

**CENTRALE  
COMMISSIE  
VOOR DE  
RIJNVAART**



**VOORJAARSZITTING 2014**

**AANGENOMEN BESLUITEN**

**(2014 - I)**

**Straatsburg, 12 juni 2014**



**CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART**

**CC/R (14) 1 def.**

**VOORJAARZITTING 2014**

**AANGENOMEN BESLUITEN**

**(2014-I)**

**Straatsburg, 12 juni 2014**



# INHOUD

Bladzijde

<b>I. Opening van de zitting – Samenstelling van de Centrale Commissie – Goedkeuring van de agenda</b>	
Protocol 1: Samenstelling van de Centrale Commissie – Goedkeuring van de agenda .....	1
Protocol 2: Samenstelling van de Kamer van Beroep .....	1
<b>II. Algemene zaken</b>	
Protocol 3: Samenwerking van de CCR met de Europese Unie .....	1
Protocol 4: Samenwerking van de CCR met de internationale organisaties .....	2
Protocol 5: Herdenking van bijzondere gebeurtenissen .....	9
<b>III. juridische zaken</b>	
Protocol 6: Juridische zaken .....	9
<b>IV. Economische aspecten</b>	
Protocol 7: Economische situatie in de Rijnvaart.....	9
Protocol 8: Integratie van de binnenvaart in de logistieke ketens .....	31
<b>V. Schipperspatenten en bemanning</b>	
Protocol 9: Schipperspatenten en bemanning.....	31
<b>VI. Verkeersregels</b>	
Protocol 10: Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 van het Rijnvaartpolitiereglement (artikelen 1.08 en 7.01) .....	31
Protocol 11: Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement - Vrijstelling voor veerponten van de verplichting tot uitrusting met Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem (artikel 4.07, derde lid, eerste alinea).....	31
Protocol 12: Wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement door een voorschrift van tijdelijke aard - Minimumeisen aan en aanbevelingen voor Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus en daarmee vergelijkbare visualiseringssystemen bij het gebruik van Inland AIS-gegevens aan boord van schepen (artikel 4.07, derde lid).....	35

Protocol 13:	Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement – Vrijstelling van de verplichting tot uitrusting met Inland AIS-apparatuur voor drijvende werktuigen zonder eigen mechanische middelen tot voortbeweging (artikel 4.07, eerste lid) .....	44
<b>VII. Technische voorschriften voor schepen</b>		
Protocol 14:	Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (artt. 7.02, 11.02, 11.04, hoofdstuk 14a, artt. 15.14, 24.02, 24.06, bijlagen, I, Q, R en S) .....	48
Protocol 15:	Wijziging van het Reglement Onderzoek door een voorschrift van tijdelijke aard met betrekking tot de overgangsbepalingen in artikel 7.02, vijfde lid (artikel 24.02, tweede lid) .....	49
Protocol 16:	Moratorium voor bepaalde overgangsbepalingen van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn - Wijziging van het Reglement van Onderzoek door een voorschrift van tijdelijke aard (art. 24.02, tweede lid, in verbinding met art. 8.05, zesde lid, art. 8.10, derde lid, art. 10.04, art. 11.12, tweede, vierde, vijfde en negende lid, art. 15.06, zesde lid, art. 15.07, art. 15.08, derde lid, art. 24.03, eerste lid in verbinding met art. 3.04, zevende lid, art. 7.01, tweede lid, art. 8.10, tweede lid, artikelen 9.01 en 12.02, vijfde lid, art. 24.06, vijfde lid, in verbinding met art. 10.04, art. 11.12, tweede, vierde, vijfde en negende lid, art. 15.06, zesde lid, art. 15.07, art. 15.08, derde lid) .....	53
<b>VIII. Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg</b>		
Protocol 17:	Verbeterde aantakking van een oude Rijnarm bij kmr 336,1 – 337,1 Koblenz .....	62
Protocol 18:	Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn .....	67
Protocol 19:	Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van de sluis bij Iffezheim evenals in de sector stroomafwaarts in 2013 .....	72
<b>IX. Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van de door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisneming van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften</b>		
Protocol 20:	Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van de door comités en werkgroepen genomen beslissingen evenals kennisneming van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften .....	75
<b>X. Begroting en beheer</b>		
Protocol 21:	Begroting voor 2015 van de Centrale Commissie .....	152
Protocol 22:	Begroting voor 2015 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvaardenden .....	152
Protocol 23:	Goedkeuring van het verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2013 .....	152

**XI. Diversen**

Protocol 24: Persbericht .....	162
Protocol 25: Datum van de volgende zitting .....	162







## **AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE VOORJAARZITTING 2014**

---

### **PROTOCOL 1**

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

Geen besluit.

### **PROTOCOL 2**

#### **Samenstelling van de Kamer van Beroep**

##### **Besluit**

I.

De Centrale Commissie

verleent eervol ontslag aan mevrouw H el ne ABELSON GEBHARDT (Frankrijk), rechter, en

wijst op voorstel van de Franse delegatie en met de instemming van de heer Bernard BANGRATZ, rechter-plaatsvervanger, overeenkomstig artikel 45bis van de Herzienne Rijnvaartakte van 17 oktober 1868 in de versie van 20 november 1963, de heer Jean-Marie WOEHLING (Frankrijk) aan als rechter voor de ambtsperiode van 12 juni 2014 tot en met 31 december 2015.

II.

