.

Deze symbolen moeten naar behoefte aan boord of bij de loopplank worden aangebracht.

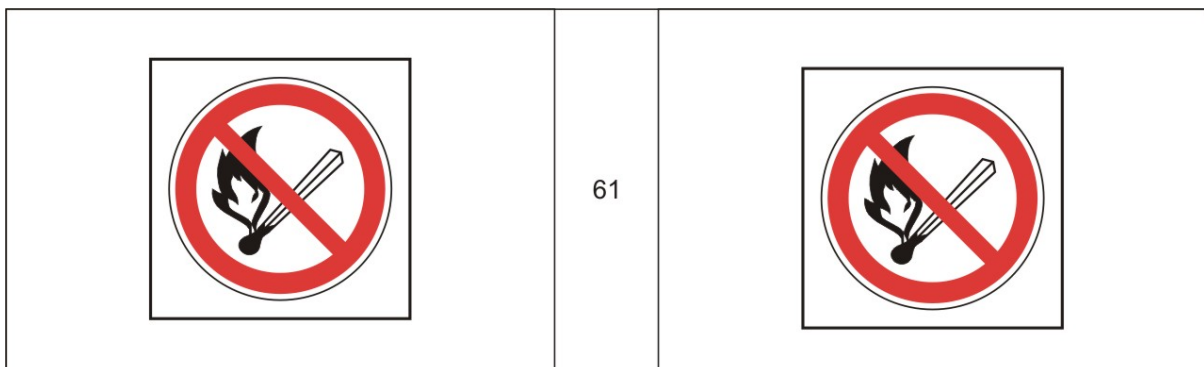
De doorsnede van deze symbolen moet ongeveer 0,60 m bedragen.

2. Deze symbolen moeten zo nodig worden verlicht om des nachts duidelijk zichtbaar te zijn.
3. De symbolen die overeenkomstig de op 30 november 2011 geldende versie van het Rijnvaartpolitierglement waren voorgeschreven, mogen tot en met 30 november 2015 worden gebruikt."

3. Bijlage 3, schets 60 en 61, komt te luiden:



Artikel 3.31 Verboden toegang aan boord



Artikel 3.32 Verboden te roken, onbeschermd licht of vuur te gebruiken

PROTOCOL 25

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement - Bescherming van het water tegen verontreiniging en verwijdering van scheepsafvalstoffen (artikel 1.10, hoofdstuk 15 en bijlage 10)

1. Het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) bevat omvangrijke bepalingen betreffende de bescherming van het water tegen verontreiniging en verwijdering van scheepsafvalstoffen. Deze omvatten zowel gedragsvoorschriften voor de schipper en de overige bemanning als gegevens over de scheepsbescheiden en andere documenten die aan boord aanwezig moeten zijn om de nakoming van deze voorschriften aan te tonen.
2. Het onderhavige voorstel dient ter aanpassing van de desbetreffende voorschriften van het RPR aan de voorschriften van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart van 9 september 1996 (CDNI).
3. De voorschriften van het RPR betreffende het olie-afgifteboekje gaan momenteel van de vooronderstelling uit, dat alle op de Rijn geëxploiteerde schepen in het bezit zijn van een certificaat van onderzoek overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn. Met de toelating van schepen met een Gemeenschapscertificaat voor het varen op de Rijn is deze vooronderstelling niet meer van toepassing en de desbetreffende voorschriften moeten aan de gewijzigde situatie worden aangepast. (Deze aanpassingen moeten ook voor het CDNI worden uitgevoerd.)
4. Het resultaat van de volgens de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) voorziene evaluatie is onderstaand weergegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

De in hoofdstuk 15 van het RPR vermelde bepalingen betreffende de bescherming van het water tegen verontreiniging en verwijdering van scheepsafvalstoffen, en de in artikel 1.10 vermelde bepalingen betreffende de scheepsbescheiden en andere documenten die aan boord aanwezig moeten zijn, worden aan de bepalingen van het CDNI aangepast. Deze bepalingen omvatten zowel gedragsvoorschriften voor de schipper en de overige bemanning als gegevens over de scheepsbescheiden en andere documenten die aan boord aanwezig moeten zijn om de nakoming van deze voorschriften aan te tonen. Met het opnemen van deze bepalingen in het RPR wordt beoogd de schipper met zo eenvoudig en duidelijk mogelijke regels over zijn verantwoordelijkheden te informeren en deze verantwoordelijkheden te benadrukken. De opname van de bepalingen in het RPR zal bovendien het opleggen van mogelijke sancties tegen de schipper of andere bemanningsleden bij overtreding van bepalingen betreffende de bescherming van het water verontreiniging en verwijdering van scheepsafvalstoffen vereenvoudigen.

Verwijzingen naar het CDNI zijn onvermijdelijk, maar in het onderhavige voorstel worden deze zo veel mogelijk beperkt. De opname van de bepalingen in het RPR kan de schipper echter niet ontheffen van het zich vertrouwd maken met de voor hem/haar geldende bepalingen van het CDNI.

De voorschriften van het RPR betreffende het olie-afgifteboekje voorzien dat het eerste olie-afgifteboekje door de autoriteit die het certificaat van onderzoek heeft afgegeven, wordt verstrekt. Schepen met een Gemeenschapscertificaat, die thans voor de vaart op de Rijn zijn toegelaten, zijn over het algemeen niet in het bezit van een olie-afgifteboekje. Daarom is nu voorgesteld artikel 15.05, eerste lid, en bijlage 10 van het RPR aan de gewijzigde situatie aan te passen. Deze wijzigingen moeten ook voor het CDNI worden uitgevoerd. Bovendien zijn kleine aanpassingen van bijlage 10 van het RPR aan Aanhangsel I van de Uitvoeringsregeling van het CDNI noodzakelijk.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

Als alternatief op de geplande wijzigingen zouden de voorschriften van hoofdstuk 15 zoveel mogelijk door een verwijzing naar het CDNI vervangen kunnen worden. Zo zou het verdubbelen van bepalingen van het CDNI in het RPR vermeden kunnen worden en dus ook de noodzaak, bij toekomstige wijzigingen van het CDNI telkens het RPR overeenkomstig aan te passen. Aangezien de schippers, in het bijzonder ingeval zij niet uit het Rijnstroomgebied komen, waarschijnlijk het CDNI nauwelijks kennen en het CDNI ook veel minder begrijpelijk is dan het RPR, zouden met dit alternatief aanzienlijk meer overtredingen van de voorschriften verwacht kunnen worden. Bovendien zou het sanctioneren van deze overtredingen waarschijnlijk problematischer zijn, aangezien deze dan slechts op gedeeltelijk bijzonder uiteenlopende in nationaal recht omgezette bepalingen van het CDNI zouden berusten. Daarentegen zijn sancties bij overtredingen van politievoorschriften in de scheepvaart van het Rijnstroomgebied sinds lang ingevoerd en ook voor zover mogelijk internationaal geharmoniseerd.

In afwijking van het onderhavige voorstel zouden de wijzigingen in eerste instantie in de vorm van een voorschrift van tijdelijke aard in het RPR opgenomen kunnen worden. Zo zouden de CCR en haar lidstaten sneller en met een geringere administratieve last op mogelijke problemen bij de toepassing van de aangepaste voorschriften of bij de parallelle ontwikkeling van de bepalingen van het RPR en van het CDNI, kunnen reageren.

Voor de geplande wijziging van artikel 15.05, eerste lid, en van bijlage 10 van het RPR, zijn er in principe geen alternatieven.

Consequenties van deze wijzigingen

Voor de scheepsexploitanten blijven deze wijzigingen in principe zonder gevolgen, aangezien de bepalingen van het RPR betreffende de bescherming van het water tegen verontreiniging en verwijdering van scheepsafvalstoffen overeenkomen met de bepalingen van het CDNI en in ieder geval door het scheepvaartbedrijfsleven nageleefd moeten worden. De werkzaamheden van de toezichthoudende autoriteiten zouden wellicht vergemakkelijkt worden, aangezien het opnemen in het RPR van de belangrijkste bepalingen die de schippers en bemanningen betreffen, tot minder overtredingen en een vereenvoudigde sanctionering zou leiden. Ingeval de CDNI-bepalingen die ook in het RPR worden opgenomen, worden gewijzigd, zouden de werkzaamheden voor de wetgever toenemen. Het aantal van deze wijzigingen zou niet groot zijn, aangezien het eerder om principiële wijzigingen gaat.

Consequenties indien de wijzigingen worden verworpen

Een verwerping van de wijzigingen zou aanzienlijke rechtsonzekerheden met zich meebrengen. De bepalingen betreffende de bescherming van het water tegen verontreiniging en verwijdering van scheepsafvalstoffen zouden van de bepalingen van het CDNI afwijken. Degenen voor wie de voorschriften bestemd zijn, in het bijzonder de schippers, zouden met verschillende voorschriften voor een zelfde situatie te maken krijgen.

Schepen met een Gemeenschapscertificaat zouden voor de vaart op de Rijn geen olie-afgifteboekje kunnen verkrijgen.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

ter aanpassing van de desbetreffende voorschriften van het Rijnvaartpolitierglement aan de voorschriften van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart van 9 september 1996 (CDNI) en in het licht van de afgifte van olie-afgifteboekjes voor op de Rijn geëxploiteerde schepen met een Gemeenschapscertificaat,

besluit tot de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van artikel 1.10, eerste lid, hoofdstuk 15 en bijlage 10 van het Rijnvaartpolitierglement.

De in bijlage vermelde wijzigingen gelden vanaf 1 december 2011.

Bijlage

1. *De volgende onderdelen ab en ac worden aan artikel 1.01 eerste lid toegevoegd:*

- "ab) de bunkerverklaring als bedoeld in Bijlage 2, Deel A, artikel 3.04, eerste lid, van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI), met inbegrip van de kwitanties van de vergoedingstransacties van het SPE-CDNI over een periode van ten minste twaalf maanden. Indien de laatste afname van gasolie meer dan twaalf maanden geleden heeft plaatsgevonden, dient ten minste de laatste bunkerverklaring aan boord aanwezig te zijn;
- ac) de bij artikel 15.07, tweede lid, voorgescreven losverklaring."

2. *Hoofdstuk 15 komt te luiden:*

"HOOFDSTUK 15

**BESCHERMING VAN HET WATER TEGEN VERONTREINIGING EN
VERWIJDERING VAN SCHEEPSAFVALSTOFFEN**

Artikel 15.01

Begripsbepalingen en toepassing

1. De begripsbepalingen van artikel 1 van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) en van de artikelen 5.01 en 8.01 van bijlage 2 zijn van toepassing op het onderhavige hoofdstuk.
2. De toepassingsmodaliteiten van de bepalingen van dit hoofdstuk zijn in het CDNI geregeld.

Artikel 15.02

Algemene plicht tot waakzaamheid

De schipper, de overige bemanning en andere personen aan boord, moeten de door de omstandigheden vereiste waakzaamheid betonen om verontreiniging van de vaarweg te vermijden, de hoeveelheid afvalstoffen en afvalwater die aan boord ontstaan zo veel mogelijk te beperken en vermenging van verschillende afvalsoorten zo veel mogelijk te voorkomen.

Artikel 15.03

Verbod te lozen of te water te doen geraken

1. Het is verboden vanaf schepen afgewerkte olie, bilgewater, afgewerkt vet en overige oliehoudende afvalstoffen dan wel slops, huisvuil, zuiveringsslib, overig klein chemisch afval, delen van de lading alsmede afval van de lading te lozen of te water te doen geraken.
2. Uitzonderingen op dit verbod zijn slechts toegelaten conform het CDNI.
3. Indien afval of afvalwater als bedoeld in het eerste lid per ongeluk vrijkomt of dreigt vrij te komen, moet de schipper, onverminderd de bepalingen van het CDNI, onverwijld de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit waarschuwen. Daarbij moet hij de plaats van het voorval alsmede de hoeveelheid en de aard van de stof zo nauwkeurig mogelijk aangeven.

Artikel 15.04

Inzamelen en behandelen aan boord

1. De schipper moet ervoor zorgen dat de in artikel 15.03, eerste lid, genoemde afvalstoffen, met uitzondering van delen van de lading, alsmede afval van de lading, aan boord gescheiden in de daarvoor bestemde verzamelreservoirs en het bilgewater in de bilge van de machinekamer wordt verzameld. De verzamelreservoirs moeten aan boord zó opgeslagen worden dat daaruit lekkende stoffen gemakkelijk en tijdig opgemerkt en het lekken gestopt kan worden.
2. Het is verboden:
 - a) los aan dek staande verzamelreservoirs te gebruiken voor de opslag van afgewerkte olie,
 - b) afvalstoffen aan boord te verbranden,
 - c) reinigingsmiddelen die olie of vet oplossen dan wel emulgerend zijn in de bilge van de machinekamer te doen geraken. Van dit verbod zijn uitgezonderd reinigingsmiddelen die verwerking van het bilgewater door een inrichting voor het ontvangen van afval niet bemoeilijken.

Artikel 15.05

Olie-afgifteboekje, afgifte aan inrichtingen voor het ontvangen van afval

1. Elk gemotoriseerd schip moet, indien het gasolie gebruikt, een geldig olie-afgifteboekje aan boord hebben, dat door de bevoegde autoriteit volgens het model van bijlage 10 wordt verstrekt. Dit afgifteboekje moet aan boord worden bewaard. Na het verkrijgen van een nieuw olie-afgifteboekje moet het voorgaande boekje gedurende ten minste zes maanden na de laatste daarin vermelde datum van afgifte aan boord worden bewaard.
2. Olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval, slops en overig klein chemisch afval moeten met regelmatige, van de staat en van het gebruik van het schip afhankelijke, tussenpozen bij de door de bevoegde autoriteiten toegelaten inrichtingen voor het ontvangen van afval tegen ontvangstbewijs worden afgegeven. Het bewijs bestaat uit een aantekening door de ontvangstinrichting in het olie-afgifteboekje.
3. Een schip dat op grond van voorschriften die gelden buiten de Rijn andere bescheiden over de afgifte van afvalstoffen aan boord heeft, moet in deze andere bescheiden een bewijs van de afgifte van afvalstoffen buiten de Rijn kunnen leveren. Als een dergelijk bewijs geldt ook het oliejournaal op basis van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door schepen (Marpol-verdrag).
4. Huisvuil en zuiveringsslib moeten bij de daarvoor bestemde inzamelplaatsen worden afgegeven.

Artikel 15.06

Plicht tot waakzaamheid bij het bunkeren

1. De schipper moet bij het bunkeren van brandstof en smeerstoffen ervoor zorgen dat
 - a) de hoeveelheid die wordt gebunkerd binnen de afleesbare standen van de peilinrichting blijft;
 - b) in geval van afzonderlijk vullen van de tanks de afsluiters in de verbindingsleidingen tussen tanks gesloten zijn;
 - c) het bunkeren onder toezicht geschiedt; en,
 - d) een inrichting overeenkomstig artikel 8.05, tiende lid, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn wordt gebruikt.
2. De schipper moet er voorts voor zorgen, dat de personen van het bunkerstation en van het schip die voor het bunkeren verantwoordelijk zijn, voordat zij met het bunkeren beginnen, de volgende punten zijn overeengekomen:
 - a) het verzekerd zijn van het goede functioneren van het systeem, bedoeld in artikel 8.05, elfde lid, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn alsmede het aanwezig zijn van een spreekverbinding tussen het schip en het bunkerstation,
 - b) de te bunkeren hoeveelheid per tank en de vulsnelheid, vooral met het oog op mogelijke problemen met het ontluchten van de tank;
 - c) de volgorde waarin de tanks worden gevuld;
 - d) de snelheid van het schip, wanneer varend wordt gebunkerd.
3. De schipper van een bunkerboot mag met het bunkeren pas beginnen wanneer de overeenstemming over de punten bedoeld in het tweede lid is vastgesteld.

Artikel 15.07

Verzameling, afgifte en inname van afval van de lading

1. Bij het nalossen alsmede bij de afgifte en inname van afval van de lading, dient de schipper de bepalingen van Deel B van de Uitvoeringsregeling van het CDNI, na te komen.
2. Ieder schip dat op de Rijn is gelost, moet voor elk lossen een geldige losverklaring aan boord hebben overeenkomstig het in Aanhangsel IV van Bijlage 2 van het CDNI opgenomen model. Behoudens de in het CDNI vermelde uitzonderingen, dient de verklaring ten minste zes maanden na afgifte aan boord te worden bewaard.

Artikel 15.08

Behandelen van de buitenkant van schepen

Het is verboden de scheepshuid te oliën of met middelen die niet in het water mogen komen, te reinigen.”

3. *Bijlage 10 komt te luiden:*

"Annexe/Anlage/Bijlage 10

MODELE DE CARNET DE CONTROLE DES HUILES USEES

(Article 15.05 RPNR ; annexe 2, appendice I CDNI¹)

MUSTER FÜR DAS ÖLKONTROLLBUCH

(§ 15.05 RheinSchPV; Anlage 2, Anhang I CDNI¹)

MODEL VOOR HET OLIE-AFGIFTEBOEKJE

(Artikel 15.05 RPR; bijlage 2, aanhangsel I CDNI¹)

CARNET DE CONTRÔLE DES HUILES USEES

ÖLKONTROLLBUCH

OLIE-AFGIFTEBOEKJE

¹ Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI)
Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI)
Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI)

Page/Seite/Bladzijde 1

N° d'ordre :
Laufende Nr.:
Volnummer:

.....
Type du bâtiment	Nom du bâtiment
Art des Fahrzeugs	Name des Fahrzeugs
Aard van het schip	Naam van het schip

Numéro européen unique d'identification des bateaux ou numéro officiel :
Einheitliche europäische Schiffsnummer oder amtliche Schiffsnummer:
Uniek Europees scheepsidentificatienummer of officieel scheepnummer:

Lieu de délivrance :
Ort der Ausstellung:
Plaats van afgifte:

Date de délivrance :
Datum der Ausstellung:
Datum van afgifte:

Le présent carnet comprend pages.
Dieses Buch enthält Seiten.
Dit boekje telt bladzijden.

Cachet et signature de l'autorité qui a délivré le présent carnet
Stempel und Unterschrift der Behörde, die dieses Ölkontrollbuch ausgestellt hat
Stempel en ondertekening van de autoriteit die het boekje heeft afgegeven

.....

Etablissement des carnets de contrôle des huiles usées

Le premier carnet de contrôle des huiles usées, muni sur la page 1 du numéro d'ordre 1, est délivré par une autorité compétente sur présentation du certificat de visite en cours de validité ou d'un autre certificat reconnu comme étant équivalent. Cette autorité appose également les indications prévues sur la page 1.

Tous les carnets suivants seront établis et numérotés dans l'ordre par une autorité compétente. Toutefois, ils ne doivent être remis que sur présentation du carnet précédent. Le carnet précédent doit recevoir la mention indélébile "non valable". Après son renouvellement, le carnet précédent doit être conservé à bord durant au moins six mois à compter de la dernière inscription.

Ausstellung der Ölkontrollbücher

Das erste Ölkontrollbuch, versehen auf Seite 1 mit der laufenden Nummer 1, wird von einer zuständigen Behörde gegen Vorlage des gültigen Schiffsattestes oder eines als gleichwertig anerkannten Zeugnisses ausgestellt. Sie trägt auch die auf Seite 1 vorgesehenen Angaben ein.

Alle nachfolgenden Kontrollbücher werden von einer zuständigen Behörde mit der Folgenummer nummeriert und ausgegeben. Sie dürfen jedoch nur gegen Vorlage des vorhergehenden Kontrollbuches ausgehändigt werden. Das vorhergehende Kontrollbuch wird unaustilgbar „ungültig“ gekennzeichnet. Nach seiner Erneuerung muss das vorhergehende mindestens sechs Monate nach der letzten Eintragung an Bord aufbewahrt werden.

Afgifte van het olie-afgifteboekje

Het eerste olie-afgifteboekje, daartoe op bladzijde 1 voorzien van het volgnummer 1, wordt door een bevoegde autoriteit op vertoon van het geldige certificaat van onderzoek of van een gelijkwaardig erkend bewijs afgegeven. Deze autoriteit vult tevens de gegevens op bladzijde 1 in.

Alle volgende olie-afgifteboekjes worden door een bevoegde autoriteit afgegeven nadat deze daarop het aansluitende volgnummer heeft aangebracht. Ieder volgend olie-afgifteboekje mag echter slechts na overleggen van het vorige boekje worden afgegeven. Het vorige boekje wordt op onuitwisbare wijze als „ongeldig” gemerkt. Na het verkrijgen van een nieuw olie-afgifteboekje moet het voorgaande boekje gedurende ten minste zes maanden na de laatste daarin vermelde datum van afgifte aan boord worden bewaard.

Page 3 et suivantes/Seite 3 und folgende/Bladzijde 3 en volgende

**1. Déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment acceptés/
Akzeptierte öl und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle/
Geaccepteerde olie- en vethoudende scheepsbedrijfsafvalstoffen:**

- 1.1 Huiles usées/Altöl/afgewerkte olie l
- 1.2 Eau de fond de cale de/Bilgenwasser aus/Bilgewater van
- Salle des machines arrière/Maschinenraum hinten/
machinekamer achter l
- Salle des machines avant/Maschinenraum vorne/
machinekamer voor l
- Autres locaux/Andere Räumen/andere ruimten l
- 1.3 Autres déchets huileux ou graisseux/
Andere öl- oder fetthaltige Abfälle/
Overige olie- of vethoudende afvalstoffen:
- Chiffons usés/Altlapen/gebruikte poetslappen kg
- Graisses usées/Altfett/afgewerkt vet kg
- Filtres usés/Altfilter/gebruikte filter pièces/Stück/stuk
- Récipients/Gebinde/verpakkingen pièces/Stück/stuk

2. Notes/Bemerkungen/Opmerkingen:

- 2.1 Déchets refusés/Nicht akzeptierte Abfälle/
niet geaccepteerd afval
-
-

- 2.2 Autres remarques/Andere Bemerkungen/overige opmerkingen:
-
-

Lieu Date
Ort Datum
Plaats Datum

Cachet et signature de la station de réception
Stempel und Unterschrift der Annahmestelle
Ondertekening en stempel van de ontvangstinrichting"

PROTOCOL 26

Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (artt. 1.01, 7.06, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, Bijlagen F, G, K en N)

Besluit

De Centrale Commissie

overwegende dat de Europese Unie technische voorschriften voor binnenschepen heeft vastgesteld in de Richtlijn 2006/87/EG,

erkennende het grote belang dat de gelijkloendheid van de voorschriften van het ROSR met die van de Richtlijn 2006/87/EG, duurzaam gewaarborgd blijft,

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

- a. Artikel 1.01, titel na nr. 88 en nr. 88a - Navigatieapparatuur
(aangenomen bij Besluit 2007-II-24),
- b. Artikel 7.06, titel en derde lid - Navigatieapparatuur
(aangenomen bij Besluit 2007-II-24),
- c. Artikel 19.03, onder a – Naamswijziging "Patentreglement Rijn" (betreft uitsluitend de Duitse en Nederlandse tekst)
(aangenomen bij Besluit 2007-II-25),
- d. Artikel 20.02, tweede lid, tweede alinea – Naamswijziging "Patentreglement Rijn" (betreft uitsluitend de Duitse en Nederlandse tekst)
(aangenomen bij Besluit 2007-II-25),
- e. Artikel 21.03, onder a – Naamswijziging "Patentreglement Rijn" (betreft uitsluitend de Duitse en Nederlandse tekst)
(aangenomen bij Besluit 2007-II-25),
- f. Artikel 23.01, eerste lid, derde alinea – Naamswijziging "Patentreglement Rijn" (betreft uitsluitend de Duitse en Nederlandse tekst)
(aangenomen bij Besluit 2007-II-25),
- g. Artikel 23.02, onder 2.5 onder c, onder 2.6 onder d, onder 2.7 – Naamswijziging "Patentreglement Rijn" (betreft uitsluitend de Duitse en Nederlandse tekst)
(aangenomen bij Besluit 2007-II-25),
- h. Artikel 23.03, eerste lid, onder a en b, tweede lid – Naamswijziging "Patentreglement Rijn" (betreft uitsluitend de Duitse en Nederlandse tekst)
(aangenomen bij Besluit 2007-II-25),
- i. Artikel 23.04 tweede lid, laatste alinea, vierde lid, vijfde lid, onder a, – Naamswijziging "Patentreglement Rijn" (betreft uitsluitend de Duitse en Nederlandse tekst)
(aangenomen bij Besluit 2007-II-25),
- j. Artikel 23.10 eerste lid, voetnoot 2 van de tabel – Naamswijziging "Patentreglement Rijn" (betreft uitsluitend de Duitse en Nederlandse tekst)
(aangenomen bij Besluit 2007-II-25),

- k. Artikel 23.11 eerste lid, voetnoot 2 van de tabel – Naamswijziging "Patentreglement Rijn" (betreft uitsluitend de Duitse en Nederlandse tekst) (aangenomen bij Besluit 2007-II-25),
- l. Artikel 24.02 tweede lid, overgangsbepaling bij artikel 7.06 derde lid (aangenomen bij Besluit 2007-II-24),
- m. Artikel 24.06 vijfde lid, overgangsbepaling bij artikel 7.06 derde lid (aangenomen bij Besluit 2007-II-24),
- n. Bijlage F, bladzijde 7, titel en eerste alinea, bladzijde 62, onder A en eerste alinea – Naamswijziging "Patentreglement Rijn" (aangenomen bij Besluit 2007-II-25),
- o. Bijlage G, tweede lid, tweede alinea – Naamswijziging "Patentreglement Rijn" (betreft uitsluitend de Duitse en Nederlandse tekst) (aangenomen bij Besluit 2007-II-25),
- p. Bijlage K, titel – Naamswijziging "Patentreglement Rijn" (betreft uitsluitend de Duitse en Nederlandse tekst) (aangenomen bij Besluit 2007-II-25),
- q. Bijlage N – Vereisten voor Inland AIS-apparatuur (aangenomen bij Besluit 2007-II-24).

De voorschriften bedoeld in onderdeel c tot en met k, n en p, gelden van 1 april 2011 tot en met 30 juni 2011.

Het voorschrift bedoeld in onderdeel o geldt van 1 april 2011 tot en met 30 november 2011.

De voorschriften bedoeld in onderdelen a, b, l, m en q, gelden van 1 april 2011 tot en met 31 maart 2014.

PROTOCOL 27

Wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 - Eisen aan boordzuiveringsinstallaties (Hoofdstuk 14a)

1. De Centrale Commissie, in het bewustzijn dat het vermijden van het lozen van huishoudelijk afvalwater van de passagiersvaart aan de verbetering van de ecologische kwaliteit van de Rijn kan bijdragen, heeft reeds in het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) van 1995 de eis opgenomen, dat hotelschepen met meer dan 50 slaappleatsen, ofwel van verzameltanks voor afvalwater ofwel van boordzuiveringsinstallaties moeten zijn voorzien. Met de herziening van hoofdstuk 15 van het ROSR werd in 2006 dit voorschrift tot alle passagiersschepen uitgebreid. Bovendien wordt vereist dat deze van geschikte zuiveringsinstallaties moeten zijn voorzien, echter zonder het begrip verder te verduidelijken.
2. In het kader van het Verdrag inzake de Verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, van 9 september 1996 (CDNI), in werking getreden op 1 november 2009, werden grenswaarden, waaraan bij de afvoer van boordzuiveringsinstallaties moet worden voldaan, gedefinieerd.

3. De fabrikanten en het scheepvaartbedrijfsleven wensen dat in uniforme goedkeuringsprocedures voor boordzuiveringsinstallaties wordt voorzien, dat afzonderlijke controles aan boord worden vermeden en in plaats daarvan in goedkeuringen per type wordt voorzien. Deze goedkeuringen moeten het goede functioneren van de boordzuiveringsinstallaties en het voldoen aan de voorgeschreven grenswaarden onder de specifieke voorwaarden van de binnenvaart waarborgen.
4. Het resultaat van de volgens de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) voorziene evaluatie is onderstaand weergegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

Momenteel worden krachtens artikel 15.14, eerste lid, "geschikte zuiveringsinstallaties" vereist, zonder verduidelijking wat deze geschiktheid inhoudt. Met de wijziging wordt beoogd voor rechtszekerheid te zorgen en de verwezenlijking van de doelstellingen van het CDNI te waarborgen. Deze rechtszekerheid wordt bereikt doordat de geschiktheid van boordzuiveringsinstallaties door een typegoedkeuringsprocedure wordt aangetoond.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

Een alternatief voor de geplande wijzigingen zou kunnen zijn, dat

- i. van een bewijs van de geschiktheid van boordzuiveringsinstallaties wordt afgezien;
- ii. de scheepseigenaar een dienovereenkomstig bewijs moet leveren, maar dat van wettelijke voorschriften voor dit bewijs wordt afgezien;
- iii. iedere afzonderlijke installatie overeenkomstig wettelijke voorschriften wordt gecontroleerd;
- iv. goedkeuringen van zuiveringsinstallaties tevens voor andere toepassingen als voldoende erkend worden.

Betreffende alternatief i kan worden verwacht dat – ter vermindering van de aanzienlijke kosten van boordzuiveringsinstallaties – vele boordzuiveringsinstallaties worden geïnstalleerd, die om technische of functionele redenen niet aan de vereiste grenswaarden voldoen. Dit zou de nagestreefde ecologische ontlasting van het milieu onmogelijk maken.

Alternatief ii brengt rechtsonzekerheid teweeg, aangezien aan de fabrikanten van de installaties, het scheepvaartbedrijfsleven en de bevoegde autoriteiten geen uitgebreide en duidelijke basis voor een besluit wordt geboden. Het ontbreken van deze basis voor een besluit leidt tot significante concurrentievervalsing, aangezien scheepseigenaren die goed functionerende boordzuiveringsinstallaties installeren, hogere kosten voor de installatie en het functioneren van de installaties moeten dragen dan degenen die onvoldoende functionerende boordzuiveringsinstallaties installeren. Dit alternatief komt overeen met de huidige toestand.

Alternatief iii zou de sector met onnodige administratieve kosten belasten, aangezien de installaties niet per type maar afzonderlijk gecontroleerd zouden moeten worden, terwijl de omvang van een afzonderlijke controle nauwelijks van de omvang van een controle per type verschilt.

Alternatief iv zou ertoe leiden dat zuiveringsinstallaties aan boord worden geïnstalleerd, die niet aan de vereiste grenswaarden voldoen of die onder de specifieke voorwaarden aan boord van binnenschepen niet of niet duurzaam functioneren. Dit zou de nagestreefde ecologische ontlasting van het milieu verhinderen of verminderen en tot hogere kosten leiden, vanwege de naderhand uit te voeren aanpassingsmaatregelen

Consequenties van deze wijzigingen

Aan boord van passagiersschepen zullen voortaan zuiveringsinstallaties worden geïnstalleerd, die waarborgen dat het lozen van afvalwater geen nadelige ecologisch effecten op het water zal veroorzaken. Scheepseigenaren die de kosten van een installatie en het gebruik van boordzuiveringsinstallaties niet kunnen of willen dragen, hebben nog altijd de mogelijkheid tanks voor het verzamelen van afvalwater te gebruiken.

Consequenties indien de wijzigingen worden verworpen

De huidige rechtsonzekerheid zou blijven bestaan. (Zie alternatief ii.)

De lijsten van de bevoegde autoriteiten, erkende technische diensten en van boordzuiveringsinstallaties met een typegoedkeuring moeten voortdurend worden geactualiseerd om de bevoegde autoriteiten, leveranciers van scheepsuitrustingen en het scheepvaartbedrijfsleven in de gelegenheid te stellen de lijsten ten volle te benutten. Het secretariaat krijgt opdracht om voor de actualiteit, de volledigheid en de juistheid van de lijsten te zorgen. De lijsten van de volgens de bovengenoemde voorschriften bevoegde overheden, van de erkende technische diensten en van de boordzuiveringsinstallaties met een typegoedkeuring worden door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart op haar website (www.ccr-zkr.org) gepubliceerd.

Besluit

De Centrale Commissie,

ernaar strevend haar ecologische en technische standaarden voortdurend en naar gelang de behoefte verder te ontwikkelen,

verwijzend naar het op 1 november 2009 in werking getreden Verdrag inzake de Verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart van 9 september 1996 (CDNI) evenals de Aanbevelingen voor de organisatie van de verzameling van scheepsafval in de Donauvaart 2009,

bewust zijnde van het belang van een harmonisatie van de normen die voor het lozen van huishoudelijk afval in de betrokken Europese stroomgebieden gelden,

gelet op de wens van de industrie en van het scheepvaartbedrijfsleven om over uniforme goedkeuringsprocedures te beschikken, die van afzonderlijke controles aan boord afzien, en die desalniettemin het goede functioneren van de boordzuiveringsinstallaties onder de specifieke voorwaarden van de binnenvaart waarborgen,

wetende dat het duurzame waarborgen van een hoge milieustandaard, controles tijdens het functioneren van een installatie vereist,

overwegende dat de Europese Unie technische voorschriften voor binnenschepen heeft vastgesteld in de Richtlijn 2006/87/EG,

erkennende het grote belang dat de gelijkloendheid van de voorschriften van het ROSR met die van de Richtlijn 2006/87/EG, duurzaam gewaarborgd blijft,

wetende dat een aan voorliggend besluit overeenkomstige aanvulling van voornoemde Richtlijn is voorzien,

besluit door een aanvulling van het in de bijlage bij dit besluit vermelde Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn, voor de eerste maal tot voorschriften voor het onderzoek, de goedkeuring, installatie en controle van boordzuiveringsinstallaties op binnenschepen, inclusief de overeenkomstige grenswaarden,

geeft opdracht aan

- haar Comité Reglement van onderzoek, door de Werkgroep Reglement van onderzoek, de gelijkwaardigheid van andere normen te laten onderzoeken en deze eventueel ter erkenning voor te stellen,
- haar Comité Reglement van onderzoek, in het bijzonder gebaseerd op de technische ontwikkeling en op de in de praktijk opgedane ervaring, door de Werkgroep Reglement van onderzoek, en voor zover noodzakelijk in samenwerking met de CDNI-organen, eventueel noodzakelijk wordende verdere wijzigingen en aanvullingen van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn te laten opstellen,
- haar secretariaat de lijsten van de volgens de bovengenoemde voorschriften bevoegde autoriteiten, erkende technische diensten en van de boordzuiveringsinstallaties met een typegoedkeuring, onder eigen verantwoordelijkheid op te stellen, te actualiseren en te publiceren,

De in de bijlage vermelde wijzigingen gelden van 1 december 2011 tot en met 30 november 2014.

Bijlage

1. *De inhoudsopgave wordt als volgt gewijzigd:*

a) *De volgende vermeldingen betreffende hoofdstuk 14a worden als volgt ingevoegd:*

"Hoofdstuk 14a Boordzuiveringsinstallaties

Artikel 14a.01	Definities
Artikel 14a.02	Algemeen
Artikel 14a.03	Aanvraag van een typegoedkeuring
Artikel 14a.04	Typegoedkeuringsprocedure
Artikel 14a.05	Wijziging van typegoedkeuringen
Artikel 14a.06	Conformiteit aan de typegoedkeuring
Artikel 14a.07	Erkenning van andere gelijkwaardige normen
Artikel 14a.08	Controle van de serienummers
Artikel 14a.09	Conformiteit van de productie
Artikel 14a.10	Non-conformiteit met het typegoedgekeurde boordzuiveringsinstallatietype
Artikel 14a.11	Steekproefmeting/bijzondere keuring
Artikel 14a.12	Bevoegde autoriteiten en technische diensten".

b) *De volgende vermeldingen bij bijlage Q, R en S worden als volgt toegevoegd:*

"Bijlage Q:	(Zonder inhoud)
Bijlage R:	Boordzuiveringsinstallaties - Aanvullende voorschriften en modellen van certificaten
Bijlage S:	Boordzuiveringsinstallaties - Testprocedure".

2. Hoofdstuk 14a wordt als volgt na hoofdstuk 14 ingevoegd:

"HOOFDSTUK 14a

BOORDZUIVERINGSINSTALLATIES

Artikel 14a.01

Definities

In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

1. "boordzuiveringsinstallatie": een compact gebouwde zuiveringsinstallatie voor de reiniging van huishoudelijk afvalwater aan boord van schepen;
2. "typegoedkeuring": de beslissing waardoor de bevoegde autoriteit verklaart dat een boordzuiveringsinstallatie aan de technische voorschriften van dit hoofdstuk voldoet;
3. "bijzondere keuring": de procedure overeenkomstig artikel 14a.11, waarbij door de bevoegde autoriteit wordt gewaarborgd dat de in een vaartuig gebruik zijnde boordzuiveringsinstallatie aan de voorschriften van dit hoofdstuk voldoet;
4. "fabrikant": de persoon of organisatie die tegenover de bevoegde autoriteit verantwoordelijk is voor alle aspecten van de typegoedkeuringsprocedure en voor de conformiteit van de productie. Het is niet noodzakelijk dat deze persoon of organisatie rechtstreeks betrokken is bij alle fasen van de bouw van de boordzuiveringsinstallatie. Indien de boordzuiveringsinstallatie pas na haar oorspronkelijke fabricage door veranderingen en aanvullingen wordt aangepast voor gebruik op een vaartuig in de zin van dit reglement, is de fabrikant normalerwijs de persoon of de organisatie die deze veranderingen of aanvullingen heeft uitgevoerd;
5. "inlichtingenformulier": het formulier bedoeld in bijlage R, deel II, waarin staat vermeld welke gegevens door de aanvrager moeten worden verstrekt;
6. "informatiedossier": het geheel van gegevens, tekeningen, foto's en andere bescheiden die de aanvrager overeenkomstig de eisen van het inlichtingenformulier aan de technische dienst of de bevoegde autoriteit moet verstrekken;
7. "informatiepakket": het informatiedossier plus alle testrapporten en andere documenten die de technische dienst of de bevoegde autoriteit tijdens de uitvoering van hun taken aan het informatiedossier hebben toegevoegd;
8. "certificaat van typegoedkeuring": het document bedoeld in bijlage R, deel III, waarin de bevoegde autoriteit de typegoedkeuring vaststelt;

9. “proces-verbaal van de kenmerken van de boordzuiveringsinstallatie”: het document, bedoeld in bijlage R, deel VIII, waarin alle kenmerken van de boordzuiveringsinstallatie, met inbegrip van de onderdelen (componenten) en afstellingen die een weerslag hebben op het niveau van de afvalwaterreiniging, evenals alle veranderingen daarvan, vastgelegd zijn;
10. “inlichtingenformulier van de fabrikant ter controle van de componenten betrekking hebbend op de afvalwaterreiniging en kenmerken van de boordzuiveringsinstallatie”: het document bedoeld in artikel 14a.11, vierde lid, ten behoeve van de bijzondere keuringen;
11. “huishoudelijk afvalwater”: afvalwater uit keukens, eetruimten, wasruimten en bijkeukens, evenals uit de toiletten;
12. “zuiveringslib”: restanten die bij gebruik van een zuiveringsinstallatie aan boord van het schip ontstaan.

Artikel 14a.02

Algemeen

1. Dit hoofdstuk is van toepassing op alle boordzuiveringsinstallaties die geïnstalleerd zijn in vaartuigen, voor zover deze boordzuiveringsinstallaties niet onder de desbetreffende richtlijnen van de Europese Gemeenschap met betrekking tot de afvalwaterreiniging vallen.
2. a) Boordzuiveringsinstallaties moeten bij de typekeuring aan de volgende grenswaarden voldoen:

Tabel 1: Tijdens de typekeuring bij de afvoer van de boordzuiveringsinstallatie (testinstallatie) na te komen grenswaarden

Kenmerk	Concentratie		Monstertype
	Fase I vanaf 1.11.2009	Fase II vanaf 1.1.2011	
Biochemische zuurstofbehoefte (BZB ₅) ISO 5815-1 en 5815-2 : 2003 ¹⁾	25 mg/l	20 mg/l	24-u-mengmonster, gehomogeniseerd
	40 mg/l	25 mg/l	Steekproef, gehomogeniseerd
Chemische zuurstofbehoefte (CZB) ²⁾ ISO 6060 : 1989 ¹⁾	125 mg/l	100 mg/l	24-u-mengmonster, gehomogeniseerd
	180 mg/l	125 mg/l	Steekproef, gehomogeniseerd
Totaal organisch gebonden koolstof (TOC) EN 1484 : 1997 ¹⁾	---	35 mg/l	24-u-mengmonster, gehomogeniseerd
	---	45 mg/l	Steekproef, gehomogeniseerd

¹⁾ De Rijnsoeverstaten en België kunnen gelijkwaardige procedures voorzien.

²⁾ In plaats van de chemische zuurstofbehoefte (CZB) kan voor de typekeuring ook van het totaal organisch gebonden koolstof (TOC) worden uitgegaan.

b) Bij gebruik moet aan de volgende controlewaarden worden voldaan:

Tabel 2: Tijdens gebruik aan boord van passagiersschepen bij de afvoer van de boordzuiveringsinstallatie na te komen controlewaarden

Kenmerk	Concentratie		Monstertype
	Fase I vanaf 1.11.2009	Fase II vanaf 1.1.2011	
Biochemische zuurstofbehoefte (BZB ₅) ISO 5815-1 en 5815-2 : 2003 ¹⁾	40 mg/l	25 mg/l	Steekproef, gehomogeniseerd
Chemische zuurstofbehoefte (CZB) ²⁾ ISO 6060 : 1989 ¹⁾	180 mg/l	125 mg/l	Steekproef, gehomogeniseerd
	---	150 mg/l	Steekproef
Totaal organisch gebonden koolstof (TOC) EN 1484 : 1997 ¹⁾	---	45 mg/l	Steekproef, gehomogeniseerd

¹⁾ De Rijnsoeverstaten en België kunnen gelijkwaardige procedures voorzien.

²⁾ In plaats van de chemische zuurstofbehoefte (CZB) kan voor de controle ook van het totaal organisch gebonden koolstof (TOC) worden uitgegaan.

3. Procedures met gebruik van chloorhoudende stoffen zijn niet toegestaan. Het is evenmin toegelaten, het huishoudelijk afvalwater te verdunnen om de specifieke belasting te verminderen en daardoor een verwerking mogelijk te maken.
4. Voor de opslag, conservering (voor zover noodzakelijk) en afgifte van het slib moeten de nodige voorzorgsmaatregelen worden getroffen. Dit houdt tevens een beheerplan voor het zuiveringsslib in.
5. Het voldoen aan de grenswaarden bedoeld in het tweede lid, tabel 1, wordt door een typekeuring bevestigd en door een typegoedkeuring vastgesteld. De typegoedkeuring wordt vastgelegd in een certificaat van typegoedkeuring. De eigenaar of zijn gevolmachtigde moet een kopie van het certificaat van typegoedkeuring voegen bij de aanvraag van het onderzoek, bedoeld in artikel 2.02. Een kopie van het certificaat van typegoedkeuring en van het proces-verbaal van de kenmerken van de boordzuiveringsinstallatie moeten zich aan boord bevinden.

6. Na de inbouw van de boordzuiveringsinstallatie aan boord, moet, voordat de installatie normaal in gebruik wordt genomen, door de fabrikant een controle van het functioneren worden uitgevoerd. De boordzuiveringsinstallatie moet met de onderstaande gegevens onder nummer 52 van het certificaat van onderzoek worden ingeschreven:
 - a) naam
 - b) typegoedkeuringsnummer
 - c) serienummer en
 - d) bouwjaarvan de boordzuiveringsinstallatie.
7. Na elke belangrijke wijziging van een boordzuiveringsinstallatie die een invloed heeft op de reiniging van huishoudelijk afvalwater, moet altijd een bijzondere keuring, bedoeld in artikel 14a.11, derde lid, plaatsvinden.
8. De bevoegde autoriteit kan zich voor de vervulling van taken, bedoeld in dit hoofdstuk doen bijstaan door een technische dienst.
9. Om zeker te zijn dat de boordzuiveringsinstallatie functioneert, moet de installatie regelmatig overeenkomstig de indicaties van de fabrikant worden onderhouden. Een dienovereenkomstig bewijs van onderhoud moet zich aan boord bevinden.

Artikel 14a.03

Aanvraag van een typegoedkeuring

1. Een aanvraag van een typegoedkeuring voor een boordzuiveringsinstallatietype moet door de fabrikant bij de bevoegde autoriteit worden ingediend. Bij de aanvraag moet een informatiedossier, bedoeld in artikel 14a.01, zesde lid, het ontwerp van een proces-verbaal van de kenmerken de boordzuiveringsinstallatie, bedoeld in artikel 14a.01, negende lid, en het ontwerp van een inlichtingenformulier van de fabrikant ter controle van de componenten betrekking hebbend op de afvalwaterreiniging en de kenmerken van het boordzuiveringsinstallatietype, bedoeld in artikel 14a.01, tiende lid, worden gevoegd. De fabrikant moet voor de typegoedkeuring een prototype van een boordzuiveringsinstallatie demonstreren.
2. Indien de bevoegde autoriteit in het geval van een aanvraag van een typegoedkeuring van een boordzuiveringsinstallatie vaststelt dat de ingediende aanvraag met betrekking tot het gepresenteerde prototype van de boordzuiveringsinstallatie, voor de in bijlage R, deel II, aanhangsel 1, beschreven kenmerken van dit boordzuiveringsinstallatietype niet representatief is, moet een ander, en eventueel een extra, prototype dat door de bevoegde autoriteit wordt aangewezen ten behoeve van de goedkeuring, bedoeld in het eerste lid, ter beschikking worden gesteld.
3. Een aanvraag van een typegoedkeuring voor een boordzuiveringsinstallatietype mag bij niet meer dan één bevoegde autoriteit worden ingediend. Voor ieder goed te keuren boordzuiveringsinstallatietype moet een afzonderlijke aanvraag worden ingediend.

Artikel 14a.04

Typegoedkeuringsprocedure

1. De bevoegde autoriteit bij wie de aanvraag wordt ingediend, verleent de typegoedkeuring voor het boordzuiveringsinstallatietype dat met de gegevens in het informatiedossier overeenstemt en aan de voorschriften van dit reglement voldoet. Het voldoen aan deze voorschriften wordt overeenkomstig bijlage S van dit reglement gecontroleerd.
2. De bevoegde autoriteit vult voor ieder boordzuiveringsinstallatietype waarvoor zij goedkeuring verleent, alle desbetreffende onderdelen van het certificaat van typegoedkeuring in, waarvan het model is opgenomen in bijlage R, deel III; zij stelt een inhoudsopgave van het informatiepakket op of verifieert deze. De certificaten van typegoedkeuring moeten volgens het systeem aangegeven in bijlage R, deel IV, worden genummerd. Het ingevulde certificaat van typegoedkeuring en de bijbehorende bijlagen worden aan de aanvrager toegezonden.
3. Indien de goed te keuren boordzuiveringsinstallatie haar functie slechts vervult of bijzondere kenmerken slechts vertoont in combinatie met andere onderdelen van het vaartuig waarin de boordzuiveringsinstallatie zal worden ingebouwd, en om die reden de naleving van één of meer eisen slechts kan worden geverifieerd, wanneer de goed te keuren boordzuiveringsinstallatie in combinatie met andere echte of gesimuleerde onderdelen van het vaartuig functioneert, moet de geldigheid van de typegoedkeuring van deze boordzuiveringsinstallatie dienovereenkomstig worden beperkt. In dergelijke gevallen moeten in het certificaat van typegoedkeuring van een boordzuiveringsinstallatietype de eventuele beperkingen in het gebruik, alsmede eventuele voorwaarden waaraan bij montage moet worden voldaan, worden vermeld.
4. Elke bevoegde autoriteit zendt:
 - a) bij iedere wijziging aan de andere bevoegde autoriteiten een lijst die de in bijlage R, deel V, vermelde gegevens bevat, van de goedkeuringen van de boordzuiveringsinstallatietypes, die zij in de betrokken periode heeft verleend, geweigerd of ingetrokken;
 - b) op verzoek van een andere bevoegde autoriteit
 - aa) een kopie van het certificaat van typegoedkeuring van het boordzuiveringsinstallatietype, al dan niet met het informatiepakket, van ieder boordzuiveringsinstallatietype waarvoor zij een goedkeuring heeft verleend, geweigerd of ingetrokken, en zo nodig
 - bb) de lijst van boordzuiveringsinstallaties die zijn geproduceerd in overeenstemming met de verleende typegoedkeuringen, omschreven in artikel 14a.06, derde lid, met de gegevens, bedoeld in bijlage R, deel VI.
5. Elke bevoegde autoriteit zendt jaarlijks en bovendien bij ontvangst van een daartoe strekkend verzoek aan het secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart een kopie van het in bijlage R, deel VII, bedoelde gegevensformulier betreffende boordzuiveringsinstallatietypes die sinds de laatste kennisgeving zijn goedgekeurd.

Artikel 14a.05

Wijziging van typegoedkeuringen

1. De bevoegde autoriteit die de typegoedkeuring heeft verleend, moet de nodige maatregelen treffen om ervoor te zorgen dat zij in kennis wordt gesteld van iedere wijziging van de gegevens in het informatiepakket.
2. De aanvraag om wijziging of uitbreiding van een typegoedkeuring wordt uitsluitend ingediend bij de bevoegde autoriteit die de oorspronkelijke typegoedkeuring heeft verleend.
3. Indien in het informatiepakket beschreven kenmerken van de boordzuiveringsinstallatie worden gewijzigd, verstrekt de bevoegde autoriteit:
 - a) indien nodig, de herziene bladzijden van het informatiepakket, waarbij zij op elke afzonderlijke bladzijde de aard van de wijziging en de datum van de herziene versie duidelijk dient te vermelden. Bij iedere heruitgave van bladzijden moet ook de inhoudsopgave van het informatiepakket (dat bij het certificaat van typegoedkeuring is gevoegd) worden gewijzigd om deze in overeenstemming te brengen met de laatste stand van zaken;
 - b) een herzien certificaat van typegoedkeuring (met een uitbreidingsnummer), indien de daarin voorkomende gegevens (met uitzondering van de bijlagen) zijn gewijzigd of indien de minimumeisen van dit hoofdstuk sinds de oorspronkelijke datum van de goedkeuring zijn gewijzigd. In dit herziene certificaat moeten duidelijk de redenen voor de herziening en de datum van afgifte van de herziene versie worden vermeld.

Indien de bevoegde autoriteit die de typegoedkeuring heeft verleend, vastgesteld heeft dat een voorgenomen wijziging van het informatiepakket aanleiding is voor nieuwe proeven of tests, stelt zij de fabrikant daarvan in kennis en geeft zij de bovengenoemde documenten pas af, nadat de nieuwe proeven of tests met goed gevolg zijn verricht.

Artikel 14a.06

Conformiteit van de typegoedkeuring

1. De fabrikant brengt op iedere boordzuiveringsinstallatie die conform de typegoedkeuring is geproduceerd, de in bijlage R, deel I, vastgestelde merktekens aanbrengen, met inbegrip van het typegoedkeuringsnummer.
2. Indien de typegoedkeuring overeenkomstig artikel 14a.04, derde lid, beperkingen aan het gebruik bevat, moeten door de fabrikant bij iedere gefabriceerde eenheid gedetailleerde gegevens over deze beperkingen en de volledige inbouwvoorschriften worden bijgeleverd.

3. De fabrikant zendt op verzoek van de bevoegde autoriteit die de typegoedkeuring heeft verleend, binnen 45 dagen na het einde van ieder kalenderjaar en onmiddellijk na ieder verder tijdstip dat door de bevoegde autoriteit is vastgesteld, een lijst met serienummers van alle boordzuiveringsinstallaties die conform de eisen van dit hoofdstuk zijn geproduceerd sinds de laatste lijst werd ingediend of sinds de datum waarop deze voorschriften voor het eerst van kracht werden. Deze lijst moet het verband tussen de serienummers en de daarbij behorende boordzuiveringsinstallatietypes en de typegoedkeuringsnummers aangeven. Bovendien moet de lijst bijzondere gegevens bevatten indien de fabrikant niet langer een typegoedgekeurd boordzuiveringsinstallatietype produceert. Indien de bevoegde autoriteit niet verlangt dat deze lijst haar regelmatig wordt toegezonden, moet de fabrikant de geregistreerde gegevens gedurende ten minste 40 jaar bewaren.

Artikel 14a.07

Erkenning van andere gelijkwaardige normen

1. Met gebruikmaking van de in de navolgende tabel vermelde voorschriften gelden de genoemde typegoedkeuringen als gelijkwaardig aan de typegoedkeuringen overeenkomstig de voorwaarden en bepalingen van dit Reglement:

Gebruik van de zuiveringsinstallatie	Voorschrift	Indeling/Categorie	Eisen

2. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart kan de gelijkwaardigheid erkennen van andere overeenstemmende normen vastgelegd in internationale regelingen, of van een derde land, met de voorwaarden en bepalingen van dit reglement inzake de typegoedkeuring van boordzuiveringsinstallaties.

Artikel 14a.08

Controle van de serienummers

1. De bevoegde autoriteit die een typegoedkeuring verleent, zorgt ervoor dat de serienummers van de boordzuiveringsinstallaties die overeenkomstig de voorschriften van dit hoofdstuk zijn geproduceerd, zo nodig in samenwerking met de andere bevoegde autoriteiten, worden geregistreerd en gecontroleerd.
2. Een bijkomende controle van de serienummers kan plaatsvinden ter gelegenheid van de controle van de conformiteit van de productie, bedoeld in artikel 14a.09.

3. Met betrekking tot de controle van de serienummers verstrekken de fabrikant of zijn in de Rijnsoeverstaten of België gevestigde agenten op verzoek van de bevoegde autoriteit onverwijld alle benodigde gegevens betreffende de cliënten alsook de serienummers van de boordzuiveringsinstallaties, waarvan is medegedeeld dat zij conform artikel 14a.06, derde lid, zijn geproduceerd.
4. Indien een fabrikant, na een verzoek daartoe van de bevoegde autoriteit, niet in staat is de in artikel 14a.06 bedoelde voorschriften na te komen, kan de goedkeuring voor de betreffende boordzuiveringsinstallatie worden ingetrokken. Daarvan wordt kennis gegeven volgens de procedure overeenkomstig artikel 14a.10, vierde lid.

Artikel 14a.09

Conformiteit van de productie

1. De bevoegde autoriteit die een typegoedkeuring verleent, vergewist er zich van tevoren van, zo nodig in samenwerking met de andere bevoegde autoriteiten, dat de met betrekking tot bijlage R, deel I, passende voorzorgsmaatregelen zijn getroffen om een doeltreffende controle van de conformiteit van de productie te waarborgen.
2. De bevoegde autoriteit die een typegoedkeuring heeft verleend, vergewist er zich van, zo nodig in samenwerking met de andere bevoegde autoriteiten, dat de in het eerste lid bedoelde voorzorgsmaatregelen met betrekking tot de bepalingen van bijlage R, deel I, nog steeds afdoende zijn en elke geproduceerde boordzuiveringsinstallatie die krachtens dit reglement van een typegoedkeuringsnummer is voorzien, nog steeds beantwoordt aan de beschrijving die in het certificaat van typegoedkeuring en de daarbij horende bijlagen inzake het boordzuiveringsinstallatietype is gegeven.
3. De bevoegde autoriteit kan vergelijkbare controles van andere bevoegde autoriteiten met betrekking tot de bepalingen in het eerste en tweede lid als gelijkwaardig erkennen.

Artikel 14a.10

Non-conformiteit met het typegoedgekeurde boordzuiveringsinstallatietype

1. Er is sprake van non-conformiteit met het typegoedgekeurde boordzuiveringsinstallatietype, indien er afwijkingen worden vastgesteld van de kenmerken in het certificaat van typegoedkeuring of eventueel in het informatiepakket, indien deze afwijkingen niet door de bevoegde autoriteit die de typegoedkeuring heeft verleend zijn toegestaan op grond van artikel 14a.05, derde lid.

2. Indien de bevoegde autoriteit die een typegoedkeuring heeft verleend, vaststelt dat boordzuiveringsinstallaties niet conform zijn met het boordzuiveringsinstallatietype waarvoor zij de goedkeuring heeft verleend, neemt zij de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de in productie zijnde boordzuiveringsinstallaties opnieuw in overeenstemming worden gebracht met het typegoedgekeurde boordzuiveringsinstallatietype. De bevoegde autoriteit die de non-conformiteit heeft vastgesteld, stelt de andere bevoegde autoriteiten en het secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart in kennis van de genomen maatregelen, die tot intrekking van de typegoedkeuring kunnen leiden.
3. Indien een bevoegde autoriteit kan aantonen dat boordzuiveringsinstallaties die van een typegoedkeuringnummer zijn voorzien, niet conform zijn met het typegoedgekeurde boordzuiveringsinstallatietype, kan zij van de bevoegde autoriteit die de typegoedkeuring heeft verleend, verzoeken te controleren of de in productie zijnde boordzuiveringsinstallaties conform zijn met het typegoedgekeurde boordzuiveringsinstallatietype. De hiertoe vereiste maatregelen moeten binnen zes maanden na de datum van het verzoek worden genomen.
4. De bevoegde autoriteiten stellen elkaar in kennis van en informeren het secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart binnen één maand over de intrekking van een typegoedkeuring en van de redenen daarvoor.

Artikel 14a.11

Steekproefmeting/bijzondere keuring

1. Uiterlijk drie maanden na de ingebruikname van het passagiersschip of na de inbouw achteraf en de overeenkomstige controle van het functioneren van de boordzuiveringsinstallatie, neemt de bevoegde autoriteit tijdens de exploitatie van het passagiersschip een steekproef ter controle van het nakomen van de in artikel 14a.02, tweede lid, tabel 2 vermelde controlewaarden.

De bevoegde autoriteit controleert bovendien door middel van steekproefmetingen van tijd tot tijd zonder vaste regelmaat het goede functioneren van de boordzuiveringsinstallatie om vast te stellen of de in artikel 14a.02, tweede lid, tabel 2, vermelde controlewaarden nog worden nagekomen.

Indien de bevoegde autoriteit vaststelt dat de waarden van de steekproefmetingen de controlewaarden, bedoeld in artikel 14a.02, tweede lid, tabel 2, niet nakomen dan kan zij eisen:

- a) dat de gebreken van de boordzuiveringsinstallatie worden verholpen, zodat de installatie weer naar behoren werkt;

- b) dat de conformiteit van de boordzuiveringsinstallatie met de typegoedkeuring wordt hersteld of
- c) dat een bijzondere keuring overeenkomstig het derde lid wordt verricht.

Indien de gebreken worden verholpen en de conformiteit van de boordzuiveringsinstallatie met de vereisten van de typegoedkeuring wordt hersteld, kan de bevoegde autoriteit opnieuw steekproefmetingen verrichten.

Indien de gebreken niet worden verholpen of indien de conformiteit van de boordzuiveringsinstallatie met de vereisten van de typegoedkeuring niet wordt hersteld, verzegelt de bevoegde autoriteit de boordzuiveringsinstallatie en informeert de Commissie van Deskundigen, die vervolgens een overeenkomstige aantekening op het certificaat van onderzoek onder nummer 52 maakt.

2. De metingen van de steekproeven moeten geschieden volgens de in artikel 14a.02, derde lid, tabel 2, voorgeschreven normen.
3. Indien de bevoegde autoriteit aan de boordzuiveringsinstallatie bijzonderheden vaststelt die op een afwijking van de typegoedkeuring zou kunnen wijzen, dan voert de bevoegde autoriteit een bijzondere keuring uit, om de feitelijke toestand van de boordzuiveringsinstallatie met betrekking tot de onderdelen, de ijking en de afstellingen van de parameters zoals die in het proces-verbaal van de kenmerken van de boordzuiveringsinstallatie zijn gespecificeerd.

Indien de bevoegde autoriteit vaststelt dat de boordzuiveringsinstallatie niet conform is met het typegoedgekeurde boordzuiveringsinstallatietype, kan zij

- a) eisen dat
 - aa) de conformiteit van de boordzuiveringsinstallatie wordt hersteld, of
 - bb) als bedoeld in artikel 14a.05 de typegoedkeuring dienovereenkomstig wordt gewijzigd of
- b) een meting overeenkomstig het keuringsvoorschrift wordt uitgevoerd, als bedoeld in bijlage S.

Indien de conformiteit niet wordt hersteld of de typegoedkeuring niet dienovereenkomstig wordt aangepast, of indien de uitgevoerde metingen, bedoeld onder onderdeel b, aantonen dat de vastgestelde grenswaarden, bedoeld in artikel 14a.02, tweede lid, tabel 1, niet worden nagekomen, verzegelt de bevoegde autoriteit de boordzuiveringsinstallatie en informeert de Commissie van Deskundigen, die vervolgens een overeenkomstige aantekening op het certificaat van onderzoek onder nummer 52 maakt.

4. De keuringen als bedoeld in het derde lid geschieden aan de hand van het inlichtingenformulier van de fabrikant ter controle van de componenten betrekking hebbend op de afvalwaterreiniging en de kenmerken van de boordzuiveringsinstallatie. In dit formulier, dat door de fabrikant wordt opgesteld en dat door een bevoegde autoriteit moet worden goedgekeurd, worden de onderdelen die betrekking hebben op de afvalwaterreiniging alsmede de instellingen, dimensioneringscriteria, en kenmerken gespecificeerd, bij toepassing waarvan kan worden uitgegaan van een onafgebroken inachtneming van de waarden van artikel 14a.02, tweede lid, tabel 1 en 2. Daarin wordt ten minste vermeld:
 - a) het boordzuiveringsinstallatietype met een beschrijving van de werkwijze en of afvalwaterverzamel tanks vóór de boordzuiveringsinstallatie moeten worden geïnstalleerd;
 - b) een lijst van de voor de reiniging van het afvalwater specifieke componenten;
 - c) toegepaste bouw- en dimensioneringscriteria, dimensioneringsvereisten en regelgeving;
 - d) schematische weergave van de boordzuiveringsinstallatie met niet te verwarren merktekens om de toegelaten componenten betrekking hebbend op de afvalwaterreiniging te identificeren (bijv. nummers van onderdelen die zich op de componenten bevinden).
5. Na een verzegeling mag de buiten bedrijf gestelde boordzuiveringsinstallatie alleen na een bijzondere keuring, bedoeld in het derde lid, eerste paragraaf, weer in gebruik genomen worden

Artikel 14a.12

Bevoegde autoriteiten en technische diensten

1. De Rijnsoeverstaten en België delen aan het secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart de namen en de adressen van de bevoegde autoriteiten en technische diensten mede, die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van dit hoofdstuk. De technische diensten moeten voldoen aan de Europese normen voor het functioneren van testlaboratoria (EN ISO/IEC 17025 : 2000), en voldoen aan de volgende voorwaarden:
 - a) de fabrikanten van boordzuiveringsinstallaties kunnen niet als technische dienst worden erkend;
 - b) voor de toepassing van doeleinden van dit hoofdstuk mag een technische dienst met toestemming van de bevoegde autoriteit gebruik maken van inrichtingen buiten zijn eigen testinstelling.
2. Technische diensten niet gelegen in de lidstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart kunnen slechts op aanbeveling van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart worden erkend."

3. *Artikel 15.14, eerste lid, komt te luiden:*

"1. Passagiersschepen moeten ofwel van verzameltanks voor huishoudelijk afvalwater overeenkomstig het tweede lid ofwel van boordzuiveringsinstallaties overeenkomstig hoofdstuk 14a zijn voorzien."

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

De vermelding bij hoofdstuk 14a wordt als volgt ingevoegd:

14a.02 lid 2, tabel 1 en 2 en lid 5	<p>"Hoofdstuk 14a</p> <p>Grens-/controlewaarden en typegoedkeuringen</p>	<p>N.V.O. voor zover</p> <p>a) de grens- en controlewaarden de waarden van fase II met niet meer dan de factor 2 overschrijden;</p> <p>b) de boordzuiveringsinstallatie over een certificaat van de fabrikant of een erkend deskundige beschikt, waarin bevestigd wordt dat de installatie de voor het schip kenmerkende belasting aankan, en</p> <p>c) een zuiveringsslibmanagement beschikbaar is, dat aan de voorwaarden voor het gebruik van een boordzuiveringsinstallatie op een passagiersschip voldoet."</p>
-------------------------------------	---	--

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

De vermelding bij hoofdstuk 14a wordt als volgt ingevoegd:

14a.02, lid 2, tabel 1 en 2 en lid 5	<p>"Hoofdstuk 14a</p> <p>Grens-/controlewaarden en typegoedkeuringen</p>	<p>N.V.O. voor zover</p> <p>a) de grens- en controlewaarden de waarden van fase II met niet meer dan de factor 2 overschrijden</p> <p>b) de boordzuiveringsinstallatie over een certificaat van de fabrikant of een erkend deskundige beschikt, waarin bevestigd wordt dat de installatie de voor het schip kenmerkende belasting aankan, en</p> <p>c) een zuiveringsslibmanagement beschikbaar is, dat aan de voorwaarden voor het gebruik van een boordzuiveringsinstallatie op een passagiersschip voldoet.</p>	1.12.2011"
--------------------------------------	---	--	------------

6. *Bijlagen Q, R en S worden als volgt na bijlage P ingevoegd:*

"Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn

Bijlage Q

(Zonder inhoud)

Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn

Bijlage R

**Boordzuiveringsinstallaties
- Aanvullende voorschriften en modellen van certificaten -**

Inhoud

Deel I

Aanvullende voorschriften

1. Merktekens van de boordzuiveringsinstallaties
2. Keuringen
3. Beoordeling van de conformiteit van de productie

Deel II

Inlichtingenformulier (model)

Aanhangsel 1 - Essentiële eigenschappen van een boordzuiveringsinstallatietype (model)

Deel III

Certificaat van goedkeuring (model)

Aanhangsel 1 - Testresultaten voor de typegoedkeuring (model)

Deel IV

Schema voor de nummering van de typegoedkeuringen

Deel V

Lijst van afgegeven typegoedkeuringen voor boordzuiveringsinstallaties

Deel VI

Lijst van gefabriceerde boordzuiveringsinstallaties (model)

Deel VII

Gegevensformulier van boordzuiveringsinstallaties met typegoedkeuring (model)

Deel VIII

Proces-verbaal van de kenmerken van de boordzuiveringsinstallaties voor de inbouw-, tussentijdse en bijzondere keuring (model)

Aanhangsel 1 - Bijlage bij het proces-verbaal van de kenmerken van de boordzuiveringsinstallaties

Deel I

Aanvullende voorschriften

1. Merktekens van de boordzuiveringsinstallaties

- 1.1 Op de typegeteste boordzuiveringsinstallatie moeten de volgende gegevens (merktekens) vermeld staan:
 - 1.1.1 Handelsmerk of handelsnaam van de fabrikant,
 - 1.1.2 Het boordzuiveringsinstallatietype, alsmede het serienummer van de boordzuiveringsinstallatie,
 - 1.1.3 Nummer van de typegoedkeuring overeenkomstig deel IV van deze bijlage,
 - 1.1.4 Bouwjaar van de boordzuiveringsinstallatie.
- 1.2 De merktekens, bedoeld in onderdeel 1.1, moeten tijdens de gehele nuttige levensduur van de boordzuiveringsinstallatie houdbaar, duidelijk leesbaar en onuitwisbaar zijn. Indien etiketten of plaatjes worden gebruikt, moeten deze zodanig worden bevestigd dat ook de bevestiging duurzaam is voor de levensduur van de boordzuiveringsinstallatie en de etiketten/plaatjes niet kunnen worden verwijderd zonder deze te vernietigen of onleesbaar te maken.
- 1.3 De merktekens moeten worden aangebracht op een onderdeel van de boordzuiveringsinstallatie dat noodzakelijk is voor het normale bedrijf van de boordzuiveringsinstallatie en normaliter niet hoeft te worden vervangen gedurende de levensduur van de boordzuiveringsinstallatie.
 - 1.3.1 De merktekens moeten zich op een zodanige plaats bevinden dat zij goed zichtbaar zijn, nadat de boordzuiveringsinstallatie volledig is uitgerust met alle hulpvoorzieningen die nodig zijn voor het bedrijf van de installatie.
 - 1.3.2 Zo nodig moet de boordzuiveringsinstallatie bovendien voorzien zijn van een afneembaar plaatje van duurzaam materiaal met alle in onderdeel 1.1 genoemde gegevens, dat zo is aangebracht dat de gegevens, bedoeld in onderdeel 1.1, na de inbouw van de boordzuiveringsinstallatie in een vaartuig goed zichtbaar en gemakkelijk bereikbaar zijn.
- 1.4 Alle onderdelen van de boordzuiveringsinstallatie die van invloed kunnen zijn op de afvalwaterreiniging, moeten ondubbelzinnig gekenmerkt en geïdentificeerd zijn.
- 1.5 De precieze plaats van de merktekens zoals bedoeld in onderdeel 1.1, moet in alinea 1 van het certificaat van typegoedkeuring worden vermeld.

2. Keuringen

De procedure voor de keuring van de voor de keuring ter beschikking gestelde boordzuiveringsinstallatie is in bijlage S vastgelegd.

3. Beoordeling van de conformiteit van de productie

- 3.1 Voor de verificatie van het bestaan van toereikende regelingen en procedures ter garantie van een effectieve controle van de conformiteit van de productie voordat een typegoedkeuring wordt verleend, gaat de bevoegde autoriteit ervan uit dat de fabrikant bij een registratie overeenkomstig de geharmoniseerde norm EN ISO 9001 : 2008 (waaronder ook de productie van de desbetreffende boordzuiveringsinstallaties valt) of een equivalente accrediteringsnorm aan de voorschriften voldoet. De fabrikant moet gedetailleerde informatie over de registratie overleggen en de bevoegde autoriteit op de hoogte stellen van alle wijzigingen met betrekking tot de geldigheid of het toepassingsgebied. Om na te gaan of steeds aan artikel 14a.02, tweede tot en met vijfde lid, wordt voldaan, moet de productie op passende wijze worden gecontroleerd.
- 3.2 De houder van de typegoedkeuring moet:
 - 3.2.1 ervoor zorgen dat er procedures bestaan voor een effectieve controle van de kwaliteit van het product;
 - 3.2.2 toegang hebben tot de controleapparatuur die nodig is voor de controle van de conformiteit met ieder typegoedgekeurd type;
 - 3.2.3 ervoor zorgen dat de testresultaten vastgelegd worden en de testnotities en de bijbehorende documenten beschikbaar blijven voor een periode die wordt vastgesteld in overleg met de bevoegde autoriteit;
 - 3.2.4 de resultaten van elk soort test precies analyseren om de bestendigheid van de eigenschappen van de boordzuiveringsinstallatie, rekening houdend met de gebruikelijke afwijkingen bij een industriële serieproductie, te kunnen aantonen en garanderen;
 - 3.2.5 ervoor zorgen dat bij alle steekproeven van boordzuiveringsinstallaties of testonderdelen die bij een bepaalde test niet conform lijken te zijn, steeds een nieuwe steekproef en test worden uitgevoerd. Daarbij moeten alle maatregelen worden getroffen die noodzakelijk zijn om de conformiteit van de betrokken productie te herstellen.

- 3.3 De bevoegde autoriteit die de typegoedkeuring heeft verleend, kan te allen tijde de methoden ter controle van de conformiteit in de verschillende productieafdelingen controleren.
- 3.3.1 Bij iedere inspectie moeten de testdocumentatie en productieoverzichten aan de bezoekende inspecteur worden overgelegd.
- 3.3.2 Wanneer het kwaliteitsniveau ontoereikend blijkt te zijn, moet de volgende procedure worden gevolgd:
- 3.3.2.1 Er wordt een boordzuiveringsinstallatie uit de serie genomen en door middel van steekproefmetingen in de normale belastingsfase van bijlage S na één dag bedrijf getest. De vastgestelde waarden voor het gereinigde afvalwater mogen hierbij, overeenkomstig de testprocedures als bedoeld in bijlage S, niet hoger zijn dan de in artikel 14a.02, tweede lid, tabel 2, genoemde waarden.

- 3.3.2.2 Indien de boordzuiveringsinstallatie uit de serie niet aan de eisen van onderdeel 3.3.2.1 voldoet, kan de fabrikant verlangen dat steekproefsgewijs metingen worden uitgevoerd op enkele andere boordzuiveringsinstallaties met dezelfde specificaties uit de serie, waaronder de oorspronkelijke boordzuiveringsinstallatie. De fabrikant stelt de omvang "n" van het monster van de boordzuiveringsinstallaties in overleg met de bevoegde autoriteit vast. Deze boordzuiveringsinstallaties (zonder de oorspronkelijke boordzuiveringsinstallatie), worden onderworpen aan een test door middel van een analyse van lozingen van vloeibaar afval. Het rekenkundig gemiddelde (\bar{x}) van de met een steekproef van de boordzuiveringsinstallatie verkregen resultaten moet vervolgens worden berekend. De productie van de serie wordt geacht volgens de voorschriften te zijn, indien aan de volgende voorwaarde wordt voldaan:

$$\bar{x} + k \cdot S_i \leq L$$

waarin

k: een statistische factor is die van „n“ afhangt en in de volgende tabel staat aangegeven:

n	2	3	4	5	6	7	8	9	10
k	0,973	0,613	0,489	0,421	0,376	0,342	0,317	0,296	0,279
n	11	12	13	14	15	16	17	18	19
k	0,265	0,253	0,242	0,233	0,224	0,216	0,210	0,203	0,198

$$\text{als } n \geq 20, k = \frac{0,860}{\sqrt{n}}$$

S_i : $\sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2}{n-1}}$, waarbij x_i een willekeurig met boordzuiveringsinstallatie i van de steekproef n bereikt eindresultaat is, en

L: de in artikel 14a.02, tweede lid, tabel 2, vastgestelde grenswaarde voor elke onderzochte schadelijke stof.

- 3.3.3 Indien de waarden van artikel 14.02, tweede lid, tabel 2, niet worden nagekomen, moet een nieuwe keuring als bedoeld in onderdeel 3.3.2.1. en eventueel 3.3.2.2. met een volledige test als bedoeld in bijlage S plaatsvinden, waarbij de vastgestelde waarden voor de mengmonsters en voor de steekproeven niet hoger mogen zijn dan de in artikel 14a.02, tweede lid, tabel 1, genoemde grenswaarden.
- 3.3.4 De bevoegde autoriteit moet boordzuiveringsinstallaties keuren die volgens de opgave van de fabrikant gedeeltelijk of volledig functioneren.
- 3.3.5 De normale frequentie van de inspecties die in opdracht van de bevoegde autoriteit mogen worden uitgevoerd bedraagt één maal per jaar. Indien niet aan de vereisten van onderdeel 3.3.3 wordt voldaan, zorgt de bevoegde autoriteit ervoor dat alle noodzakelijke maatregelen worden genomen om de conformiteit van de productie zo snel mogelijk te herstellen.

ROSR
Bijlage R, Deel II
(Model)

Deel II
Inlichtingenformulier Nr.⁽¹⁾ . . .
bereffende de typegoedkeuring van boordzuiveringsinstallaties
die bestemd zijn voor inbouw in vaartuigen behorend tot de Rijnvaart

Boordzuiveringsinstallatietype:

0. Algemene gegevens

0.1 Merk (firmanaam van de fabrikant):

0.2 Aanduiding door de fabrikant van het boordzuiveringsinstallatietype:

0.3 Fabriekscode van het type zoals aangegeven op de boordzuiveringsinstallatie:

0.4 Naam en adres van de fabrikant:

Naam en adres van de eventuele gemachtigde vertegenwoordiger van de fabrikant:

0.5 Plaats, code en wijze van aanbrengen van het serienummer van de boordzuiveringsinstallatie:

0.6 Plaats en wijze van aanbrengen van het nummer van de typegoedkeuring:

0.7 Adres(sen) van de productieplaats(en):

Bijlagen

1. Essentiële eigenschappen van het boordzuiveringsinstallatietype
2. Toegepaste bouw- en dimensioneringscriteria, dimensioneringsvoorschriften en regelgeving
3. Schema van de boordzuiveringsinstallatie met stuklijst
4. Schema van de testopstelling met stuklijst
5. Tekeningen van de elektrische schakelingen (R+I-schema)
6. Documentatie waaruit blijkt dat voldaan wordt aan alle verplichte voorschriften met betrekking tot de mechanische, elektrische en technische veiligheid van afvalwater verwerkende installaties alsmede aan alle voorschriften die de veiligheid van het schip betreffen

⁽¹⁾ Het nummer van het inlichtingenformulier wordt door de bevoegde autoriteit toegekend.

7. (Voor zover van toepassing) eigenschappen van de met de boordzuiveringsinstallatie verband houdende onderdelen van het vaartuig
8. Inlichtingenformulier van de fabrikant ter controle van de componenten betrekking hebbend op de afvalwaterreiniging en kenmerken van de boordzuiveringsinstallatie overeenkomstig artikel 14a.01, tiende lid
9. Foto's van de boordzuiveringsinstallatie
10. Functioneringsprincipes⁽²⁾
 - 10.1. Instructies voor een handmatige bediening van de boordzuiveringsinstallatie
 - 10.2. Informatie over de omgang met overtollig slib (verwijderingsintervallen)
 - 10.3. Informatie over onderhoud en reparatie
 - 10.4. Informatie over de vereiste handelingen bij een stand-by-modus van de boordzuiveringsinstallatie
 - 10.5. Informatie over de vereiste handelingen bij een noodbedrijfsmodus van de boordzuiveringsinstallatie
 - 10.6. Informatie over de vereiste handelingen voor uitschakeling, stillegging en opnieuw opstarten van de boordzuiveringsinstallatie
 - 10.7. Informatie over de vereiste handelingen voor de voorbehandeling van keukenafvalwater
11. Overige installaties (vermeld hier eventueel bijkomende installaties)

Datum, handtekening van de fabrikant van de boordzuiveringsinstallatie

.....

⁽²⁾ Bedrijfsmodi

Voor de keuring worden de volgende bedrijfsmodi gedefinieerd:

- a) Stand-by-modus: Er is sprake van een stand-by-modus als de boordzuiveringsinstallatie zelf functioneert, maar meer dan 1 dag niet meer van afvalwater voorzien is. Een stand-by-modus van een boordzuiveringsinstallatie kan zich bijvoorbeeld voordoen als het passagiersschip gedurende langere tijd niet geëxploiteerd wordt en op zijn ligplaats stilligt.
- b) Noodbedrijfsmodus: Er is sprake van een noodbedrijfsmodus als verschillende aggregaten van de boordzuiveringsinstallatie zijn uitgevallen, zodat het afvalwater niet meer zoals voorzien kan worden gereinigd.
- c) Uitschakeling, stillegging en opnieuw opstarten: Er is sprake van uitschakelen, stillegging of opnieuw opstarten als een boordzuiveringsinstallatie gedurende langere tijd (als het schip in de winter stilligt) buiten werking wordt gesteld en wordt uitgeschakeld door de stroomvoorzorging te onderbreken, resp. de boordzuiveringsinstallatie aan het begin van het seizoen weer in gebruik genomen wordt.

Bijlage R, Deel II, Aanhangsel 1
(Model)

Essentiële eigenschappen van het boordzuiveringsinstallatietype

1. Beschrijving van de boordzuiveringsinstallatie

- 1.1 Fabrikant:
- 1.2 Serienummer van de installatie:
- 1.3 Procedé: Biologisch/mechanisch-chemisch⁽¹⁾
- 1.4 Voorgeschakelde verzameltank ja... m³/nee⁽¹⁾

2. Criteria voor het concept en de dimensionering (met inbegrip van specifieke inbouw instructies of beperkingen in het gebruik)

- 2.1
- 2.2

3 Dimensionering van de boordzuiveringsinstallatie

- 3.1 Dagelijkse maximale afvalwatervolumestroom Qd (m³/d):
- 3.2 Dagelijkse afvalbelasting in de vorm van een BZB₅-massa (kg/d):

⁽¹⁾ Doorhalen wat niet van toepassing is.

ROSR
Bijlage R, Deel III
(Model)

Deel III

Certificaat van typegoedkeuring

Stempel van de bevoegde autoriteit

Typegoedkeuringsnummer: **Uitbreidingsnummer:**

Mededeling betreffende

- toekenning/uitbreiding/weigering/intrekking⁽¹⁾ van de typegoedkeuring

voor een boordzuiveringsinstallatietype overeenkomstig het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn

Reden voor de uitbreiding (indien van toepassing):

Onderdeel I

- 0. Algemeen
- 0.1 Fabrieksmerk (firmanaam van de fabrikant):
- 0.2 Aanduiding door de fabrikant van het boordzuiveringsinstallatietype:
- 0.3 Fabriekscode van het type zoals aangegeven op de boordzuiveringsinstallatie:
- Plaats:
- Wijze van aanbrengen:
- 0.4 Naam en adres van de fabrikant:
- Naam en adres van de vertegenwoordiger van de fabrikant, indien van toepassing:
- 0.5 Plaats, code en wijze van aanbrengen van het serienummer van de boordzuiveringsinstallatie:
- 0.6 Plaats en wijze van aanbrengen van het nummer van de typegoedkeuring:
- 0.7 Adres(sen) van de productieplaats(en):

⁽¹⁾ Doorhalen wat niet van toepassing is.

Onderdeel II

1. Eventuele beperking van het gebruik:
- 1.1 Speciale voorwaarden voor de inbouw van de boordzuiveringsinstallatie in het vaartuig:
- 1.1.1
- 1.1.2

2. Technische dienst die verantwoordelijk is voor de uitvoering van de tests⁽¹⁾:
-
-

3. Datum van het testrapport:

4. Nummer van het testrapport:

5. Ondergetekende verklaart hierbij dat de beschrijving van de fabrikant in het bijgevoegde inlichtingenformulier van de hierboven bedoelde boordzuiveringsinstallatie juist is en dat de bijgevoegde testresultaten overeenkomstig bijlage S van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn zijn uitgevoerd en op dit boordzuiveringsinstallatietype van toepassing zijn. Het testexemplaar/de testexemplaren (is) zijn met toestemming van de bevoegde autoriteit door de fabrikant geselecteerd en beschikbaar gesteld als proefmodel van de boordzuiveringsinstallatie⁽²⁾

De typegoedkeuring is verleend/uitgebreid/geweigerd/ingetrokken⁽²⁾:

Plaats:

Datum:

Handtekening:

Bijlagen: Informatiedossier
 Testresultaten (zie aanhangsel 1)

⁽¹⁾ „N.v.t.“ invullen wanneer de tests door de bevoegde autoriteit zelf worden uitgevoerd.

⁽²⁾ Doorhalen wat niet van toepassing is.

Bijlage R, Deel III, Aanhangsel 1
(Model)

Testresultaten voor de typegoedkeuring

0. Algemeen

0.1 Fabrieksmerk (firmanaam van de fabrikant):

0.2 Aanduiding door de fabrikant van het boordzuiveringsinstallatietype:

1. Gegevens betreffende de uitvoering van de test(s)⁽¹⁾

1.1 Toevoerwaarden

1.1.1 Dagelijkse volumestroom afvalwater Q_d (m³/d):

1.1.2 Dagelijkse hoeveelheid verontreinigde massa uitgedrukt als BZB5-massa (kg/d): ...

1.2. Reinigingsprestatie

1.2.1. Evaluatie van de afvoerwaarden

Evaluatie van de afvoerwaarden **BZB₅** (mg/l)

Plaats	Monstertype	Aantal monsters dat aan de afvoergrenswaarden voldoet	Min	Max		Gemiddelde waarde
				Waarde	Modus	
Toevoer	24u-mengmonsters	---				
Afvoer	24u-mengmonsters					
Toevoer	Steekproeven	---				
Afvoer	Steekproeven					

Evaluatie van de afvoerwaarden **CZB** (mg/l)

Plaats	Monstertype	Aantal monsters dat aan de afvoergrenswaarden voldoet	Min	Max		Gemiddelde waarde
				Waarde	Modus	
Toevoer	24u-mengmonsters	---				
Afvoer	24u-mengmonsters					
Toevoer	Steekproeven	---				
Afvoer	Steekproeven					

⁽¹⁾ Bij meer dan één testcyclus voor iedere cyclus afzonderlijk aangeven.

Evaluatie van de afvoerwaarden **TOC** (mg/l)

Plaats	Monstertype	Aantal monsters dat aan de afvoergrenswaarden voldoet	Min	Max		Gemiddelde waarde
				Waarde	Modus	
Toevoer	24u-mengmonsters	---				
Afvoer	24u-mengmonsters					
Toevoer	Steekproeven	---				
Afvoer	Steekproeven					

Evaluatie van de afvoerwaarden **AFS** (mg/l)

Plaats	Monstertype	Aantal monsters dat aan de afvoergrenswaarden voldoet	Min	Max		Gemiddelde waarde
				Waarde	Modus	
Toevoer	24u-mengmonsters	---				
Afvoer	24u-mengmonsters					
Toevoer	Steekproeven	---				
Afvoer	Steekproeven					

1.2.2. Reinigingsprestatie (Eliminatieprestatie)

Kenmerk	Monstertype	Min	Max	Gemiddelde waarde
BZB ₅	24u-mengmonsters			
BZB ₅	Steekproeven			
CZB	24u-mengmonsters			
CZB	Steekproeven			
TOC	24u-mengmonsters			
TOC	Steekproeven			
AFS	24u-mengmonsters			
AFS	Steekproeven			

1.3 Overige gemeten kenmerken

1.3.1 Aanvullende kenmerken voor de toevoer en afvoer:

Kenmerken	Toevoer	Afvoer
pH-waarde		
Geleidingsvermogen		
Temperatuur van de vloeibare fasen		

1.3.2 De volgende bedrijfskenmerken moeten – voor zover aanwezig - tijdens het nemen van de steekproeven worden gemeten:

Concentratie van de opgeloste zuurstof in de bioreactor	
Gehalte droge stoffen in de bioreactor	
Temperatuur in de bioreactor	
Omgevingstemperatuur	

1.3.3 Overige bedrijfskenmerken overeenkomstig het desbetreffende inlichtingenformulier van de fabrikant.

.....
.....
.....
.....

1.4 Bevoegde autoriteit of technische dienst

Plaats, datum:.....

Handtekening:

Deel IV

Nummeringsstelsel voor de typegoedkeuringen

1. Systematiek

Het nummer bestaat uit vier, door het teken "*" gescheiden onderdelen.

Onderdeel 1: De hoofdletter "R", gevolgd door het kenmerkend nummer van de staat die de goedkeuring heeft verleend:

1	=	Duitsland	18	=	Denemarken
2	=	Frankrijk	19	=	Roemenië
3	=	Italië	20	=	Polen
4	=	Nederland	21	=	Portugal
5	=	Zweden	23	=	Griekenland
6	=	België	24	=	Ierland
7	=	Hongarije	26	=	Slovenië
8	=	Tsjechische Republiek	27	=	Slowakije
9	=	Spanje	29	=	Estland
11	=	Verenigd Koninkrijk	32	=	Letland
12	=	Oostenrijk	34	=	Bulgarije
13	=	Luxemburg	36	=	Litouwen
14	=	Zwitserland	49	=	Cyprus
17	=	Finland	50	=	Malta

Onderdeel 2: Aanduiding van het niveau waaraan wordt voldaan. Men kan ervan uitgaan dat de eisen wat het reinigingsvermogen betreft, in de toekomst strenger zullen zijn. De verschillende niveaus van de eisen worden door Romeinse cijfers aangegeven. De basisnorm wordt aangeduid door het cijfer I.

Onderdeel 3: Een uit vier cijfers bestaand volgnummer (met aan het begin eventueel nullen) om het nummer van de basisgoedkeuring aan te geven. De reeks begint met 0001.

Onderdeel 4: Een uit twee cijfers bestaand volgnummer (met eventueel een nul aan het begin) om de uitbreiding aan te geven. De reeks begint met 01 voor elk nummer van de basisgoedkeuring.

2. Voorbeelden

- a) Een derde goedkeuring verleend door Nederland overeenkomstig fase I (vooralsnog zonder uitbreiding) zal het volgende nummer krijgen:

R 4*I*0003*00

- b) Een tweede uitbreiding van een vierde goedkeuring verleend door Duitsland overeenkomstig de fase II:

R 1*II* 0004*02

Deel V

Lijst van afgegeven typegoedkeuringen voor boordzuiveringsinstallaties

Stempel van de bevoegde autoriteit

Lijstnummer:

Voor de periode van: tot

1	2	3	4	5	6	7
Fabrieksmerk ⁽¹⁾	Aanduiding door de fabrikant ⁽¹⁾	Typegoedkeuringsnummer	Datum van de typegoedkeuring	Uitbreiding, weigering of intrekking ⁽²⁾	Reden van de uitbreiding, weigering of intrekking	Datum van de uitbreiding, weigering of intrekking ⁽²⁾

⁽¹⁾ Overeenkomstig het certificaat van typegoedkeuring.

⁽²⁾ Invullen wat van toepassing is.

Deel VI

Lijst van vervaardigde boordzuiveringsinstallaties

Stempel van de bevoegde autoriteit

Lijstnummer:

Voor de periode van: tot:

Wat betreft boordzuiveringsinstallatietypes en typegoedkeuringsnummers van de in de bovengenoemde periode overeenkomstig het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn vervaardigde boordzuiveringsinstallaties, worden de volgende gegevens verstrekt:

Fabrieksmerk (firmanaam van de fabrikant):

Aanduiding door de fabrikant van het boordzuiveringsinstallatietype:
.....

Nummer van de typegoedkeuring:

Datum van afgifte:

Eerste datum van afgifte (in geval van addenda):

Serienummer van de boordzuiveringinstallatie:	... 001	... 001	... 001
	... 002	... 002	... 002
	.	.	.
	.	.	.
	.	.	.
 m p q

DEEL VII

Gegevensformulier voor boordzuiveringsinstallaties met een typegoedkeuring

Stempel van de bevoegde autoriteit

					Kencijfers van de boordzuiveringsinstallatie				Reinigingsprestatie					
Volgnummer	Datum van de typegoedkeuring	Nummer van de typegoedkeuring	Fabrieksmerk	Boordzuiveringsinstallatietype	Dagelijkse afvalwater-volumestroom Qd (m³/d)	Dagelijkse hoeveelheid verontreinigd afval als BZB ₅ -massa (kg/d)			BZB ₅		CZB		TOC	
									24-u-mengmonster	Steekproef	24-u-mengmonster	Steekproef	24-u-mengmonster	Steekproef

Deel VIII

Proces-verbaal van kenmerken van boordzuiveringsinstallaties voor de bijzondere keuring

1. Algemene gegevens

1.1 Gegevens van de boordzuiveringsinstallatie

1.1.1 Fabrieksmerk:

1.1.2 Aanduiding van de fabrikant:
.....

1.1.3 Nummer van de typegoedkeuring:

1.1.4 Serienummer van de boordzuiveringsinstallatie:
.....

1.2 Documentatie

De boordzuiveringsinstallatie moet getest worden. De testresultaten moeten worden vastgelegd. De documentatie moet op afzonderlijke, apart genummerde bladen geschieden. De tester moet deze ondertekenen en bij dit proces-verbaal voegen.

1.3 Test

De test wordt uitgevoerd volgens het inlichtingenformulier van de fabrikant ter controle van de componenten betrekking hebbend op de afvalwaterreiniging en kenmerken van de boordzuiveringsinstallatie overeenkomstig artikel 14a.11, tiende lid. De tester kan in bijzondere gevallen en gemotiveerd naar eigen inzicht ervan afzien tests van bepaalde onderdelen of kenmerken van de installatie uit te voeren.

Voor de keuring moet ten minste één steekproef worden genomen. De resultaten van de steekproefmeting moeten met de controlewaarden van artikel 14a.02, tweede lid, tabel 2, worden vergeleken.

1.4 Dit proces-verbaal van de test bestaat, inclusief de aantekeningen, totaal uit.....⁽¹⁾ bladzijden.

⁽¹⁾ Door de keurder in te vullen aantal.

2. Kenmerken

Dit document bevestigt dat de kenmerken van de geteste boordzuiveringsinstallatie niet ontoelaatbaar van de voorgeschreven kenmerken afwijken en de controlewaarden voor het gebruik niet hoger zijn dan de in artikel 14a.02, tweede lid, tabel 2, voorgeschreven waarden.

Naam en adres van de keuringsinstantie:
.....
.....

Naam van de tester:
Plaats en datum:
Handtekening:

Test erkend door
bevoegde autoriteit:
.....

Plaats en datum:
Handtekening:

Stempel van de bevoegde autoriteit

Naam en adres van de keuringsinstantie:
.....
.....

Naam van de tester:
Plaats en datum:
Handtekening:

Test erkend door
bevoegde autoriteit:
.....

Plaats en datum:
Handtekening:

Stempel van de bevoegde autoriteit

Naam en adres van de keuringsinstantie:
.....
.....

Naam van de tester:

Plaats en datum:

Handtekening:

Test erkend door
bevoegde autoriteit:

.....

.....

Plaats en datum:

Handtekening:

Stempel van de bevoegde autoriteit

ROSR

Bijlage R, Deel VIII, Aanhangsel 1
(Model)

Bijlage bij het proces-verbaal van kenmerken van boordzuiveringsinstallaties

Naam van het schip: Uniek Europees Scheepsidentificatienummer:

Fabrikant: Boordzuiveringsinstallatietype:
(Fabrieksmerk/Handelsmerk/Handelsnaam van de fabrikant) (Aanduiding van de fabrikant)

Typegoedkeuring nr.: Bouwjaar van de boordzuiveringsinstallatie:

-Serienummer van de boordzuiveringsinstallatie: Inbouwplaats:
(Serienummer)

De boordzuiveringsinstallatie en de onderdelen daarvan betrekking hebbend op de afvalwaterreiniging zijn aan de hand van het typeplaatje geïdentificeerd.

De keuring heeft plaatsgevonden aan de hand van het inlichtingenformulier van de fabrikant ter controle van de componenten betrekking hebbend op de afvalwaterreiniging en kenmerken van de boordzuiveringsinstallatie.

A. Test van de onderdelen

Overige onderdelen betrekking hebbend op de reiniging van afvalwater, die in het inlichtingenformulier van de fabrikant ter controle van de componenten betrekking hebbend op de afvalwaterreiniging en kenmerken van de boordzuiveringsinstallatie, respectievelijk in Deel II, aanhangsel 4 zijn opgesomd, moeten worden ingevuld.

Onderdeel	Vastgesteld onderdeelnummer	Conformiteit ⁽¹⁷⁾		
		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee	<input type="checkbox"/> vervalt
		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee	<input type="checkbox"/> vervalt
		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee	<input type="checkbox"/> vervalt
		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee	<input type="checkbox"/> vervalt
		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee	<input type="checkbox"/> vervalt
		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee	<input type="checkbox"/> vervalt
		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee	<input type="checkbox"/> vervalt
		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee	<input type="checkbox"/> vervalt
		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee	<input type="checkbox"/> vervalt

⁽¹⁷⁾ Aankruisen wat van toepassing is.

B. Resultaten van de steekproefmeting

Kenmerk	Gemeten waarde	Conformiteit⁽¹⁸⁾	
BZB ₅		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee
CZB		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee
TOC ⁽¹⁹⁾		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee

C. Opmerkingen

.....
(De volgende afwijkende instellingen, modificaties of wijzigingen aan de ingebouwde boordzuiveringsinstallatie zijn geconstateerd.)
.....
.....
.....
.....
.....

Naam van de tester:

Plaats en datum:

Handtekening:

.....
⁽¹⁸⁾ Aankruisen wat van toepassing is.

⁽¹⁹⁾ TOC wordt vanaf de grenswaarde van fase 2 van tabel 2 in artikel 14a.02, tweede lid, getest.

Bijlage S

Boordzuiveringsinstallaties

- Testprocedure -

1. Algemene gegevens

1.1 Grondslag

Het keuringsvoorschrift dient ter controle van de geschiktheid van boordzuiveringsinstallaties aan boord van passagiersschepen.

Bij deze procedure wordt aan de hand van een testopstelling de toegepaste proces- en behandelingstechniek onderzocht en toegelaten. De conformiteit tussen de testopstelling en de later aan boord in gebruik zijnde boordzuiveringsinstallaties wordt gewaarborgd door de toepassing van identieke criteria voor het concept en de dimensionering.

1.2. Verantwoordelijkheid en keuringsplaats

De testopstelling van een reeks boordzuiveringsinstallatietypes moet door een technische dienst worden gekeurd. De keuringsvoorwaarden op de keuringsplaats vallen onder de verantwoordelijkheid van de technische dienst en moeten met de onderstaande voorwaarden overeenstemmen.

1.3 In te dienen documenten

De keuring geschiedt aan de hand van het inlichtingenformulier bedoeld in Bijlage R, Deel II.

1.4 Eisen aan de dimensionering van de boordzuiveringsinstallatie

Een boordzuiveringsinstallatie moet zodanig worden gedimensioneerd en uitgevoerd, dat de vastgestelde waarden voor haar afvoer niet hoger zijn dan de in artikel 14a.02, tweede lid, tabel 1 en 2, genoemde grenswaarden.

2. Voorbereidende maatregelen voor de uitvoering van de keuring

2.1 Algemene gegevens

Vóór het begin van de keuring moet de fabrikant aan de technische dienst bouw- en procestechnische gegevens betreffende de testopstelling, inclusief een volledige serie tekeningen en verklarende berekeningen, bedoeld in Bijlage R, Deel II, evenals volledige informatie over de eisen aan de inbouw, het bedrijf en het onderhoud van de boordzuiveringsinstallatie voorleggen. De fabrikant moet aan de technische dienst informatie over de mechanische, elektrische en technische veiligheid van de te beproeven boordzuiveringsinstallatie verstrekken.

2.2 Inbouw en ingebruikstelling

De testopstelling moet door de fabrikant zodanig voor de test worden geïnstalleerd, dat zij overeenstemt met de voorziene inbouwomstandigheden aan boord van een passagiersschip. De fabrikant moet vóór de test de boordzuiveringsinstallatie monteren en in gebruik nemen. De ingebruikstelling moet overeenkomstig het handboek van de fabrikant geschieden en moet door de technische dienst worden gecontroleerd.

2.3 Inlooffase

De fabrikant moet de technische dienst in kennis stellen van de nominale tijdsduur van de inlooffase tot het normale bedrijf, uitgedrukt in weken. De fabrikant geeft aan wanneer de inlooffase beëindigd is, en met de test kan worden begonnen.

2.4 Toevoerkengetallen

Voor de keuring van de testopstelling moet onbehandeld huishoudelijk afvalwater worden gebruikt. De toevoerkengetallen betreffende de vuilconcentraties worden vastgesteld aan de hand van de dimensioneringsbescheiden van de fabrikant van de boordzuiveringsinstallatie overeenkomstig bijlage R, Deel II, door het quotiënt van de doorstomingshoeveelheid van organische stoffen zoals BZB₅-massa in kg/d en het voorziene debiet van het afvalwatervolume Q_d in m³/d te berekenen. De toevoerkengetallen moeten dienovereenkomstig door de technische dienst worden afgesteld.

Formule I – Berekening van het toevoerkengetal

$$C_{BZB_5, \text{gemiddelde}} = \frac{BZB_5 \left[\frac{\text{kg} / \text{d}}{\text{m}^3 / \text{d}} \right]}{Q_d}$$

Indien aan de hand van formule 1 een geringer gemiddelde BZB₅-concentratie van $C_{\text{BZB}_5, \text{ gemiddelde}} = 500 \text{ mg/l}$ wordt verkregen, dan moet in het toevoerwater een gemiddelde BZB₅-concentratie van ten minste 500 mg/l worden afgesteld.

De technische dienst mag het instromende onbehandelde afvalwater niet eerst behandelen in een vermaalinrichting. Het verwijderen (o.a. afzeven) van zand is toegestaan.

3. Testprocedure

3.1 Belastingsfasen en hydraulische aanvoer

De testperiode beslaat 30 testdagen. De testopstelling wordt op het proefveld met huishoudelijk afvalwater gevuld, overeenkomstig de in tabel 1 genoemde belasting. Er worden verschillende belastingsmodi onderzocht: Bij het verloop van de test zijn fasen van normale en bijzondere belasting voorzien, zoals over-, en onderbelasting en een stand-by bedrijfsmodus. De duur van de desbetreffende fasen (aantal testdagen) is in tabel 1 gespecificeerd. De gemiddelde dagelijkse hydraulische belasting voor de dienovereenkomstige belastingsmodi moet volgens tabel 1 worden vastgesteld. De gemiddelde vuilconcentratie, die overeenkomstig lid 2.4 moet worden afgesteld, wordt constant gehouden.

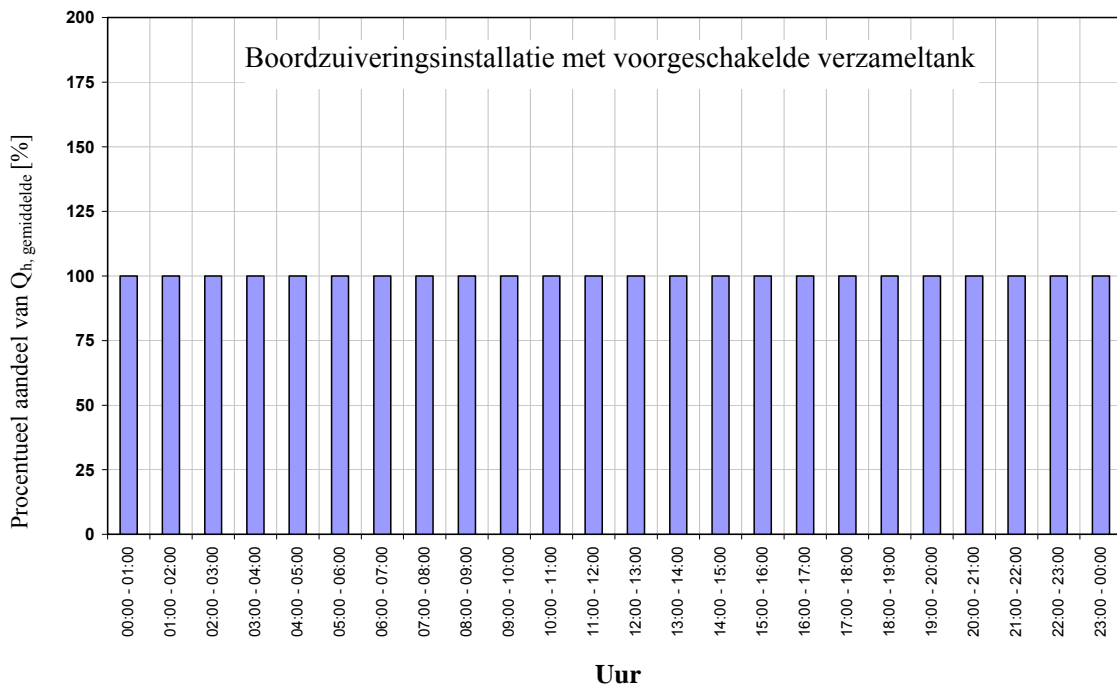
Tabel 1: Af te stellen belasting en duur van de test voor de belastingsmodi

Modus	Aantal testdagen	Dagelijkse hydraulische belasting	Vuilconcentratie
Normale belasting	20 dagen	Q_d	C_{BZB_5} conform lid 2.4.
Overbelasting	3 dagen	$1,25 Q_d$	C_{BZB_5} conform lid 2.4.
Onderbelasting	3 dagen	$0,5 Q_d$	C_{BZB_5} conform lid 2.4.
Stand-by	4 dagen	Dag 1 en dag 2 $Q_d = 0$ dag 3 en dag 4 Q_d	C_{BZB_5} conform lid 2.4.

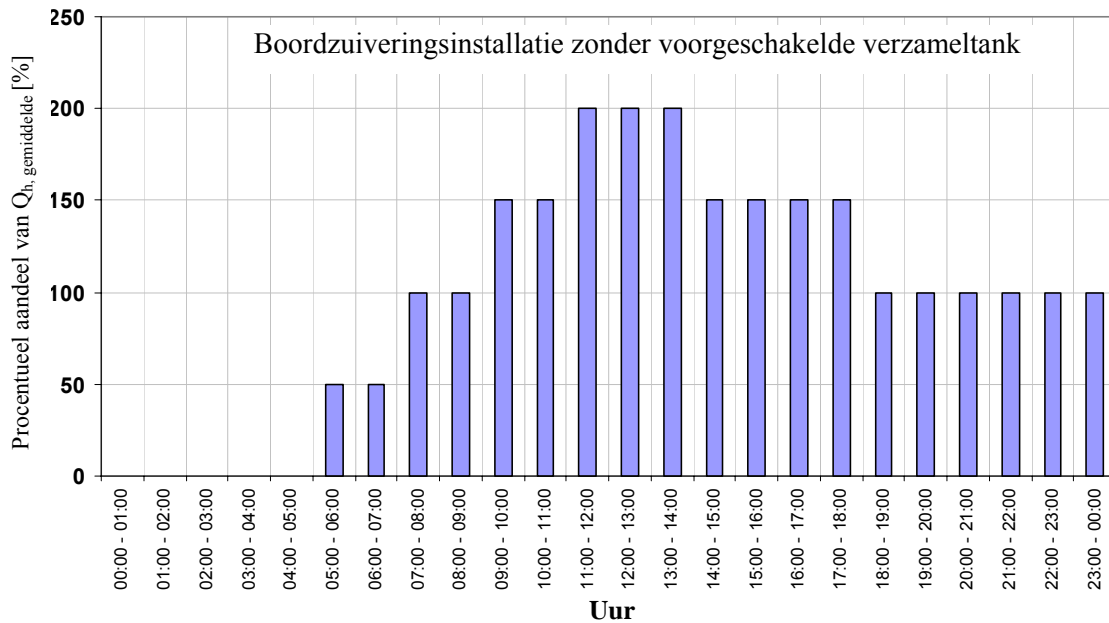
De testperiodes die overeenkomen met de bijzondere belastingsfasen "overbelasting", "onderbelasting" en "stand-by-bedrijf" moeten telkens zonder onderbreking worden uitgevoerd, de testperiode die overeenkomt met de normale belastingsmodus moet in meerdere testreeksen worden onderverdeeld. De test moet met een telkens minstens vijf dagen durende reeks in normale belastingsmodus worden begonnen en beëindigd.

Afhankelijk van het ingestelde bedrijf van de boordzuiveringsinstallatie moeten een lineair verloop op dagbasis van de hydraulische aanvoer worden afgesteld. De keuze van het dagelijks lineair verloop van de aanvoer moet overeenkomen met het bedrijfsconcept van de boordzuiveringsinstallatie. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen een boordzuiveringsinstallatie met of zonder een voorgeschakelde verzameltank van het afvalwater. De lineaire verlopen van de aanvoer (lineair verloop op dagbasis) zijn in figuur 1 en figuur 2 weergegeven.

Over de gehele duur moet worden gewaarborgd dat de toevoer per uur gelijkmatig verloopt. De gemiddelde stroom van het afvalwatervolume per uur $Q_{h, \text{gemiddelde}}$ komt overeen met 1/24 van de dagelijkse hydraulische belasting in overeenstemming met tabel 1. De technische dienst moet de toevoer voortdurend meten. Het dagelijkse lineaire verloop moet een grensafwijking van $\pm 5\%$ inhouden.



Figuur 1: Dagelijks lineair verloop van de boordzuiveringsinstallatie met voorgeschakelde verzameltank van het afvalwater



Figuur 2: Dagelijks lineair verloop van de boordzuiveringsinstallatie zonder voorgeschakelde verzameltank van het afvalwater

3.2 Onderbreking of stop van de test

Een onderbreking van de test kan noodzakelijk zijn, wanneer de testopstelling vanwege een stroomuitval of het uitvallen van een onderdeel of component niet meer naar behoren kan functioneren. De test kan voor de duur van de reparatie worden onderbroken. In dit geval moet de test niet geheel worden herhaald, maar uitsluitend de fase tijdens welk het aggregaat is uitgevallen.

Na de tweede onderbreking van de test moet de technische dienst beslissen of de test voortgezet kan worden of dat hij moet worden gestopt. De beslissing moet met redenen omkleed in het testverslag worden vastgelegd. Wordt de test gestopt, dan moet hij volledig worden herhaald.

3.3 Onderzoek naar de reinigingsprestatie en naleving van afvoergrenswaarden

De technische dienst moet in de toevoer naar de testopstelling monsters nemen en deze analyseren om de overeenstemming met de toevoerengetallen te bevestigen. Ter bepaling van de reinigingsprestatie en de naleving van de vereiste afvoergrenswaarden, moeten monsters van het afvalwater uit de afvoer van de testopstelling worden genomen en geanalyseerd. Bij de monsterneming worden steekproeven en 24u-mengmonsters genomen. Bij de 24u-mengmonsters kunnen debiet- of tijdproportionele monsters genomen worden. De aard van een 24u-mengmonster wordt door de technische dienst bepaald. De monsternemingen in de aan- en afvoer moeten gelijktijdig en gelijkwaardig geschieden.

Voor de beschrijving en de weergave van de omgevings- en testomstandigheden moeten behalve de controlekenmerken BZB₅, CZB en TOC⁽²⁰⁾ de volgende kenmerken voor de toevoer en voor de afvoer worden geregistreerd:

- a) Affiltreerbare stoffen (AFS)
- b) pH-waarde
- c) Geleidingsvermogen
- d) Temperatuur van de vloeibare fasen

Het aantal controles geschiedt in overeenstemming met de desbetreffende belastingsmodi en is in tabel 2 gespecificeerd. Het aantal monsternemingen betreft telkens de toe- en afvoer van de testopstelling.

Tabel 2: Eisen met betrekking tot het aantal en tijdstip van de bemonstering in de toe- en afvoer van de testopstelling.

Belastingsmodus	Aantal testdagen	Aantal bemonsteringen	Eisen m.b.t. het tijdstip van de bemonstering
Normale belasting	20 dagen	24u-mengmonsters: 8 steekproeven 8	De bemonsteringen moeten gelijkmatig over de tijdspanne worden verdeeld
Overbelasting	3 dagen	24u-mengmonsters: 2 steekproeven 2	De bemonsteringen moeten gelijkmatig over de tijdspanne worden verdeeld
Onderbelasting	3 dagen	24u-mengmonsters: 2 steekproeven 2	De bemonsteringen moeten gelijkmatig over de tijdspanne worden verdeeld
Stand-by	4 dagen	24u-mengmonsters: 2 steekproeven 2	24u-mengmonster: start van de bemonstering na inschakelen toevoer en 24u later Steekproef 1 uur na inschakelen toevoer en 24u later
Totale aantal 24u-mengmonsters: 14		Totale aantal 24u-mengmonsters: 14	

Verder moeten, voor zover beschikbaar – de volgende bedrijfskenmerken tijdens het nemen van de steekproeven worden geregistreerd:

- a) Concentratie van de opgeloste zuurstof in de bioreactor
- b) Gehalte droge stoffen in de bioreactor
- c) Temperatuur in de bioreactor
- d) Omgevingstemperatuur
- e) Overige bedrijfskenmerken overeenkomstig het desbetreffende inlichtingenformulier van de fabrikant.

⁽²⁰⁾ Het TOC-kenmerk wordt vanaf grenswaardefase II van tabel 1 in artikel 14a.02, tweede lid, getest.

3.4 Evaluatie van de onderzoeken

Ten behoeve van de vastlegging van de geconstateerde reinigingsprestatie en ten behoeve van de controle van de naleving van de afvoergrenswaarden moeten voor de controlekenmerken BZB₅, CZB und TOC evenals voor de AFS-kenmerken het minimumresultaat van het monster (min), het maximumresultaat van het monster (max) en het rekenkundige gemiddelde (gemiddelde waarde) worden vermeld.

Voor de maximumwaarde van het monster moet bovendien de belastingsmodus worden vermeld. Alle belastingsmodi moeten gezamenlijk worden geëvalueerd. De resultaten moeten worden gepresenteerd zoals in de volgende tabel:

Tabel 3a: Eisen met betrekking tot de statistische verwerking van geregistreerde gegevens – evaluatie ter vastlegging van de naleving van de afvoergrenswaarden

Kenmerk	Monstertype	Aantal monsters dat aan de afvoergrenswaarden voldoet	Gemiddelde waarde	Min	Max	
					Waarde	Modus
Toevoer BZB ₅	24u-mengmonsters	---				
Afvoer BZB ₅	24u-mengmonsters					
Toevoer BZB ₅	Steekproeven	---				
Afvoer BZB ₅	Steekproeven					
Toevoer CZB	24u-mengmonsters	---				
Afvoer CZB	24u-mengmonsters					
Toevoer CZB	Steekproeven	---				
Afvoer CZB	Steekproeven					
Toevoer TOC	24u-mengmonsters	---				
Afvoer TOC	24u-mengmonsters					
Toevoer TOC	Steekproeven	---				
Afvoer TOC	Steekproeven					
Toevoer AFS	24u-mengmonsters	---				
Afvoer AFS	24u-mengmonsters					
Toevoer AFS	Steekproeven	---				
Afvoer AFS	Steekproeven					

Tabel 3b: Eisen met betrekking tot de statistische verwerking van geregistreerde gegevens – evaluatie ter vastlegging van reinigingsprestatie

Kenmerken	Monstertype	Gemiddelde waarde	Min	Max
Eliminatieprestatie BZB ₅	24u-mengmonsters			
Eliminatieprestatie BZB ₅	Steekproeven			
Eliminatieprestatie CZB	24u-mengmonsters			
Eliminatieprestatie CZB	Steekproeven			
Eliminatieprestatie TOC	24u-mengmonsters			
Eliminatieprestatie TOC	Steekproeven			
Eliminatieprestatie AFS	24u-mengmonsters			
Eliminatieprestatie AFS	Steekproeven			

De overige kenmerken, bedoeld in lid 3.3, onderdeel b tot en met d, evenals de bedrijfskenmerken, bedoeld in lid 3.3, moeten in een overzicht in tabelvorm, met vermelding van de minimumresultaten (min), de maximumresultaten (max) en de rekenkundige gemiddelden (gemiddelde waarde), worden weergegeven.

3.5 Naleving van de eisen van hoofdstuk 14a

Aan de grenswaarden, bedoeld in artikel 14a.02, tweede lid, tabel 1 en 2, wordt geacht te zijn voldaan, indien voor elk kenmerk CZB, BZB₅ en TOC

- a) de gemiddelde waarden van alle 14 afvoermonsters en
- b) ten minste 10 van de 14 afvoermonsters

niet meer bedragen dan de voorgeschreven grenswaarden voor de 24u-mengmonsters en steekproeven.

3.6 Bedrijf en onderhoud tijdens de test

Het bedrijf van de testopstelling moet gedurende de gehele test volgens de aanwijzingen van de fabrikant geschieden. Routinematige controle en onderhoud moet, met inachtneming van de gebruiksaanwijzing van de fabrikant, routinematig worden uitgevoerd. Het overtollig slib dat door de door de biologische reinigingsprocedure ontstaat, mag uitsluitend uit de zuiveringsinstallatie worden verwijderd, indien de fabrikant dit in de gebruiksaanwijzing heeft voorzien. Alle uitgevoerde onderhoudswerkzaamheden moeten door de technische dienst worden genoteerd en in het testverslag worden vastgelegd. Tijdens de test mogen onbevoegden geen toegang tot de testopstelling krijgen.

3.7 Monsteranalyse/analyseprocedure

De te onderzoeken kenmerken moeten worden geanalyseerd met erkende normprocedures. De gebruikte normprocedure moet worden vermeld.

4. Testverslag

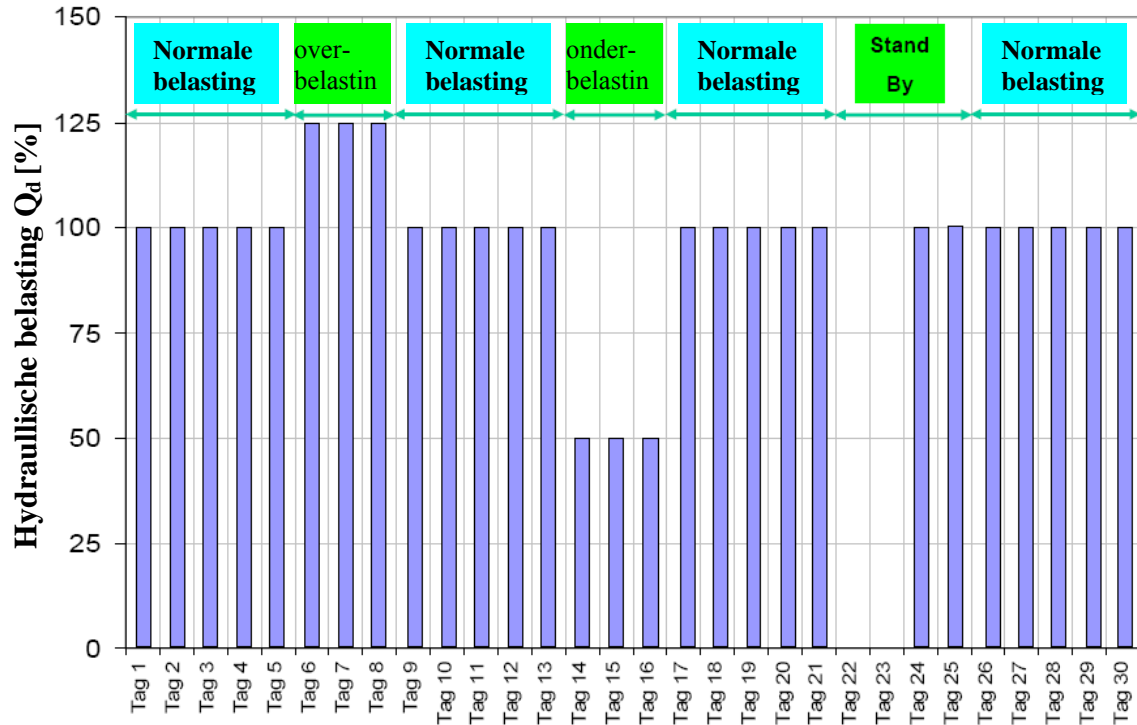
4.1 De technische dienst is verplicht over de uitgevoerde typekeuring een verslag op te stellen. Het verslag moet ten minste de volgende gegevens bevatten:

- a) Bijzonderheden over de geteste boordzuiveringsinstallatie, zoals het type, gegevens over de nominale dagelijkse massa afvalwater evenals de door de fabrikant gebruikte dimensioneringsbases;
- b) Gegevens over de conformiteit van de geteste boordzuiveringsinstallatie met de vóór de keuring ter beschikking gestelde bescheiden;
- c) Gegevens over de afzonderlijke meetresultaten evenals over de evaluatie van de reinigingsprestatie en de naleving van de vereiste afvoergrenswaarden;
- d) Bijzonderheden over de verwijdering van het overtollig slib, zoals de frequentie en het volume van de verwijderingen;
- e) Gegevens over alle tijdens de test uitgevoerde bedrijfs-, onderhouds- en reparatiewerkzaamheden;
- f) Gegevens over alle tijdens de test opgetreden kwaliteitsverslechtingen van boordzuiveringsinstallatie en over de onderbrekingen van de test;
- g) Gegevens over problemen die zich tijdens de test hebben voorgedaan;
- h) Lijst van de verantwoordelijke personen, met vermelding van naam en functie, die aan de typekeuring van de boordzuiveringsinstallatie hebben deelgenomen;
- i) Naam en adres van het laboratorium dat de watermonsters heeft geanalyseerd;
- j) Gebruikte onderzoeksmethoden.

Bijlage S, aanhangsel 1

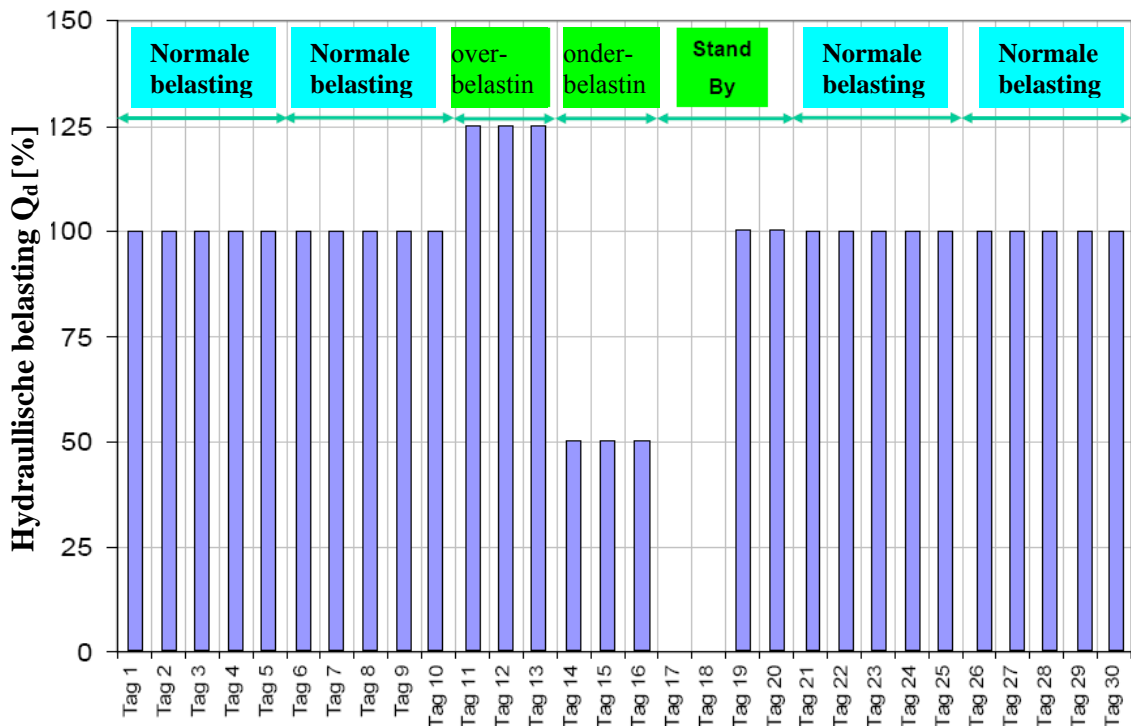
Voorbeelden van het verloop van een test

Voorbeeld 1



Tag = dag

Voorbeeld 2



Bijlage S, aanhangsel 2

Opmerkingen over de bepaling van de biochemische zuurstofbehoefte na 5 dagen (BZB₅) in 24u-mengmonsters

De Europese norm ISO 5815-1 en 5815-2 : 2003 schrijft voor, dat ter bepaling van de biochemische zuurstofbehoefte na 5 dagen de watermonsters onmiddellijk na de monsterneming in een tot de rand gevulde, goed gesloten fles bij een temperatuur van 0 tot 4°C tot de uitvoering van de analyse moet worden bewaard. De bepaling van de BZB₅-waarde moet zo snel mogelijk of binnen 24 uur na beëindiging van de monsterneming worden gestart.

Teneinde te voorkomen dat het biochemische afbraakproces in de 24u-mengmonsters begint, wordt in de praktijk tijdens de periode van monsterneming het watermonster tot uiterlijk 4°C afgekoeld en op deze temperatuur gehouden totdat de monsterneming is voltooid.

De daartoe benodigde monsternemingapparatuur zijn op de markt beschikbaar.”

PROTOCOL 28

Definitieve wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn - Bijzondere bepalingen voor vaartuigen met een lengte van meer dan 110 m (Hoofdstuk 22a)

1. De Centrale Commissie heeft voor het eerst in 1995 technische eisen aan vaartuigen met een lengte van meer dan 110 m aangenomen. In 2000 heeft zij de voorschriften ingetrokken en door middel van een voorschrift van tijdelijke aard door ambitieuzere voorschriften vervangen. In 2001 heeft zij bijzondere technische eisen voor vaartuigen met een lengte van meer dan 110 m die bovenstrooms van Mannheim geëxploiteerd mogen worden, ingevoerd. Deze voorschriften zijn afdoend gebleken en worden nu definitief in het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) opgenomen.
2. Bij besluit 1999-III-20 heeft de Centrale Commissie haar Comité Reglement van onderzoek opdracht gegeven, de mogelijkheid van een integratie van de bepalingen van hoofdstuk 22a in het bestaande hoofdstuk van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn te onderzoeken en eventueel een voorstel uit te werken. Het Comité Reglement van onderzoek is van mening dat een integratie nu niet erg zinvol is, aangezien de voorschriften voor vaartuigen met een lengte van meer dan 110 m, aanzienlijk verschillen van de voorschriften voor andere vaartuigen, in het bijzonder met betrekking tot de eisen aan de stabiliteit. De aanzienlijke juridisch-technische middelen die een integratie vergt zou gerechtvaardigd zijn indien de systematiek van de stabiliteitsvoorschriften voor alle vrachtschepen op de Rijn geharmoniseerd zou moeten worden.
3. Vlak voor deze beslissing had het Comité Reglement van onderzoek vastgesteld dat de stabiliteitsvereisten van het voorschrift van tijdelijke aard onduidelijk en zo niet toegepast konden worden. De Werkgroep Reglement van onderzoek heeft een voorstel voor gewijzigde stabiliteitsvereisten uitgewerkt. Deze zijn als artikel 22a.04 in het bijgevoegde hoofdstuk 22a overgenomen.

4. Het resultaat van de volgens de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) voorziene evaluatie voor artikel 22a.04 is onderstaand weergegeven. Een evaluatie van de overige voorschriften is niet nodig, aangezien die niet veranderd worden.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

De huidige voorschriften van artikel 24a.04 zijn vanwege onduidelijke eisen zo niet van toepassing. Een aanpassing aan de systematiek van de stabiliteitsvoorschriften van hoofdstuk 15 (passagiersschepen) en van het ADN (schepen die gevaarlijke goederen vervoeren) is wenselijk, alleen al ter vereenvoudiging van de voorschriften. (Een uitvoerige motivering is in Document RV/G (09) 63 rev. 2 = JWG (09) 42 rev. 2 van de CCR vermeld.)

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

Een alternatief voor de geplande wijzigingen zou kunnen zijn,

- i. de bestaande voorschriften onveranderd te laten,
- ii. niet alleen de voorschriften voor de lek-, maar ook voor de intactstabiliteit te herzien,
- iii. uniforme stabiliteitsvoorschriften voor alle motorvrachtschepen te ontwikkelen.

Met alternatief i zouden de voorschriften inconsistent en onduidelijk blijven.

Met alternatief ii zou een verregaande herziening van de technische eisen nodig zijn. Zo zou er een logische opeenvolging van algemene tot speciale stabiliteitsvereisten met duidelijke, begrijpelijke en consistente voorschriften komen, en een uniform hoog veiligheidsniveau in alle lidstaten. De implementatie van dit alternatief werd door de classificatiebureaus voorgesteld. Het ontwerpen van schepen zou hierdoor meer werk vereisen.

Alternatief iii zou een zeer uitgebreide aanpassing en aanvulling van de technische voorschriften vereisen, met het voordeel dat er duidelijke, begrijpelijke en consistente voorschriften voor alle vrachtschepen zouden komen. Het ontwerpen van schepen zou hierdoor meer werk vereisen.

Consequenties van deze wijzigingen

De voorgestelde wijzigingen resulteren in duidelijke, begrijpelijke en consistente voorschriften voor de lekstabiliteit. De opbouw van de voorschriften blijft echter onlogisch, aangezien de voorschriften van de lekstabiliteit (speciale voorschriften) gemoderniseerd werden, maar niet de voorschriften van de intactstabiliteit (algemene voorschriften). In de praktijk lijkt dit gebrek irrelevant. Het ontwerpen van schepen vereist in principe meer werk. Aangezien de nodige berekeningen geautomatiseerd zijn, zou deze grotere werkbelasting acceptabel zijn. Berekeningsmethoden volgens de voorschriften van het ADN zijn nog steeds toegestaan.

Consequenties indien de wijzigingen worden verworpen

De huidige problemen zouden blijven bestaan. (Zie alternatief i.)

Besluit

De Centrale Commissie,

wetende dat de bepalingen van hoofdstuk 22a, die sinds 1 april 2000 en 1 oktober 2001 op grond van voorschriften van tijdelijke aard gelden, intussen in de praktijk afdoende zijn gebleken,

overwegende dat de Europese Unie technische voorschriften voor binnenschepen heeft vastgesteld in de Richtlijn 2006/87/EG,

erkennende het grote belang dat de gelijklopendheid van de voorschriften van het ROSR met die van de Richtlijn 2006/87/EG, duurzaam gewaarborgd blijft,

wetende dat een aan voorliggend besluit overeenkomstige aanvulling van voornoemde Richtlijn is voorzien,

op voorstel van haar Comité Reglement van onderzoek,

besluit tot de definitieve overname van het in de bijlage bij dit besluit vermelde hoofdstuk 22a van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn.

Deze wijziging geldt met ingang van 1 december 2011. De voorschriften van tijdelijke aard betreffende de in de bijlage vermelde bepaling, die op 1 december 2011 nog gelden, worden vanaf die datum ingetrokken.

Bijlage

Hoofdstuk 22a komt te luiden:

"HOOFDSTUK 22a

BIJZONDERE BEPALINGEN VOOR VAARTUIGEN MET EEN LENGTE VAN MEER DAN 110 M

Artikel 22a.01

Toepasselijkheid van Deel I

Onverminderd artikel 2.03, derde lid, moet de Commissie van Deskundigen die uiteindelijk het certificaat van onderzoek moet afgeven, door de eigenaar of zijn vertegenwoordiger vóór het begin van de bouw (nieuwbouw of verlenging van een reeds in bedrijf zijnde vaartuig) van vaartuigen met een lengte L van meer dan 110 m met uitzondering van zeeschepen, hiervan op de hoogte worden gesteld. Deze Commissie van Deskundigen voert tijdens de bouwperiode onderzoeken uit. Zij kan hiervan afzien wanneer vóór het begin van de bouw een verklaring van een erkend classificatiebureau wordt overgelegd waarin het verklaart dat het op de bouw toeziet.

Artikel 22a.02

Toepasselijkheid van Deel II

Op vaartuigen met een lengte L van meer dan 110 m zijn, behalve Deel II, de artikelen 22a.03 tot en met 22a.05 van toepassing.

Artikel 22a.03

Sterkte

De voldoende sterkte van de scheepsromp als bedoeld in artikel 3.02, eerste lid, onder a, (sterkte in langs- en dwarsrichting alsmede plaatselijke sterkte) moet worden aangetoond door een verklaring van een erkend classificatiebureau.

Artikel 22a.04

Drijfvermogen en stabiliteit

1. Op vaartuigen met een lengte L van meer dan 110 m, met uitzondering van passagiersschepen, zijn de leden 2 tot en met 10 van toepassing.
2. De basisgegevens voor de stabiliteitsberekening – ledig scheepsgewicht en ligging gewichtszwaartepunt – moeten worden bepaald door een hellingproef overeenkomstig bijlage I van de IMO-Resolutie MSC 267 (85).
3. De aanvrager moet met een berekening die berust op de procedure van het wegvallen van het opdrijvend vermogen, aantonen dat het drijfvermogen en de lekstabiliteit van het schip voldoende zijn. Alle berekeningen moeten zodanig worden uitgevoerd dat daarbij aan trim en inzinking geen vaste waarden zijn toegekend.

Het bewijs van voldoende drijfvermogen en stabiliteit van het schip in lekke toestand moet worden aangetoond bij een belading, die met de grootste inzinking van het schip overeenkomt en gelijkmatig over alle laadruimten is verdeeld, en bij maximale voorraden en een volle tank van het schip.

Bij een ongelijksoortige lading, moet de stabiliteitsberekening worden gebaseerd op de meest ongunstige beladingstoestand. Deze stabiliteitsberekening moet aan boord worden bewaard.

Hierbij moet voor tussenstadia van het volstromen (25%, 50% en 75% van de eindtoestand van het volgestroomd zijn en, indien van toepassing, vlak vóór het volstromen uit dwarsrichting) en vóór de eindtoestand van het volgelopen zijn, onder de bovenstaande beladingcondities aan het rekenkundig bewijs van voldoende stabiliteit zijn voldaan.

4. Voor de lekke toestand moeten de volgende uitgangspunten in acht worden genomen:

- a) Omvang van de schade aan een scheepszijde:
langsscheeps: ten minste 0,10 L,
dwarsscheeps: 0,59 m,
verticaal: vanaf de basis naar boven onbegrensd.
- b) Omvang van de schade aan de scheepsbodem:
langsscheeps: ten minste 0,10 L,
dwarsscheeps: 3,00 m,
verticaal: vanaf de basis naar boven 0,39 m, lensput uitgezonderd.
- c) Alle in de beschadigde zone aanwezige schotten zijn als lek te beschouwen, dat wil zeggen dat de schotindeling zo gekozen moet zijn dat het vaartuig ook bij het vollopen van twee of meer direct achter elkaar liggende afdelingen blijft drijven. Voor de hoofdmachinekamer behoeft slechts het drijfvermogen aangetoond te worden voor de ééncompartimentsstandaard, dat wil zeggen machinekamer-eindschotten worden als niet beschadigd beschouwd.
Bij een bodembeschadiging moeten ook dwarsscheeps naast elkaar liggende afdelingen als volgelopen worden beschouwd.
- d) Permeabiliteit

Er moet met een permeabiliteit van 95% worden gerekend.

Wordt door een berekening aangetoond, dat de gemiddelde permeabiliteit van een compartiment kleiner is dan 95%, dan kan de berekende waarde worden aangehouden.

De volgende waarden moeten ten minste worden bereikt:

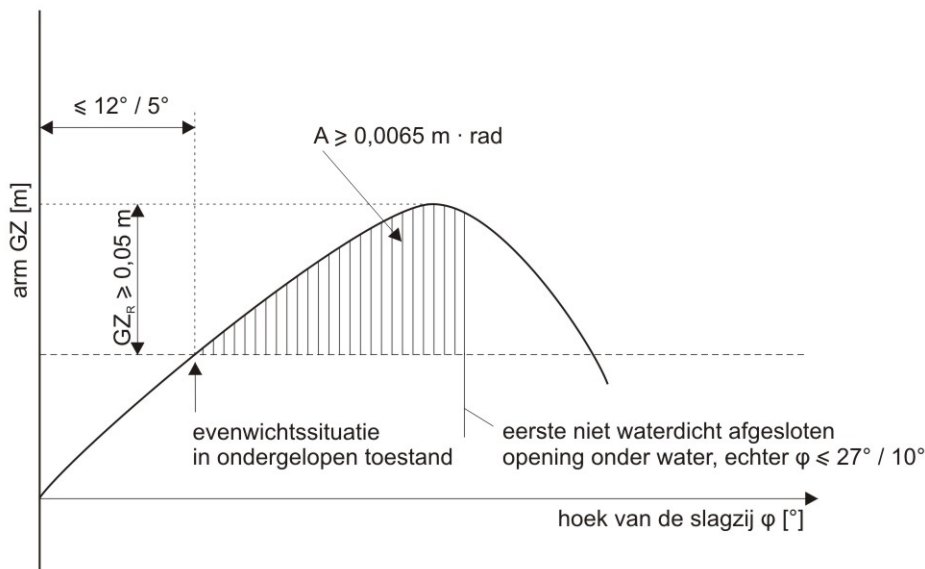
- | | |
|--|-----------|
| - Machinekamers en bedrijfsruimten | 85% |
| - Laadruimen: | 70% |
| - Dubbele bodems, brandstoftanks,
ballasttanks enz. en al naar gelang deze tanks
uit hoofde van hun bestemming bij het in het vlak
van de grootste inzinking liggende vaartuig
als vol of als ledig moeten worden aangenomen | 0 of 95%. |

- e) Voor de berekening van het effect van de vrije oppervlakken bij alle tussenstadia van het volstromen wordt uitgegaan van het bruto grondvlak van de beschadigde ruimten.

5. Bij alle tussenstadia van het vollopen als bedoeld in het derde lid moet aan de volgende criteria worden voldaan:

- a) De hoek van de slagzij φ van de evenwichtssituatie van het betreffende tussenstadium mag niet meer bedragen dan 15° (5° bij niet vastgezette containers).

- b) Afgezien van de slagzij vanuit de evenwichtssituatie van het betreffende tussenstadium moet het positieve bereik van de kromme van de armen van statische stabiliteit een oprichtende arm van statische stabiliteit aangeven van $GZ \geq 0,02$ m (0,03 m bij niet vastgezette containers), voordat de eerste onbeschermd opening onder water komt dan wel een hoek van de slagzij ϕ van 27° (15° bij niet vastgezette containers) bereikt wordt.
 - c) Niet waterdichte openingen mogen niet onder water komen voordat de hoek van de slagzij van de evenwichtssituatie van het betreffende tussenstadium is bereikt.
6. Bij de eindtoestand van het volgestroomd zijn moet aan de volgende criteria worden voldaan:
- a) De onderzijde van niet waterdicht afsluitbare openingen (bijv. van deuren, ramen, toegangsluiken) moet in de eindtoestand van het volgelopen zijn ten minste 0,10 m boven het vlak van inzinking liggen.
 - b) De hoek van de slagzij van de evenwichtssituatie mag niet meer bedragen dan 12° (5° bij niet vastgezette containers).
 - c) Afgezien van de slagzij vanuit de evenwichtssituatie moet het positieve bereik van de kromme van de armen van statische stabiliteit een oprichtende arm van statische stabiliteit aangeven van $GZ_R \geq 0,05$ m en het vlak onder de kromme moet ten minste $0,0065 \text{ m} \cdot \text{rad}$ bereiken, voordat de eerste onbeschermd opening onder water komt dan wel een hoek van de slagzij van ϕ 27° (10° bij niet vastgezette containers) bereikt wordt.



- d) Indien niet waterdichte openingen onder water komen voordat de evenwichtssituatie is bereikt, wordt het vollopen van de ruimten die daarmee in verbinding staan in de berekening van de lekstabiliteit meegenomen.

7. Wanneer doorstroomopeningen in de langsschotten worden voorzien ten behoeve van vermindering van asymmetrisch volstromen, moet aan de volgende voorwaarden worden voldaan:
 - a) Voor de berekening van het uit dwarsrichting volstromen moet de IMO-Resolutie A.266 (VIII) worden toegepast;
 - b) ze moeten automatisch functioneren;
 - c) ze mogen niet van afsluitmechanismen zijn voorzien;
 - d) de tijd die nodig is voor een volledige vereffening mag niet meer bedragen dan 15 minuten.
8. Indien openingen, waardoor onbeschadigde afdelingen alsnog vol kunnen lopen, waterdicht kunnen worden afgesloten, dan moeten deze afsluitinrichtingen aan beide zijden goed leesbaar van het volgende opschrift zijn voorzien:

"Opening na doorgang direct sluiten".
9. Het rekenkundig bewijs als bedoeld in het derde tot en met zevende lid wordt geacht te zijn geleverd wanneer lekstabiliteitsberekeningen overeenkomstig Deel 9 van het ADN, met een positief resultaat worden overlegd.
10. Indien het noodzakelijk is om aan de voorwaarden van het derde lid te voldoen moet het vlak van de grootste inzinking opnieuw worden vastgesteld.

Artikel 22a.05

Aanvullende vereisten

1. Vaartuigen met een lengte L van meer dan 110 m moeten:
 - a) beschikken over een meerschroefsaandrijving met ten minste twee van elkaar onafhankelijke aandrijfmotoren met eenzelfde vermogen en een vanuit het stuurhuis bedienbare boegschroefinstallatie die ook werkt indien het vaartuig niet geladen is, of
beschikken over een enkelschroefsaandrijving en een vanuit het stuurhuis bedienbare boegschroefinstallatie. De boegschroefinstallatie moet voorzien zijn van een eigen energieverzorging, ook werken indien het vaartuig niet geladen is en bij uitval van de hoofdaandrijving het voortbewegen op eigen kracht mogelijk maken;
 - b) beschikken over een radarinstallatie met bochtaanwijzer als bedoeld in artikel 7.06, eerste lid;
 - c) beschikken over een vast ingebouwde lensinrichting als bedoeld in artikel 8.08;
 - d) voldoen aan de eisen van artikel 23.09, eerste lid, onderdeel 1.
2. Vaartuigen, met uitzondering van passagiersschepen, met een lengte L van meer dan 110 m, die bovenstrooms van Mannheim willen varen, moeten bovendien:
 - a) in geval van averij in het middelste derde deel van het vaartuig kunnen worden gedeeld, zonder dat de inzet van zwaar bergingsmaterieel noodzakelijk is. De gedeelde stukken van het vaartuig moeten na het delen kunnen blijven drijven;

- b) een document van een erkend classificatiebureau overleggen, waarmee het drijfvermogen, de trimsituatie en de stabiliteit van de gedeelde stukken van het schip worden aangetoond; hieruit dient tevens te blijken vanaf welke beladingstoestand het drijfvermogen van de beide delen niet meer gewaarborgd is. Het document moet aan boord aanwezig zijn;
 - c) als dubbelwandig schip volgens het ADN zijn gebouwd. Motorschepen moeten aan 9.1.0.91 tot en met 9.1.0.95 en tankschepen aan 9.3.2.11.7 en 9.3.2.13 tot en met 9.3.2.15 van Deel 9 van het ADN voldoen;
 - d) beschikken over een meerschroefsaandrijving overeenkomstig het eerste lid, onder a, eerste alinea;
 - e) een notitie in het certificaat van onderzoek onder punt 52 hebben, dat zij voldoen aan de bijzondere eisen overeenkomstig de onderdelen a tot en met d.
3. Passagiersschepen met een lengte L van meer dan 110 m, die bovenstrooms van Mannheim willen varen, moeten, behoudens het eerste lid
- a) onder toezicht van een erkend classificatiebureau voor de hoogste klasse daarvan zijn gebouwd of omgebouwd. Dit moet worden bevestigd door een document van het classificatiebureau. De lopende klasse is niet vereist;
 - b) een dubbele bodem met een hoogte van ten minste 600 mm hebben, en een schotindeling hebben die garandeert dat het schip bij vollopen van twee willekeurige, naast elkaar gelegen waterdichte compartimenten niet inzinkt tot onder de indompelingsgrenslijn en er een resterende veiligheidsafstand van 100 mm blijft bestaan,
of
een dubbele bodem met een hoogte van ten minste 600 mm hebben, en een dubbele romp met een afstand tussen de buitenwand van het schip en het langsschot van ten minste 800 mm hebben;
 - c) beschikken over een meerschroefsaandrijving met ten minste twee van elkaar onafhankelijke aandrijfmotoren met eenzelfde vermogen en een vanuit het stuurhuis bedienbare boegschroefinstallatie die zowel in de lengte- als dwarsrichting werkt;
 - d) de hekankers van uit het stuurhuis direct kunnen presenteren;
 - e) een notitie in het certificaat van onderzoek onder punt 52 hebben, dat zij voldoen aan de bijzondere eisen overeenkomstig de onderdelen a tot en met d.

Artikel 22a.06

Toepasselijkheid van Deel IV in geval van ombouw

Op vaartuigen die worden omgebouwd tot schepen met een lengte van meer dan 110 m mag de Commissie van Deskundigen hoofdstuk 24 slechts toepassen op grond van bijzondere aanbevelingen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart."

PROTOCOL 29

Definitieve wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn - Keuringen (Inhoudsopgave, artt. 1.01, 2.01, 3.02, 6.09, 8.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 11.12, 14.13, 14.14, 14.15, 24.02, 24.06, bijlage B)

1. Het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) voorziet voor sommige scheepsuitrustingen bijzondere keuringen. Deze keuringen onderscheiden zich vanwege het feit dat hun uitvoering bijzondere kennis of ervaring vereist, waarover de Commissies van Deskundigen vaak niet beschikken. Daarnaast zijn er ook keuringen die in aanzienlijk kortere intervallen moeten worden uitgevoerd dan het onderzoek van een schip. Daarom worden deze keuringen in het algemeen niet door de Commissies van Deskundigen uitgevoerd en zijn deze in het ROSR in bijzonderheden vastgelegd.
2. De voorschriften voor de keuringen zijn op verschillende momenten in het ROSR overgenomen. Daarbij werden de voorschriften in sommige gevallen niet duidelijk opgesteld, in het bijzonder met betrekking tot de eisen aan de bekwaamheid van de keurder. Bovendien zijn in de formuleringen van de voorschriften discrepanties geslopen, die inhoudelijk niet te rechtvaardigen zijn. Daaruit resulteren misverstanden bij degenen voor wie de voorschriften bestemd zijn en onderscheiden in de toepassingen van de voorschriften door de verschillende Commissies van Deskundigen.
3. In de lidstaten van de CCR leken de door de bovengenoemde onvolmaaktheden bij de toepassing van de voorschriften ontstane problemen – althans zolang deze keuringen in aantal beperkt bleven – in hun omvang nog acceptabel, aangezien in deze landen in vele gevallen de voorschriften op analoge wijze werden geïnterpreteerd. Met de toename van deze keuringen door het verschijnen van andere uitrustingen aan boord, zoals vast ingebouwde brandblusinstallaties, nam ook de omvang van de problemen toe. Voor de EU-lidstaten die deze voorschriften in het kader van de implementatie van Richtlijn 2006/87/EG voor de eerste keer toepassen, zijn deze problemen nog veel groter, aangezien deze landen vaak noch met het systeem van Commissies van Deskundigen, noch met keuringen door externe vaklui vertrouwd zijn. Daarom moeten de voorschriften over de keuringen in het ROSR en de richtlijn worden herzien, teneinde tot duidelijkere, consistentere en begrijpelijker regelgevingen te komen, die de toepassing van de technische voorschriften vereenvoudigen en in alle lidstaten van de CCR en de EU tot een gelijksoortig niveau van de keuringen en technische scheepsveiligheid leidt.
4. Het resultaat van de volgens de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) voorziene evaluatie is onderstaand weergegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

De voorschriften van het ROSR voor keuringen die tevens zo in Richtlijn 2006/87/EG worden overgenomen, zijn in vele gevallen niet duidelijk en tonen gedeeltelijk verschillen die inhoudelijk niet te rechtvaardigen zijn. Dit heeft reeds tot uiteenlopende toepassingen van de voorschriften in de lidstaten van de CCR geleid. Voor de EU-lidstaten die deze voorschriften in het kader van de implementatie van Richtlijn 2006/87/EG voor de eerste keer toepassen, zijn deze problemen nog veel groter, aangezien deze landen vaak noch met het systeem van Commissies van Deskundigen, noch met keuringen door externe vaklui vertrouwd zijn.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

Een alternatief voor de geplande wijzigingen zou kunnen zijn,

- i. de bestaande voorschriften onveranderd te laten,
- ii. de keuringen verder te reglementeren, in het bijzonder vaste uniforme termijnen inclusief het onderzoek van een schip voor te schrijven

Van alternatief i kan worden verwacht dat de problemen die met de actuele voorschriften zijn gerezen, zich blijven voordoen. Ten gevolge daarvan zal de behoefte aan overleg en afstemming in de desbetreffende organen van de CCR en EU ongetwijfeld groter worden. In het bijzonder zouden echter de voorschriften uiteenlopend worden toegepast, hetgeen tot verschillende veiligheidsniveaus en concurrentievervalsing zou leiden. Het laatste zou het gevolg zijn van de grote variaties in de kosten voor de afzonderlijke keuringen en van het feit dat de keurders, op grond van hun uiteenlopende kennis en ervaring, bij identieke situaties qua omvang aanzienlijk uiteenlopende maatregelen voor een reparatie zouden kunnen eisen.

Alternatief ii zou een vast tijdschema voor het uitvoeren van alle keuringen inclusief het terugkerende onderzoek van de schepen vaststellen en dus een bijzonder transparant en eenvoudig systeem voor de uitvoering van alle keuringen creëren. Dit systeem zou vereisen dat onafhankelijk

- van de staat van de afzonderlijke uitrustingen,
- van de staat van het schip in zijn geheel en in het bijzonder van de plaatsterkte van de scheepsromp evenals
- van tussentijds uitgevoerde reparaties na schade aan de uitrustingen of delen van het schip na verloop van de in het Reglement vastgestelde termijnen de keuringen moeten worden uitgevoerd. Daardoor zouden, indien tussentijdse reparaties werden uitgevoerd, of indien de goede staat van onderhoud van het schip in principe langere intervallen tussen de vastgestelde onderzoeken langer toelaat, de effectieve intervallen tussen de keuringen onnodig kort zijn. Aan de andere kant zouden, bij een staat van onderhoud van het schip of van uitrustingen die een veilig functioneren voor een tijdsduur inhoudt, die korter is dan de door de keuringstermijnen van het Reglement vastgestelde tijdsduur, onmiddellijk maatregelen voor een reparatie zijn getroffen. Deze reparaties zouden namelijk noodzakelijk zijn voor het verkrijgen van een staat die een veilig functioneren gedurende de periode die door de in de voorschriften vastgestelde interval is bepaald, garandeert.

Dit alternatief, in het reglement een vast tijdschema voor het uitvoeren van alle keuringen inclusief het terugkerende onderzoek van een schip vast te stellen, werd grondig onderzocht, maar uiteindelijk verworpen, aangezien dit onder bepaalde omstandigheden tot extra kosten voor het scheepvaartbedrijfsleven zou kunnen leiden. Voor scheepseigenaren die deze extra kosten vrijwillig op de koop toe zouden willen nemen om de keuringen van hun schip volgens een vast tijdschema te kunnen uitvoeren, staat dit alternatief echter open. De voorschriften laten dit toe.

Consequenties van deze wijzigingen

De voorgestelde wijzigingen van de voorschriften over de keuringen in het ROSR en van Richtlijn 2006/87/EG leiden tot duidelijke, consistente en begrijpelijke regelgevingen die de toepassing van de technische voorschriften vereenvoudigen en in alle lidstaten van de CCR en de EU tot een gelijksoortig niveau van de keuringen en dus van de technische scheepsveiligheid leiden. Eventuele concurrentievervalsingen op grond van uiteenlopende toepassingen van de voorschriften worden uitgesloten of beperkt tot een minimum. In enkele gevallen, dat wil zeggen voor sommige keuringen in het algemeen of voor de uitvoering van sommige keuringen in bepaalde lidstaten, zouden in de toekomst zowel hogere of lagere eisen dan tot nu toe gesteld kunnen worden. Daarom is te verwachten dat globaal genomen de lasten voor het scheepvaartbedrijfsleven niet zullen verhogen.

Consequenties indien de wijzigingen worden verworpen

De huidige problemen zouden blijven bestaan. (Zie alternatief i.)

Besluit

De Centrale Commissie,

ernaar strevend voor het scheepvaartbedrijfsleven, de werven en leveranciers van scheepsuitrustingen, zo eenvoudig, transparant en flexibel mogelijke voorschriften voor de uitvoering van de in het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn voorgeschreven keuringen vast te stellen,

in de overtuiging dat uiteenlopende toepassingen van de voorschriften in de verschillende landen vermeden zouden moeten worden, opdat een gelijkwaardig veiligheidsniveau wordt bereikt en concurrentievervalsingen worden uitgesloten,

overwegende dat de Europese Unie technische voorschriften voor binnenschepen heeft vastgesteld in de Richtlijn 2006/87/EG,

erkennende het grote belang dat de gelijkkluidendheid van de voorschriften van het ROSR met die van de Richtlijn 2006/87/EG, duurzaam gewaarborgd blijft,

wetende dat een aan voorliggend besluit overeenkomstige aanvulling van voornoemde Richtlijn is voorzien,

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn aan.

De in de bijlage vermelde wijzigingen van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn treden op 1 december 2011 in werking.

Bijlage

1. *De inhoudsopgave wordt als volgt gewijzigd:*

a) *De vermelding bij artikel 6.09 komt te luiden:*

“6.09 Keuring”

b) *De vermelding bij artikel 14.13 komt te luiden:*

“14.13 Keuring”

c) *De vermelding bij artikel 14.14 komt te luiden:*

“14.14 Voorwaarden voor beproevingen”

2. *De volgende onderdelen 92 en 93 worden aan artikel 1.01 toegevoegd:*

“92. “Erkend deskundige”: een persoon die door een bevoegde autoriteit of door een geautoriseerde instantie van één der Rijnsoeverstaten of van België is erkend, op grond van zijn vakkundige opleiding en ervaring bijzondere kennis op het te beproeven gebied heeft, met de ter zake dienende voorschriften en algemeen erkende technische regels (bijv. EN-normen, specifieke reglementen, technische regels van andere EU-lidstaten) volkomen vertrouwd is en de betrokken installaties of inrichtingen kan keuren en met kennis van zaken kan beoordelen;

93. “Deskundige”: een persoon die op grond van zijn vakkundige opleiding en ervaring voldoende kennis op het te beproeven gebied heeft en met de ter zake dienende voorschriften en algemeen erkende technische regels (bijv. EN-normen, specifieke reglementen, technische regels van andere EU-lidstaten) zover vertrouwd is, dat hij de bedrijfszekerheid van de betrokken installaties en inrichtingen kan beoordelen.”

3. *Artikel 2.01 wordt als volgt gewijzigd (betreft uitsluitend de Nederlandse tekst):*

a) *Tweede lid, komt te luiden:*

“2. De Commissies van Deskundigen bestaan uit een voorzitter en erkend deskundigen.

Als erkend deskundigen maken van iedere Commissie ten minste deel uit:

- a) een ambtenaar van het bevoegd gezag op het gebied van de scheepvaart;
- b) een erkend deskundige op het gebied van de bouw van binnenschepen en hun machines,
- c) een erkend nautisch deskundige die in het bezit is van een binnenvaartschipperspatent dat het voeren van het schip dat onderzocht moet worden toestaat.”

b) *Derde lid, komt te luiden:*

“3. De voorzitter en de erkend deskundigen van elke Commissie worden benoemd door de autoriteiten van de staat waartoe de Commissie behoort.

De voorzitter en de erkend deskundigen dienen bij de aanvaarding van hun functie schriftelijk te verklaren dat zij deze in alle onpartijdigheid zullen vervullen. Van ambtenaren wordt een dergelijke verklaring niet geëist.”

c) *Vierde lid, komt te luiden:*

“4. De Commissies van Deskundigen kunnen zich onder de voorwaarden, zoals door elk der betrokken staten zullen worden vastgesteld, doen bijstaan door gespecialiseerde erkend deskundigen.”

4. *Artikel 3.02, eerste lid, onderdeel b., eerste alinea, komt te luiden:*

“b) Bij onderzoeken als bedoeld in artikel 2.09 moeten bij schepen die van staal zijn gebouwd als minimale dikte van de bodem-, kim- en zijbeplating ten minste de grootste van de aan de hand van de volgende formules vastgestelde waarden worden genomen:”

5. *De titel van artikel 6.09 komt te luiden:*

“Artikel 6.09
Keuring”

6. *Artikel 8.01, tweede lid, komt te luiden:*

“2. Drukvaten voor de bedrijfsvoering van het schip moeten

- a) vóór de eerste ingebruikstelling,
- b) vóór een hernieuwde ingebruikstelling na een verandering of reparatie, en
- c) met regelmaat en ten minste elke vijf jaar,

door een erkend deskundige op de bedrijfszekerheid worden gekeurd. Deze keuring bestaat uit een interne en externe controle. Voor persluchthouders die intern niet onberispelijk gecontroleerd kunnen worden, of waarvan de onberispelijke staat bij de interne controle niet afdoend kon worden vastgesteld, moet bijkomend een andere niet-destructieve keuringsprocedure of een waterdrukcontrole worden toegepast.

Inzake de keuring moet een door de erkend deskundige ondertekende verklaring worden opgesteld waaruit de datum van de keuring blijkt.

Andere installaties die controle vereisen zoals stoomketels, andere drukkaten, alsmede hun toebehoren en liften moeten voldoen aan de voorschriften van één der Rijnsoeverstaten of van België.”

7. *Artikel 10.03, vijfde lid, komt te luiden:*

“5. Draagbare blustoestellen moeten ten minste iedere twee jaar door een deskundige worden gekeurd. Hiervan moet een kenmerking op het blustoestel worden aangebracht, ondertekend door de deskundige die de keuring heeft verricht, en waarop de datum van de keuring is aangegeven.”

8. *Artikel 10.03a, zesde tot en met achtste lid, wordt als volgt gewijzigd:*

“6. De installaties moeten:

- a) vóór de eerste ingebruikstelling,
 - b) voor hernieuwde ingebruikstelling na in werking te zijn geweest;
 - c) vóór een hernieuwde ingebruikstelling na een wezenlijke verandering of reparatie, en
 - d) met regelmaat en ten minste elke twee jaar,
- door een erkend deskundige worden gekeurd. Keuringen overeenkomstig onderdeel d kunnen ook door een deskundige van een bedrijf dat deskundig is op het gebied van brandblusinstallaties worden uitgevoerd.

7. Bij de keuring, bedoeld in het zesde lid, moet de erkend deskundige of deskundige controleren of de installaties aan de eisen van dit artikel voldoen.

De keuring moet ten minste bestaan uit

- a) inspectie van de buitenkant van de installatie als geheel;
- b) controle van de bedrijfszekerheid van de veiligheidssystemen en de sproeikoppen;
- c) controle van het systeem van druktanks en pompen.

8. Met betrekking tot de keuring moet een door de erkend deskundige of deskundige ondertekende verklaring worden opgesteld waaruit de datum van de keuring blijkt.”

9. *Artikel 10.03b, negende lid, wordt als volgt gewijzigd:*

a) *Onderdeel b komt te luiden:*

“b) De installatie moet:

- aa) vóór de eerste ingebruikstelling,
 - bb) voor hernieuwde ingebruikstelling na in werking te zijn geweest;
 - cc) vóór een hernieuwde ingebruikstelling na een wezenlijke verandering of reparatie, en
 - dd) met regelmaat en ten minste elke twee jaar,
- door een erkend deskundige worden gekeurd. Keuringen overeenkomstig onderdeel dd kunnen ook door een deskundige van een bedrijf dat deskundig is op het gebied van brandblusinstallaties worden uitgevoerd.”

b) *Letter c komt als volgt te luiden:*

“c) Bij de keuring moet de erkend deskundige of de deskundige controleren of de installatie aan de eisen van dit artikel voldoet.”

10. *Artikel 11.12 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *Het zesde lid komt te luiden:*

“6. Kranen moeten:

- a) vóór de eerste ingebruikstelling,
 - b) vóór een hernieuwde ingebruikstelling na een wezenlijke verandering of reparatie, en
 - c) met regelmaat en ten minste elke tien jaar,
- door een erkend deskundige worden gekeurd. Daarbij dient de aanwezigheid van voldoende stevigheid en stabiliteit rekenkundig en door een belastingsproef aan boord te worden aangetoond.

Voor kranen waarvan de bedrijfslast niet meer bedraagt dan 2000 kg kan de erkend deskundige beslissen het rekenkundige bewijs geheel of gedeeltelijk te vervangen door een proef met het 1,25-voudige van de bedrijfslast die over het hele werkgebied wordt uitgevoerd.

Inzake de keuring moet een door de erkend deskundige ondertekende verklaring worden opgesteld waaruit de datum van de keuring blijkt.”

b) *Het zevende lid komt te luiden:*

“7. Kranen dienen regelmatig, echter ten minste één keer per jaar, door een deskundige te worden gekeurd. Hierbij dient door visuele controle en controle van het functioneren te worden vastgesteld dat de kraan veilig is.

Hiervan moet een verklaring worden afgegeven, ondertekend door de deskundige die de keuring heeft verricht, en waarin de datum van de keuring is aangegeven.”

c) *Het achtste lid komt te vervallen.*

d) *Het bestaande negende lid wordt het achtste lid.*

e) *Het bestaande tiende lid wordt het negende lid, dat als volgt komt te luiden:*

„9. Voor kranen moeten de gebruiksaanwijzingen van de fabrikant van de kraan aan boord aanwezig zijn. Deze moeten ten minste de volgende gegevens bevatten:

- a) toepassing en functie van de bedieningsorganen;
- b) maximaal toelaatbare bedrijfslast overeenkomstig de vlucht;
- c) maximaal toelaatbare helling van de kraan;
- d) handleiding voor montage en onderhoud;
- e) algemene technische gegevens.”

11. *Artikel 14.13 komt te luiden:*

“§ 14.13

Keuring

Vloeibaargasinstallaties moeten

- a) vóór de eerste ingebruikstelling,
 - b) vóór een hernieuwde ingebruikstelling na een wezenlijke verandering of reparatie, en
 - c) bij iedere vernieuwing van de in artikel 14.15 bedoelde aantekening,
- door een erkend deskundige worden gekeurd. De erkend deskundige moet controleren of de installatie aan de eisen van dit hoofdstuk voldoet.

Met betrekking tot de keuring moet een door de erkend deskundige ondertekende verklaring worden opgesteld waaruit de datum van de keuring blijkt. Hiervan moet een kopie aan de Commissie van Deskundigen worden overgelegd.”

12. *De titel van artikel 14.14 komt te luiden:*

“§ 14.14

Voorwaarden voor beproevingen”

13. *Artikel 14.15 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *Het eerste lid komt te luiden:*

“1. Voor elke vloeibaargasinstallatie die aan de eisen van dit hoofdstuk voldoet moet een aantekening worden geplaatst in het certificaat van onderzoek.”

b) *Het tweede lid komt te luiden:*

“2. Deze aantekening wordt door de Commissie van Deskundigen geplaatst na de in artikel 14.13 bedoelde keuring.”

c) *Het derde lid komt te luiden:*

“3. De geldigheidsduur van de aantekening bedraagt ten hoogste drie jaar. Vóór iedere vernieuwing dient een nieuwe keuring overeenkomstig artikel 14.13 plaats te vinden.

Bij wijze van uitzondering kan de Commissie van Deskundigen op een met redenen omkleed verzoek van de eigenaar of zijn vertegenwoordiger de geldigheidsduur van de aantekening met ten hoogste drie maanden verlengen, zonder dat eerst een keuring overeenkomstig artikel 14.13 heeft plaatsgehad. Deze verlenging wordt in het certificaat van onderzoek aangetekend.”

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

De vermelding bij artikel 11.12 komt te luiden:

“11.12, lid 2, 4, 5 en 9	Fabriekslabel, beveiliging, bescheiden aan boord	N.V.O., uiterlijk bij de eerste verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015”.
--------------------------	--	--

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

De vermelding bij artikel 11.12 komt te luiden:

“11.12, lid 2, 4, 5 en 9	Fabriekslabel, beveiliging, bescheiden aan boord	N.V.O., uiterlijk bij de eerste verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015	1.12.2011”
--------------------------	--	--	------------

16. Bijlage B wordt als volgt gewijzigd

a) Onder nummer 50, eerste regel wordt het begrip “deskundige” door het begrip “erkend deskundige” vervangen (betreft uitsluitend de Nederlandse versie).

b) De paragraaf na de tabel onder nummer 50 komt te luiden:

Deze verklaring is geldig tot en met	
..... (plaats), op (Datum)
 Commissie van Deskundigen
Stempel (Handtekening)

c) Onder nummer 51, vierde regel wordt het begrip “deskundige” door het begrip “erkend deskundige” vervangen (betreft uitsluitend de Nederlandse versie).

PROTOCOL 30

Definitieve wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn op grond van bij de toepassing verworven praktische ervaringen en ter verduidelijking van bepaalde eisen (Inhoudsopgave, artt. 2.01, 10.02, 10.03, 15.02, 15.03, 15.06, 15.11, 24.02, 24.05, 24.06, bijlage G)

1. Bij Besluit 2004-II-22 heeft de CCR een uitgebreide herziening van hoofdstuk 15 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) "bijzondere bepalingen voor passagiersschepen" aangenomen. Sinds de inwerkingtreding van dit Besluit op 1 januari 2006 heeft het Comité Reglement van onderzoek van de CCR via zijn werkgroep uitvoerig overlegd met de bevoegde autoriteiten, het scheepvaartbedrijfsleven, de scheepswerven en de classificatiebureaus om te weten te komen welke moeilijkheden zich eventueel bij de praktische toepassing van de voorschriften van hoofdstuk 15 hebben voorgedaan. Het comité heeft deze moeilijkheden geanalyseerd en – indien noodzakelijk – voorstellen voor een aanpassing van de desbetreffende voorschriften uitgewerkt. De eerste aanpassingen werden uitgevoerd ter gelegenheid van de plenaire najaarsvergadering van 2006. De nu voorgestelde wijzigingen betreffen in de eerste plaats de eisen aan de stabiliteit en de brandbeveiliging van passagiersschepen.
2. De andere nu voorgestelde wijzigingen beogen de vereenvoudiging van het werk van de Commissies van Deskundigen, de aanpassing van de technische voorschriften aan de voorschriften van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart van 9 september 1996 (CDNI), de actualisering van verwijzingen naar internationale technische standaarden evenals de toelating van een nieuw type draagbare bandblussers.
3. De in Bijlage 2 bij het besluit voorgestelde wijzigingen hadden reeds bij Besluit 2010-I-8 Aannee van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn ("RSP") en met de wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement en van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn moeten geschieden, maar dat is toentertijd verzuimd.
4. Het resultaat van de volgens de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) voorziene evaluatie is onderstaand weergegeven.

Wijziging nr.	Voorschrift Artikel	Aanleiding, motivering	Gevolgen
		Alternatieven	
1	2.01, lid 2, onder c	Uitbreiding van de kring geschikte nautische deskundigen	Vereenvoudiging van het werk van de Commissies van Deskundigen zonder vermindering van het veiligheidsniveau
		Geen wijziging	Toenemende moeilijkheden voor de Commissies van Deskundigen om nautische deskundigen te benoemen
2	10.02, lid 1	Minimumeisen voor afvalverzamelreservoirs die aan boord aanwezig moeten zijn; aanpassing aan het CDNI	Voorgeschreven minimumafmetingen van de reservoirs zijn gebruikelijk en zinvol; geringe extra kosten voor de scheepseigenaren, die tot nu toe ongeschikte verzamelreservoirs gebruikten
		Geen wijziging	Afwijkende bepalingen in CDNI en RPR
		Geen minimumeisen voor verzamelreservoirs	In enkele gevallen gebruik van ongeschikte verzamelreservoirs en daardoor onenigheden tussen scheepseigenaren en autoriteiten
3a	10.03, lid 1	Actualisering van de verwijzing naar internationale normen voor draagbare blustoestellen	Overeenstemming van de voorschriften met de te koop aangeboden blustoestellen
		Geen zinvolle alternatieven	
3b	10.03, tweede lid	Toelaten van sproeischuimbrandblussers	Grotere keuzemogelijkheden voor scheepseigenaren; door duidelijke voorwaarden voor gebruiksmogelijkheden geen verminderde veiligheid
		Geen wijziging	Behoud van een beperkte keuze; de in enkele gevallen reeds aan boord aanwezige sproeischuimblussers zouden tegen poederblussers ingeruild moeten worden
4	15.02, lid 8	Verbetering van een fout, aanpassing aan de stand van de voorschriften van 31.12.2005	Behoud van de veiligheidstechnische eisen, geen gevolgen voor het scheepvaartbedrijfsleven
		Geen zinvolle alternatieven	
5	15.03, lid 5	Dezelfde veiligheidseisen voor ruimten die door vaste en door mobiele inrichtingen worden gevormd	Mobiele inrichtingen moeten in stabiliteitsberekeningen in aanmerking genomen worden
		Geen wijziging	Stabiliteitsproblemen zouden over het hoofd gezien kunnen worden; eventueel omzeiling van stabiliteitseisen door eigenaren van schepen waarvan de stabiliteit te dicht bij de grenswaarde ligt

Wijziging nr.	Voorschrift Artikel	Aanleiding, motivering	Gevolgen
		Alternatieven	
6	15.03, lid 9, onder a	Uniformering van de toepassing in antwoord op vragen bij de praktische toepassing van de voorschriften	Schotverspringing is toegestaan, maar alleen indien dit veiligheidstechnisch verantwoord is; dezelfde toepassing van de voorschriften, daardoor vermijding van concurrentievervalsingen
		Overname van eisen in de gegevensbank	Substantiële eis (ten hoogste toegestane lengte van een schotverspringing) in informele gegevensbank voor de toepassing van de technische voorschriften
		Toestaan van kleinere schotverspringing	Beperking van de scheepsbouwkundige vormgeving, bijv. bij de inbouw van een lift
		Toestaan van grotere schotverspringing	Gevaar voor de veiligheid door ontduiken van de stabiliteitseisen
7a	15.06, lid 1	Dezelfde veiligheidseisen voor ruimten die door vaste en door mobiele inrichtingen worden gevormd	Door mobiele inrichtingen gevormde ruimten mogen niet vóór het aanvaringsschot liggen
		Geen wijziging	Veiligheidsrisico's vanwege mogelijke onderschatting van een gevaarlijke situatie
7b	15.06, lid 15	Dezelfde veiligheidseisen voor ruimten die door vaste en door mobiele inrichtingen worden gevormd	Letselrisico voor de passagiers bij het installeren van mobiele inrichtingen moet in aanmerking worden genomen
		Geen wijziging	Veiligheidsrisico's vanwege het gebruik van gevaarlijke materialen en bouwonderdelen zouden over het hoofd gezien kunnen worden
8a	15.11, lid 2, onder a	Omzetting van bij de toepassing verworven praktische ervaringen: verduidelijking van bestaande voorschriften; in bepaalde gevallen vermindering van de eisen	Vereenvoudiging van de werkzaamheden van de scheepseigenaren, rederijen en autoriteiten; vermindering van de bouwkundige kosten zonder significante vermindering van het veiligheidsniveau
		Verdergaand onderscheid van de eisen	Toename van de complexiteit zonder huidig zichtbaar nut
		Geen wijziging	Voortbestaan van gedeeltelijk onduidelijke en ongerechtvaardigde veiligheidseisen
8b	15.11, lid 4	Omzetting van bij de toepassing verworven praktische ervaringen Verduidelijking van bestaande voorschriften door voorzien van een uitzondering	Inbouw van sauna's in traditionele uitvoering mogelijk maken zonder significante vermindering van het veiligheidsniveau
		Geen wijziging	Sauna's in traditionele uitvoering zouden niet zijn toegestaan of uitsluitend op grond van afzonderlijke goedkeuringen

Wijziging nr.	Voorschrift Artikel	Aanleiding, motivering	Gevolgen
		Alternatieven	
8c	15.11, lid 7, onder a	Dezelfde veiligheidseisen voor ruimten die door vaste en door mobiele inrichtingen worden gevormd	Brandbeveiliging bij installatie van mobiele inrichtingen moet in aanmerking worden genomen
		Geen wijziging	Veiligheidsrisico's vanwege gebruik van makkelijk ontvlambare materialen zouden over het hoofd gezien kunnen worden.
9a	24.02, lid 2 (10.02, lid 1)	Zie wijziging nr. 2, inachtneming van de in principe voor de overgangsbepalingen voorziene termijnen	De op enkele schepen nog ontbrekende verzamelreservoirs (emmers) moeten uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek aan boord aanwezig zijn
		Geen wijziging	De op enkele schepen nog ontbrekende verzamelreservoirs zouden onmiddellijk bij de inwerkingtreding van de wijziging aan boord moeten zijn
		Langere overgangstermijn	De vereiste verzamelreservoirs zouden op enkele schepen nog gedurende een langere periode ontbreken
9b	24.02, lid 2 (15.03, lid 7 t/m 13)	Passagiersschepen die – voordat de verplichting bindend werd – een dubbele bodem hadden ingebouwd met afmetingen die niet voldoen aan de huidige eisen, hoeven deze niet te verbouwen; inachtneming van de in principe voor de overgangsbepalingen voorziene termijnen	Geen
		Geen wijziging	Eventueel ongunstige ontwikkeling van de waarde van passagiersschepen met een dubbele bodem die niet aan de voorschriften voldoet
9c	24.02, lid 2 (15.06, lid 1)	Zie wijziging nr. 7a, inachtneming van de in principe voor de overgangsbepalingen voorziene termijnen	Indien op passagiersschepen overdekkingen vóór het aanvaringsschot zijn geïnstalleerd, moeten deze uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek worden verwijderd
		Geen wijziging	Indien op passagiersschepen overdekkingen vóór het aanvaringsschot zijn geïnstalleerd, moeten deze onmiddellijk bij de inwerkingtreding van de wijziging worden verwijderd
		Langere overgangstermijn	Indien op passagiersschepen overdekkingen vóór het aanvaringsschot zijn geïnstalleerd, zouden deze gedurende een

Wijziging nr.	Voorschrift Artikel	Aanleiding, motivering	Gevolgen
		Alternatieven	
			langere periode blijven bestaan
9d	24.02, lid 2 (15.06, lid 15)	Zie wijziging nr. 7b, inachtneming van de in principe voor de overgangsbepalingen voorziene termijnen	Overdekkingen die een letselrisico kunnen inhouden, moeten uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek worden aangepast
		Geen wijziging	Overdekkingen die een letselrisico kunnen inhouden, moeten onmiddellijk bij de inwerkingtreding van de wijziging worden aangepast
		Langere overgangstermijn	Overdekkingen die een letselrisico kunnen inhouden, zouden gedurende een langere periode blijven bestaan
9e	24.02, lid 2 (15.11, lid 7a)	Zie wijziging nr. 8c, inachtneming van de in principe voor de overgangsbepalingen voorziene termijnen	Overdekkingen die een brandgevaar kunnen inhouden, moeten uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek worden aangepast
		Geen wijziging	Overdekkingen die een brandgevaar kunnen inhouden, moeten onmiddellijk bij de inwerkingtreding van de wijziging worden aangepast
		Langere overgangstermijn	Overdekkingen die een brandgevaar kunnen inhouden, zouden gedurende een langere periode blijven bestaan
10	De voorschriften en de resultaten van hun evaluatie zijn identiek aan die van de wijzigingen 9a t/m 9e.		

Besluit

De Centrale Commissie,

ter aanpassing van de bijzondere bepalingen voor passagiersschepen op grond van bij de toepassing verworven praktische ervaringen, ter vereenvoudiging van de werkzaamheden van de Commissies van Deskundigen, ter aanpassing van de technische voorschriften aan de voorschriften van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart van 9 september 1996 (CDNI), ter actualisering van verwijzingen naar internationale technische standaarden evenals ter toelating van een nieuw type draagbare bandblussers,

overwegende dat de Europese Unie technische voorschriften voor binnenschepen heeft vastgesteld in de Richtlijn 2006/87/EG,

erkennende het grote belang dat de gelijkloendheid van de voorschriften van het ROSR met die van de Richtlijn 2006/87/EG, duurzaam gewaarborgd blijft,

wetende dat een aan voorliggend besluit overeenkomstige aanvulling van voornoemde Richtlijn is voorzien,

op voorstel van haar Comité Reglement van onderzoek,

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van de inhoudsopgave evenals van artikel 2.01, 10.02, 10.03, 15.02, 15.03, 15.06, 15.11, 24.02, 24.05 en 24.06 en van bijlage G, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, aan.

De in de bijlage 1 vermelde wijzigingen treden op 1 december 2011 in werking. De in de bijlage 2 vermelde wijzigingen treden op 1 juli 2011 in werking.

Bijlagen

Bijlage 1

1. *Artikel 2.01, tweede lid, onderdeel c, komt te luiden:*

“c) een erkend nautisch deskundige die in het bezit is van een binnenvaartschipperspatent dat het voeren van het schip dat onderzocht moet worden toestaat.”

2. *Artikel 10.02, eerste lid, komt te luiden:*

“1. De volgende in het Rijnvaartpolitierglement bedoelde uitrustingsstukken moeten ten minste aanwezig zijn:

- a) marifooninstallatie;
- b) apparaten en installaties die nodig zijn voor het geven van de voorgeschreven licht- en geluidsseinen, alsmede voor het voeren en tonen van de optische tekens;
- c) onafhankelijk van het aan boord aanwezige elektriciteitsnet werkende lichten ter vervanging van de voor het stilliggen voorgeschreven lichten.

Bovendien moeten ten minste de volgende verzamelreservoirs aanwezig zijn:

- a) als zodanig aangeduide verzamelreservoirs voor huisvuil;
- b) een als zodanig aangeduid verzamelreservoir van staal of van ander stootvast brandbestendig materiaal met sluitend deksel van voldoende grootte, maar ten minste 10 l inhoud, voor het verzamelen van
 - aa) oliehoudende poetslappen,
 - bb) vast klein chemisch afval,
 - cc) vloeibaar klein chemisch afvalen, voor zover dit geproduceerd kan worden, voor het verzamelen van
 - dd) slops,
 - ee) overig vethoudend scheepsbedrijfsafval.”

3. *Artikel 10.03 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *Het eerste lid, inleidende zin, komt te luiden:*

“1. Op de volgende plaatsen moet telkens één draagbaar blustoestel overeenkomstig de Europese normen EN 3-7 : 2007 en EN 3-8 : 2007 aanwezig zijn:”

b) *Het tweede lid komt te luiden:*

“2. Als draagbare blustoestellen, voorgeschreven in het eerste lid, mogen slechts poederblussers worden gebruikt met een inhoud van ten minste 6 kg dan wel andere draagbare blustoestellen met eenzelfde bluscapaciteit. Zij moeten geschikt zijn voor de brandklassen A, B en C.

Afwijkend daarvan zijn op schepen waarop geen vloeibaargasinstallaties zijn geïnstalleerd, sproeischuimbrandblussers met tot $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ vorstvrije blusmiddelen bestaande uit water met AFFF-AR-schuim (Aqua Film Forming Foam) toegestaan, ook wanneer deze niet voor de brandklasse C geschikt zijn. De minimuminhoud van deze brandblussers moet 9 liter bedragen.

Alle brandblussers moeten voor het blussen van branden in elektrische installaties tot 1000 V geschikt zijn.”

4. *Artikel 15.02, achtste lid, komt te luiden:*

“8. In schotten die machinekamers van passagiersruimten of woonruimten voor het boordpersoneel scheiden, zijn deuren niet toegestaan.”

5. *Artikel 15.03, vijfde lid, komt te luiden:*

“5. Het moment ten gevolge van wind (M_w) moet als volgt worden aangetoond:

$$M_w = p_w \cdot A_w \cdot (l_w + T/2) \text{ [kNm]}$$

In deze formule betekent:

p_w = specifieke winddruk van 0,25 kN/m²;

A_w = zijdelings oppervlak van het schip boven het vlak van de grootste inzinking in [m²], die overeenkomt met de betreffende beladingstoestand;

l_w = afstand van het zwaartepunt van het zijdelingse vlak A_w tot het vlak van de inzinking in m. die overeenkomt met de betreffende beladingstoestand in [m].

Bij de berekening van het zijdelingse vlak moeten de voorziene overdekkingen van het dek door dekzeilen of dergelijke mobiele inrichtingen in aanmerking worden genomen.”

6. *Artikel 15.03, negende lid, onderdeel a, komt te luiden:*

“a) Voor de 1-compartimentstatus kunnen de schotten als onbeschadigd worden beschouwd, wanneer de onderlinge afstand tussen twee aangrenzende schotten groter is dan de lengte van het lek. Langsschotten die zich op een afstand van minder dan B/3 ten opzichte van de scheepshuid bevinden, gemeten in een rechte hoek ten opzichte van de scheepsmiddellijn in het vlak van de grootste inzinking, mogen in de berekening niet worden meegenomen. Een sprong of een nis in een dwarsschot, waarvan de lengte groter is dan 2,50 m wordt als een langsschot beschouwd.”

7. *Artikel 15.06 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *Het eerste lid komt te luiden:*

“1. Passagiersverblijven moeten:

- a) zich op alle dekken achter het vlak van het aanvaringsschot en, voor zover ze onder het schottendek zijn gelegen, vóór het vlak van het achterpiekschot bevinden, en
- b) gasdicht gescheiden zijn van machinekamers en ketelruimen.

Dekzones, die door dekzeilen of dergelijke mobiele inrichtingen niet alleen naar boven, maar ook zijdelings gedeeltelijk of geheel zijn overdekt, moeten aan dezelfde eisen als aan gesloten passagiersverblijven voldoen.”

b) *Het vijftiende lid komt te luiden:*

“15. Opbouwen die volledig of waarvan de daken uit panoramaruiten bestaan, of overdekkingen door dekzeilen of dergelijke mobiele inrichtingen evenals de constructies daaronder mogen slechts van dergelijk materiaal zijn vervaardigd en dusdanig zijn gerealiseerd dat in geval van schade de kans op verwonding van personen aan boord zo klein mogelijk houdt.”

8. *Artikel 15.11 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *Het tweede lid, onderdeel a, komt te luiden:*

“2. Scheidingsvlakken

a) Scheidingsvlakken van ruimten moeten worden uitgevoerd in overeenstemming met de volgende tabellen:

aa)⁵⁾ Tabel voor scheidingsvlakken van ruimten waarin geen sprinklerinstallaties als bedoeld in artikel 10.03a zijn geïnstalleerd.

Ruimten	Controleposten	Trappenschachten	Verzamelruimten	verblijfsruimten	Machinekamers	Keukens	Voorraadruimten
Controleposten	-	A0	A0/B15 ¹⁾	<u>A30</u>	A60	A60	A30/A60 ⁵⁾
Trappenschachten		-	A0	A30	A60	A60	A30
Verzamelruimten			-	A30/B15 ²⁾	A60	A60	A30/A60 ⁵⁾
verblijfsruimten				A0/B15 ³⁾	A60	A60	A30
Machinekamers					A60/A0 ⁴⁾	<u>A60</u>	A60
Keukens						A0	A30/B15 ⁶⁾
Voorraadruimten							-

bb) Tabel voor scheidingsvlakken van ruimten waarin sprinklerinstallaties als bedoeld in artikel 10.03a zijn geïnstalleerd.

Ruimten	Controleposten	Trappenschachten	Verzamelruimten	verblijfsruimten	Machinekamers	Keukens	Voorraadruimten
Controleposten	-	A0	A0/B15 ¹⁾	A0	A60	A30	A0/A30 ⁵⁾
Trappenschachten		-	A0	A0	A60	A30	A0
Verzamelruimten			-	A30/B15 ²⁾	A60	A30	A0/A30 ⁵⁾
verblijfsruimten				-/B15/B0 ³⁾	A60	A30	A0
Machinekamers					A60/A0 ⁴⁾	A60	A60
Keukens						-	A0/B15 ⁶⁾
Voorraadruimten							-

- ¹⁾ Scheidingsvlakken tussen controleposten en binnen het schip gelegen verzamelruimten moeten voldoen aan type A0, in het geval van buiten gelegen verzamelruimten echter aan type B15.
- ²⁾ Scheidingsvlakken tussen verblijfsruimten en binnen het schip gelegen verzamelruimten moeten voldoen aan type A30, in het geval van buiten gelegen verzamelruimten echter aan type B15.
- ³⁾ Wanden tussen hutten, wanden tussen hutten en gangen en verticale scheidingsvlakken van passagiersverblijven, bedoeld in het tiende lid, moeten voldoen aan type B15 en ruimten met sprinklerinstallaties aan type B0. Scheidingsvlakken tussen hutten en sauna's moeten voldoen aan type A0 en ruimten met sprinklerinstallaties aan type B15.
- ⁴⁾ Scheidingsvlakken tussen machinekamers, bedoeld in de artikelen 15.07 en 15.10, zesde lid, moeten voldoen aan type A60, en overigens aan type A0.
- ⁵⁾ Scheidingsvlakken tussen voorraadruimten voor de opslag van brandbare vloeistoffen en controleposten evenals verzamelruimten moeten voldoen aan type A60 en ruimten met sprinklerinstallaties aan type A 30.
- ⁶⁾ Voor scheidingsvlakken tussen keukens en koelruimten of voorraadruimten voor levensmiddelen is B15 voldoende.”

b) *Het vierde lid komt te luiden:*

“4. De in ruimten voor passagiers aangebrachte plafonds en stofferingen van wanden met inbegrip van de constructies daaronder moeten, voor zover die ruimten niet over een automatisch werkende sprinklerinstallatie beschikken als bedoeld in artikel 10.03a, van onbrandbaar materiaal zijn vervaardigd met uitzondering van de oppervlakken ervan die tenminste moeilijk ontvlambaar moeten zijn. De eerste volzin geldt niet voor sauna's.”

c) *Lid 7a wordt als volgt ingevoegd:*

“7a. Dekzeilen of dergelijke mobiele inrichtingen, waarmee dekzones gedeeltelijk of geheel worden overdekt, evenals constructies daaronder moeten moeilijk ontvlambaar zijn.”

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

a) De vermelding bij artikel 10.02, eerste lid, tweede volzin, onderdeel b, wordt als volgt ingevoegd:

“10.02 lid 1, 2 ^e zin, onder b	Verzamelreservoirs van staal of van een ander stootvast en onbrandbaar materiaal met ten minste 10 l inhoud.	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek”
---	--	---

b) De vermelding bij artikel 12.05 komt te vervallen.

c) De vermeldingen bij artikel 15.03, zevende tot en met dertiende lid, komen te luiden:

“15.03, lid 7 en 8	Lekstabiliteit	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2045
lid 9	Lekstabiliteit	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2045
	Omvang recht omhoog van het lek in de bodem	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2045. Voor schepen met een waterdicht dek op een afstand van ten minste 0,50 m en minder dan 0,60 m van de scheepsbodem, aan welke voor het eerst een certificaat van onderzoek vóór 31.12.2005 werd afgegeven, geldt N.V.O.
	2-compartimentstatus	N.V.O.
10 t/m 13	lekstabiliteit	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2045”

d) De vermelding bij artikel 15.06, eerste lid, komt te luiden:

“15.06 lid 1, 1 ^e zin	Passagiersverblijven op alle dekken achter het aanvaringsschot en vóór het achterpiekschot	N.V.O. uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2045
15.06 lid 1, 2 ^e zin	Eisen aan dekzones die overdekt zijn	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek”

e) De vermelding bij artikel 15.06, vijftiende lid, komt te luiden:

“15.06, lid 15	Eisen aan opbouwen die volledig of waarvan de daken uit panoramaruiten bestaan	N.V.O. uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2045
	Eisen aan overdekkingen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek”

f) De vermelding bij artikel 15.11, lid 7a, wordt als volgt ingevoegd:

“15.11, lid 7a	Dekzeilen of dergelijke mobiele inrichtingen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek”
----------------	--	---

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

a) De vermelding bij artikel 10.02, eerste lid, tweede volzin, onderdeel b wordt als volgt ingevoegd:

“10.02, lid 1, tweede zin; onder b	Verzamelreservoirs van staal of van een ander stootvast en onbrandbaar materiaal met ten minste 10 l inhoud	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek	1.12.2011“.
------------------------------------	---	--	-------------

b) De vermelding bij artikel 12.05 komt te vervallen.

c) De vermeldingen bij artikel 15.03, zevende tot en met dertiende lid, komen te luiden:

“lid 7 en 8	Lekstabiliteit	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2045	1.1.2006
lid 9	Lekstabiliteit	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2045	1.1.2006
lid 9	Omvang recht omhoog van het lek in de bodem	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2045. Voor schepen met een waterdicht dek op een afstand van ten minste 0,50 m en minder dan 0,60 m van de scheepsbodem, aan welke voor het eerst een certificaat van onderzoek vóór 31.12.2005 werd afgegeven, geldt N.V.O.	1.1.2006 1.12.2011
	2-compartimentstatus	N.V.O.	1.1.2006
lid 10 t/m 13	Lekstabiliteit	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2045	1.1.2006“.

d) *De vermelding bij artikel 15.06, eerste lid, komt te luiden:*

“15.06, lid 1, 1 ^e zin	Passagiersverblijven onder het schottendek vóór het achterpiekschot	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2045	1.1.2006
2 ^e zin	Eisen aan dekzones die overdekt zijn	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek	1.12.2011“.

e) *De vermelding bij artikel 15.06, vijftiende lid, komt te luiden:*

"15.06, lid 15	Eisen aan opbouwen die volledig of waarvan de daken uit panoramaruiten bestaan	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2045	1.1.2006
	Eisen aan overdekkingen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek	1.12.2011".

f) *De vermelding bij artikel 15.11, lid 7a, wordt als volgt ingevoegd:*

"15.11, lid 7a	Dekzeilen of dergelijke mobiele inrichtingen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek	1.12.2011".
----------------	---	---	-------------

Bijlage 2

1. *De inhoudsopgave wordt als volgt gewijzigd:*

De vermelding bij artikel 24.05 komt te luiden:

"24.05 (Zonder inhoud)"

2. *Artikel 24.05 komt te luiden:*

"§ 24.05

(Zonder inhoud)"

3. *Bijlage G komt te luiden:*

"Reglement onderzoek schepen op de Rijn

Bijlage G

(Model)

Certificaat voor zeeschepen die de Rijn bevaren

Nr.

De Commissie van Deskundigen te verklaart hiermee dat het zeeschip

Naam:

Internationaal naamsein:
(nummer of letters)

Thuishaven:

Bouwjaar:

Scheepslengte:

na gehouden onderzoek op geschikt is bevonden voor de vaart op de Rijn en onder de hieronder vermelde bijzondere voorwaarden tot die vaart is toegelaten.

Bijzondere voorwaarden:

.....

.....

.....

Bemanning

Voor het vaststellen van de bemanning moeten zeeschepen:

1. hetzij Deel II van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn ("RSP") toepassen
2. hetzij de bemanningsregeling toepassen overeenkomstig de bepalingen van Resolutie A.481 (XII) van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en van het internationale verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst 1978, onder de voorwaarde dat het aantal bemanningsleden ten minste overeenkomt met de minimumbemanning, voorgeschreven in Deel II van het RSP volgens exploitatiewijze B, waarbij met name rekening dient te worden gehouden met de artikelen 3.14 en 3.18.

In dit geval moeten de betreffende bescheiden, waaruit de bekwaamheid van de bemanningsleden en hun aantal blijken, aan boord aanwezig zijn. Bovendien moet zich een persoon aan boord bevinden die houder is van het Grote Patent bedoeld in het RSP, dat geldig is voor het te bevaren riviergedeelte. Na een vaartijd van ten hoogste 14 uren per tijdvak van 24 uren moet deze houder van dit patent vervangen worden door een andere houder van dit patent.

In het logboek moeten de volgende aantekeningen worden gemaakt:

- de namen van de houders van het Grote Patent die zich aan boord bevinden en het begin en einde van hun diensttijd;
- begin, onderbreking, voortzetting en einde van de vaart met telkens daarbij de vermelding van datum, tijdstip en plaats met aanduiding van de kilometerraai.

Dit certificaat is alleen geldig indien het schip is voorzien van geldige certificaten voor de zee- of kustvaart en ten hoogste tot

....., de
(plaats) (datum)

Stempel

.....
(Commissie van Deskundigen)

.....
(Handtekening)"

PROTOCOL 31

Vervoer van gevaarlijke goederen over binnenwateren

Geen besluit.

PROTOCOL 32

Uitbreiding van de Rijnhaven Weil - Nord

Besluit

De Centrale Commissie,

uitgaande van Besluit 1995-I-29 en 2009-I-22 en van de procedure overeenkomstig document TP (95) 18,

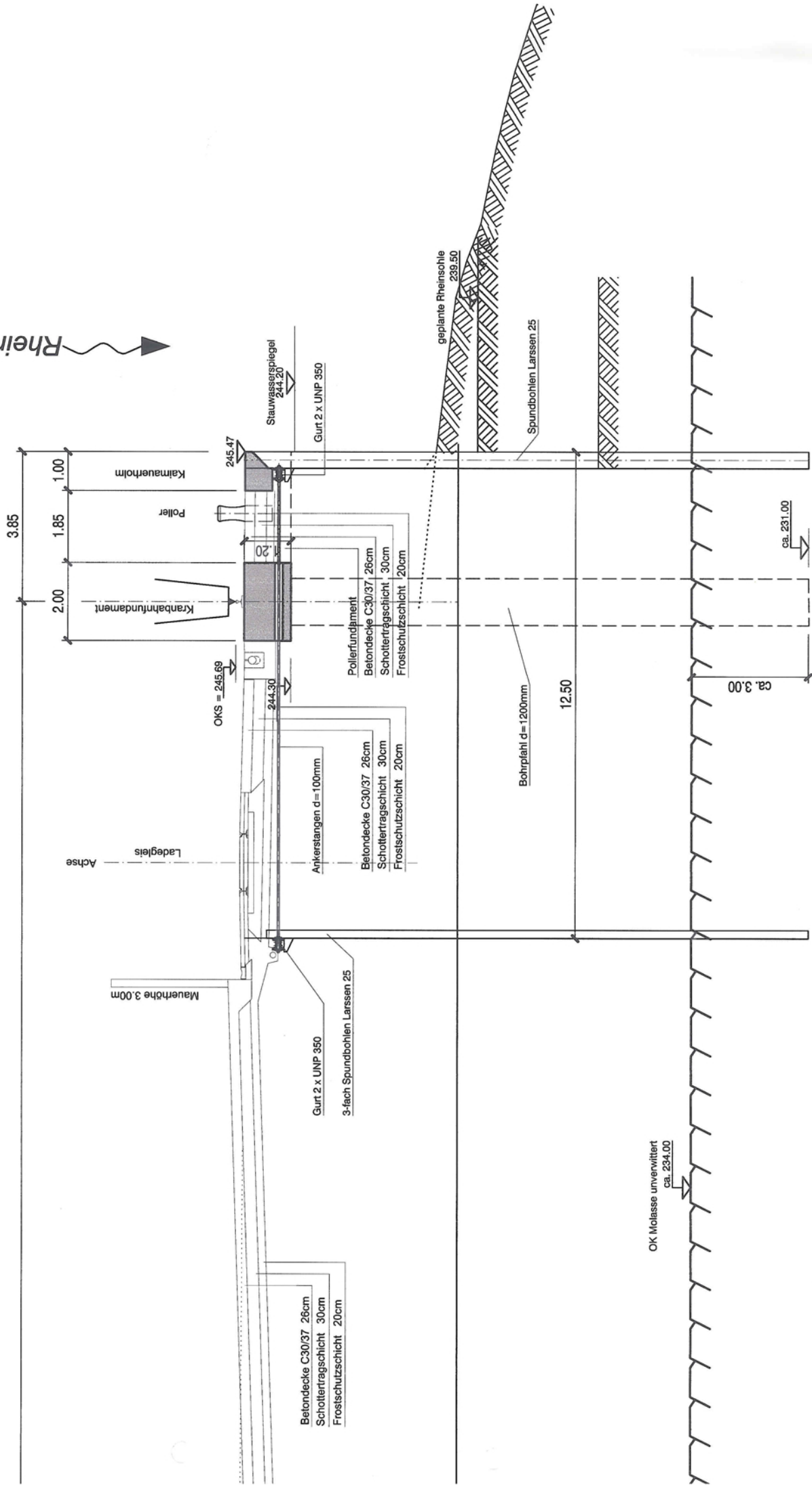
keurt, na onderzoek van alle aspecten en overeenkomstig de bestaande overeenkomsten de uitbreiding van de Rijnhaven Weil – Nord, goed.

Bijlage

De Rijnhavenmaatschappij Weil am Rhein (<http://www.rheinhafen-weil.de/>) vraagt toestemming tot de uitbreiding van de Rijnhaven Weil – Nord. De bestaande Rijnhaven Weil – Nord werd zowel in het kader van het waterrecht als van de politievoorschriften inzake de binnen- en scheepvaart in 1983 goedgekeurd. Voor de geplande uitbreiding heeft het Landratsamt Lörrach, overeenkomstig het waterrecht, een procedure ter vaststelling van het plan gestart, waarvoor de Water- en Scheepvaartdienst Freiburg verzocht werd een standpunt in te nemen. De consequenties voor de scheepvaart zijn gering, zodat de Franse en de Zwitserse delegatie direct door de Water- en scheepvaartdienst Freiburg in het kader van de vereenvoudigde procedure met een schrijven van 27.1.2010 deelgenoot werden gemaakt.

Een situatieschets en een schets van de doorsnede van het bouwwerk zijn bijgevoegd.

Rhein



PROTOCOL 33

Inlaatwerken van de geplande polder Wyhl/Weisweil

Besluit

De Centrale Commissie,

uitgaande van Besluit 1995-I-29 en 2009-I-22 en van de procedure overeenkomstig document TP (95) 18,

neemt de goedkeuring van haar Permanent Technisch Comité van het inlaatwerken van de geplande polder Wyhl/Weisweil, na onderzoek van alle aspecten en overeenkomstig de bestaande overeenkomsten, ter kennis.

Het verslag van het Permanent Technisch Comité over het project inclusief een situatieschets is in de bijlage bij dit besluit vermeld.

Bijlage

De bouw van hoogwaterstuwbekkens aan de Rijn is een onderdeel van het geïntegreerde Rijnprogramma (IRP) voor de bescherming tegen hoogwater van de deelstaat Baden-Württemberg.

In het kader van het geïntegreerde Rijnprogramma zijn totaal 13 hoogwaterstuwbekkens voorzien. Een van deze stuwbekkens is de polder Wyhl/Weisweil tussen kmr 241,5 en kmr 253,0 met een bergingsvolume van 7,7 miljoen m³ (zie de in de bijlage vermelde situatieschets).

Voor de waterwinning worden drie inlaatwerken gebouwd, die bij hoogwater totaal maximaal 218 m³/s bij Q = 4500 m³/s afvoeren.

Voor de bouw van de polder Wyhl/Weisweil voert het bevoegde presidium van het bestuur (RP) Freiburg een goedkeuringsprocedure. De water- en scheepvaartdienst (WSA) van Freiburg, die in het kader van de procedure als verantwoordelijke van openbare belangen werd gehoord, heeft eisen gesteld, in het bijzonder met betrekking tot de veiligheid en het goede verloop van het verkeer en met betrekking tot de bescherming van de Rijn in zijn functie van verkeersweg.

Onder voorbehoud van de door WSA Freiburg tijdens de procedure geformuleerde eisen, zijn er geen bezwaren tegen het uitvoeren van de inlaatwerken. Vanuit het gezichtspunt van de scheepvaart- en rivierpolitie worden door de bouw en het bedrijf van de aanleg geen nadelige effecten verwacht. De vaargeul begint op een afstand van 40 m van de rechteroever.

De WSA Freiburg werd van begin af aan door de deelstaat Baden-Württemberg bij de plannen betrokken en is in het kader van de Jour fixe doorlopend in contact met het RP Freiburg, zodat de plannen betreffende de veiligheid het goede verloop van het binnenvaartverkeer vroegtijdig worden afgestemd.

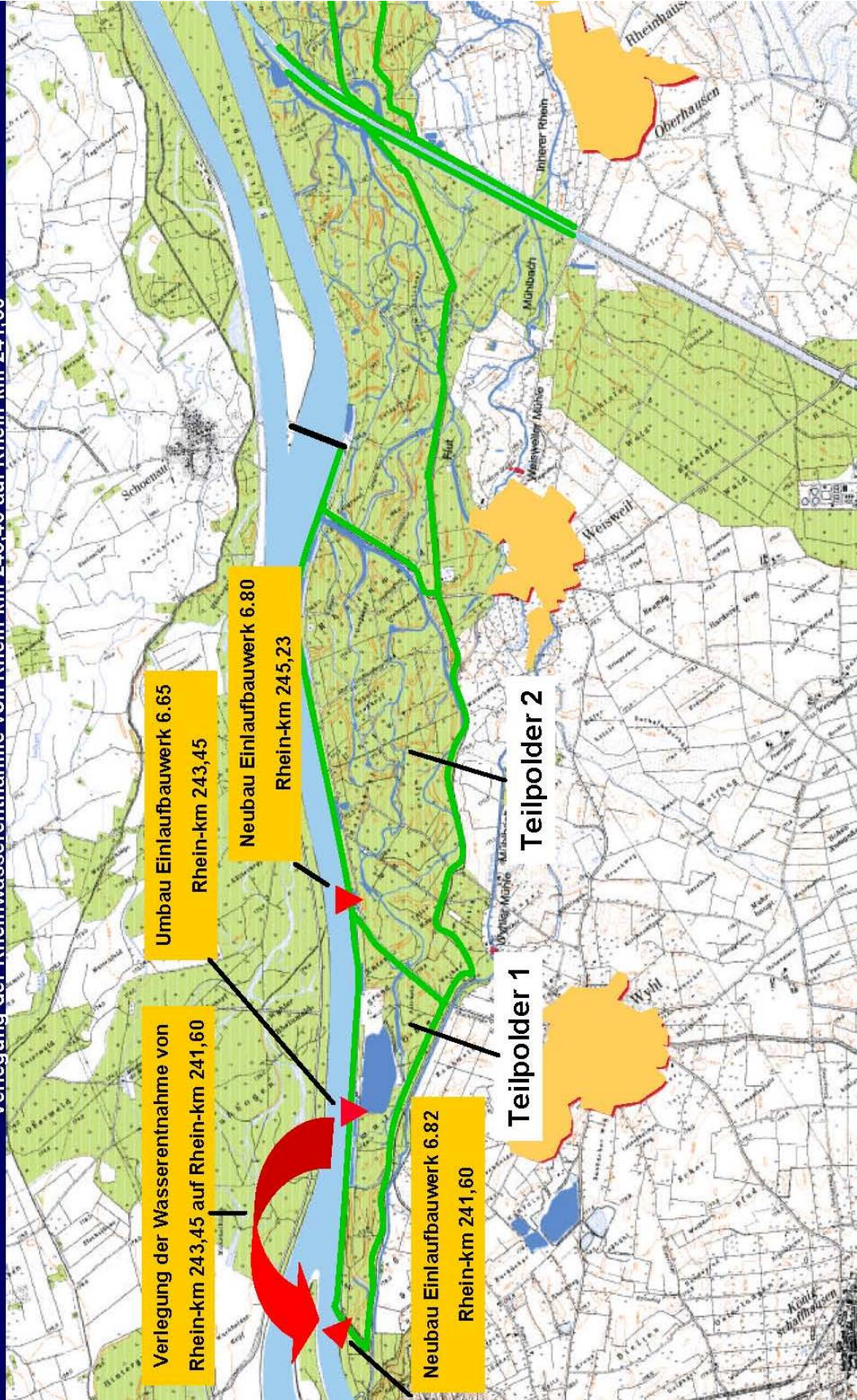
De gedetailleerde situatieschetsen en schetsen van de doorsnede zijn in de bijlage van de mededeling van de Duitse delegatie betreffende de inlaatwerken van de geplande polder Wyhl/Weisweil (TP (10) 21 rev. 1) vermeld.

Rückhalteraum Wuhl / Weisweil

Anlage 1

Geplanter Neubau / Umbau von Einlaufbauwerken

Verlegung der Rheinwasserentnahme von Rhein-km 243,45 auf Rhein-km 241,60



PROTOCOL 34

Kennisnemingen van de inwerkingstelling in de lidstaten van door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisnemingen van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften

Besluit

De Centrale Commissie neemt kennis

- van de inwerkingstelling en het opnieuw in werking treden in haar lidstaten van de in de bijlage vermelde voorschriften en tijdelijke voorschriften,
- van de beslissingen van haar comités en werkgroepen, die op grond van besluiten zijn gedelegeerd en die in de bijlagen zijn vermeld, evenals
- van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften.

Bijlagen

(separaat)

PROTOCOL 35

Goedkeuring van de rekening over het jaar 2009 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 2009 goed.

PROTOCOL 36

Goedkeuring van de rekening over het jaar 2009 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 2009 van het Administratief Centrum van de Sociale Zekerheid goed. De rekening zal ter kennis van deze instantie worden gebracht.

PROTOCOL 37

Aanvraag voor de status van erkende niet-gouvernementele organisatie

Aanvraag van AQUAPOL

Besluit

De Centrale Commissie,

gezien haar Besluit 2001-I-3.III met bijlage dat voorziet in de status van erkende niet-gouvernementele organisatie en dat de voorwaarden voor het toekennen van deze status vaststelt,

gezien het verzoek tot erkenning dat AQUAPOL op 21 juli 2010 heeft ingediend, waarmee deze organisatie zich tot het naleven van de regels geldend voor de status van erkende niet-gouvernementele organisatie verbindt,

gezien het feit dat AQUAPOL op Europees niveau representatief is, en daarbij rekening houdend met de interessegebieden en geografische sectoren die door de leden van deze organisatie worden vertegenwoordigd; dat deze organisatie organismen en personeel voor de handhaving van de orde controle-instanties in de binnenvaart van verscheidene Europese Staten verenigt;

verleent de status van erkende niet-gouvernementele organisatie aan die organisatie voor een periode van 5 jaar, die verlengd kan worden, voor de volgende activiteiten van de CCR:

- bevordering van transport in de binnenvaart door een versterking van de wettelijke warborgen betreffende de veiligheid;
- harmonisatie van de wettelijke en politieke bepalingen voor de handhaving van de regelgeving ter bevordering van het Europees waterwegennet;
- controle en aanpassing van veiligheidsstandaarden;
- toekomstgericht onderzoek naar de ontwikkeling van de voorwaarden voor de toepassing van de regelgeving in de binnenvaart op gebied van ordehandhaving, veiligheid en milieubescherming;
- verbetering van het imago van de binnenvaart wat betreft ordehandhaving, veiligheid en milieubescherming;

geeft de Secretaris-Generaal de opdracht dit besluit aan AQUAPOL te doen toekomen.

PROTOCOL 38

Voor de status van erkende niet-gouvernementele organisatie

Aanvraag van de EBI

Besluit

De Centrale Commissie,

gezien haar Besluit 2001-I-3.III met bijlage dat voorziet in de status van erkende niet-gouvernementele organisatie en dat de voorwaarden voor het toekennen van deze status vaststelt,

gezien het verzoek tot erkenning dat de EBI op 7 juni 2010 heeft ingediend, waarmee deze organisatie zich tot het naleven van de regels geldend voor de status van erkende niet-gouvernementele organisatie verbindt,

gezien het feit dat EBI op Europees niveau representatief is, en daarbij rekening houdend met de beroepen en activiteiten van de leden van deze organisatie die hoofdzakelijk bestaat uit nationale verenigingen van uitrustingen- en pleziervaartuigenbouwers en andere ondernemingen die in de pleziervaart actief zijn;

verleent de status van erkende niet-gouvernementele organisatie aan die organisatie voor een periode van 5 jaar, die verlengd kan worden, voor de volgende activiteiten van de CCR:

- het rekening houden met de plezierscheepvaart in de context van de binnenvaart;
- permanente controle en aanpassing van veiligheidsstandaarden bij pleziervaartuigen;
- opleiding en de ontwikkeling van de kennis- en opleidingsvereisten voor de plezierscheepvaart;
- harmonisatie van de juridische en economische bepalingen ter bevordering van het Europees waterwegennetwerk op het gebied van de pleziervaart;
- bevordering van verbetering van de infrastructuur en de binnenhavens ten voordele van de pleziervaart;
- bevordering van technische innovaties in de binnenvaart voor de pleziervaartsector;
- Toekomstgericht onderzoek naar de technologische, economische en sociale ontwikkeling van het vervoer over binnenwateren in de pleziervaartsector;
- beperking van uitlaatmissies die mogelijkwijze ontstaan zijn uit de pleziervaart;
- verbetering van het imago van de binnenvaart;

geeft de Secretaris-Generaal de opdracht dit besluit aan EBI te doen toekomen.

PROTOCOL 39

Voor de status van erkende niet-gouvernementele organisatie

Aanvraag van EDINNA

Besluit

De Centrale Commissie,

gezien haar Besluit 2001-I-3.III met bijlage dat voorziet in de status van erkende niet-gouvernementele organisatie en dat de voorwaarden voor het toekennen van deze status vaststelt,

Gezien het verzoek tot erkenning dat EDINNA (Education in Inland Navigation) op 13 september 2010 heeft ingediend, waarmee deze organisatie zich tot het naleven van de regels geldend voor de status van erkende niet-gouvernementele organisatie verbindt,

gezien het feit dat EDINNA op Europees vlak representatief is, en daarbij rekening houdend met de instellingen en landen die deel uitmaken van de leden van deze organisatie, die organisaties op het gebied van het onderwijs in de binnenvaart van verscheidene Europese Staten verenigt;

verleent de status van erkende niet-gouvernementele organisatie aan die organisatie voor een periode van 5 jaar, die verlengd kan worden, voor de volgende activiteiten van de CCR:

- harmonisatie en ontwikkeling van opleidingssystemen voor het personeel;
- harmonisatie van de juridische voorwaarden, die op vlak van opleiding op het scheepvaartpersoneel van toepassing zijn, ter bevordering van een integratie van het Europees waterwegennet;

- rekening houden met de gemeenschappelijke veiligheidsbepalingen en –standaarden in het kader van de opleiding van het personeel;
- modernisering en verder ontwikkelen van de wettelijke voorschriften met betrekking tot de opleiding van het personeel;
- bevordering van technische innovatie, zoals simulatoren voor de opleiding van personeel;
- toekomstgericht onderzoek naar de vervoersontwikkeling in de binnenvaart met betrekking tot de opleiding van het personeel;

geeft de Secretaris-Generaal de opdracht dit besluit aan EDINNA te doen toekomen.

PROTOCOL 40

Ontwikkeling van scheepvaartgerelateerde verontreiniging van de Rijn - MTBE/ETBE als voorbeeld van reductie in emissies -

Geen Besluit.

PROTOCOL 41

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

Besluit

De Centrale Commissie stelt vast dat er geen bezwaar is tegen de onderbreking van het sluisbedrijf

- op het Grote Kanaal van de Elzas en op de gekanaliseerde Rijn boven Straatsburg in de nacht van 24 op 25 december 2010 en van 31 december 2010 op 1 januari 2011 tussen 20 uur en 6 uur, en
- op de Neder-Rijn en de Lek in de nacht van 24 op 25 december en van 25 op 26 december 2010 en van 31 december 2010 op 1 januari 2011 tussen 18 uur en 8 uur.

PROTOCOL 42

Onderbreking van het sluisbedrijf in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek gedurende het weekeinde

Besluit

De Centrale Commissie stelt vast dat er geen bezwaar is tegen de onderbreking van het sluisbedrijf in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek gedurende het weekeinde, en wel van zaterdag 20 uur tot zondag 8 uur en van zondag 20 uur tot maandag 6 uur, in de periode van 1 januari 2011 tot 31 december 2011.

PROTOCOL 43

Persbericht

Besluit

Het persbericht is goedgekeurd.

PROTOCOL 44

Datum van de volgende vergadering

Besluit

De volgende vergadering vindt plaats op 26 en 27 mei 2011 te Brussel.