De Centrale Commissie

willigt het eervolle ontslag van de heer Herman CRAEYBECKX (België), rechter, in en op voorstel van de Belgische delegatie,

benoemt overeenkomstig artikel 45a van de Herzienne Rijnvaartakte van 17 oktober 1868 in de versie van 20 november 1963, de heer Paul DE BAETS (België) tot plaatsvervangend rechter en de heer Antoon VERSTREKEN (België) tot rechter voor de periode van 12 juni 2014 tot en met 31 december 2015.

### **PROTOCOL 3**

#### **Samenwerking van de CCR met de Europese Unie**

Geen besluit.

## **PROTOCOL 4**

### **Samenwerking van de CCR met de internationale organisaties**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie

neemt met bevreemding kennis van de ondertekening op 25 maart 2014 door de heer Nilles, voorzitter van de Moezelcommissie, en de heer Van der Werf, secretaris-generaal van de Centrale Commissie, van de bijgevoegde met de Moezelcommissie gesloten samenwerkingsovereenkomst.

#### **Bijlage**



### Arrangement de coopération entre la Commission Centrale pour la navigation du Rhin et la Commission de la Moselle

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (ci-après « CCNR ») et la Commission de la Moselle (ci-après « CM »),

vu l'échange de lettres entre le Secrétaire Général de la CCNR et le Président de la CM en date du 12 septembre 2008 ;

considérant la volonté de la CCNR et de la CM d'approfondir leur coopération et d'améliorer l'efficacité des travaux menés ;

considérant la volonté de la CM de faire avancer les développements en cours sur un plan européen, et plus particulièrement dans le cadre du développement d'une stratégie pour la gestion des corridors (le Rhin et la Moselle se trouvent sur le corridor 9 du CEF) ;

considérant la volonté de la CCNR de prendre en compte le nouveau cadre qui se créera à la suite de l'arrangement entre la CCNR et l'UE dans sa collaboration avec la CM,

conviennent de ce qui suit :

#### Article 1

Le présent arrangement a pour objet d'établir une coopération renforcée entre la CCNR et la CM en concordance et en soutien de la politique européenne pour le développement et la promotion de la navigation intérieure.

Les deux parties visent, en particulier dans certains domaines, précisés à l'article 5, une coopération renforcée et une simplification des processus de travail, sans pour autant porter atteinte à l'indépendance des deux institutions.

#### Article 2

La CCNR reconnaît à la CM le statut d'observateur conformément aux dispositions de son règlement intérieur. A ce titre, la CM pourra participer sans droit de vote à la session plénière, aux comités et à leurs groupes de travail, selon les modalités définies par ces organes. Les ordres du jour, comptes rendus ou autres documents relatifs à ces organes lui seront adressés. Elle sera informée des réunions d'étude ou d'information, tables rondes et conférences, etc. organisées par la CCNR et sera invitée à ces dernières.

le rd

### Article 3

La CM reconnaît à la CCNR le statut d'observateur conformément aux dispositions de son règlement intérieur. A ce titre la CCNR pourra participer sans droit de vote à la session plénière, aux comités et à leurs groupes de travail, selon les modalités définies par ces organes. Les ordres du jour, comptes rendus ou autres documents relatifs à ces organes lui seront adressés. Elle sera informée des réunions d'étude ou d'information, tables rondes et conférences, etc. organisées par la CM et sera invitée à ces dernières.

### Article 4

1. La CCNR et la CM conviennent que des échanges sur les programmes de travail respectifs seront conduits par les Secrétariats, en vue d'une identification des points d'intérêt commun et d'une définition de projets de coopération renforcée dans les domaines prévus à l'article 5. A cet effet, leurs Secrétariats prendront les dispositions nécessaires. Ils tiendront à échéance régulière et au moins une fois par an des réunions de coordination. Un compte-rendu de ces réunions de coordination sera dressé. Un programme d'activités commun et une planification des échéances des activités seront élaborés. Les délégations de part et d'autre seront régulièrement tenues informées.
2. Le Secrétariat de la CCNR informera régulièrement la CM sur la mise en œuvre de l'Arrangement administratif avec la DG MOVE de la Commission Européenne. Il lui fournira les renseignements pertinents en temps utile.
3. Le Secrétariat de la CCNR informera la CM d'une manière adaptée de la coopération interinstitutionnelle relative à la navigation intérieure, notamment avec la Commission du Danube et la CEE-ONU.
4. Le Secrétariat de la CCNR informera régulièrement la CM sur les travaux visés aux paragraphes 2 et 3, à l'occasion de la session plénière de la CM.

### Article 5

1. Les domaines de coopération renforcée retenus par la CCNR et la CM sont les suivants :
  - a) le suivi économique du transport par voie d'eau ;
  - b) les activités réglementaires des deux commissions et notamment celles relatives aux règles de police.
2. La CCNR et la CM se concerteront :
  - a) pour les questions relatives à la promotion du transport fluvial ;
  - b) quant à la participation aux domaines d'action visés dans la communication NAIADES II et notamment l'intégration du transport fluvial dans des chaînes logistiques multimodales et sur les plateformes qui y sont rattachées.
3. La CCNR et la CM échangeront des informations dans les domaines suivants :
  - a) les questions relatives à la mise en œuvre et à l'application des règles concernant le personnel navigant, en particulier concernant la reconnaissance de titres non rhénans (certificat de conduite et certificat d'aptitude à la conduite au radar) sur le Rhin et la Moselle.
  - b) le développement de l'infrastructure au regard des défis écologiques et des contraintes découlant de la réglementation pertinente.



#### Article 6

La CM (Secrétariat et Comité des Péages) sera invitée à participer aux travaux relatifs à l'observation du marché que la CCNR développe en association avec la Commission Européenne et la profession de la navigation intérieure. La CCNR communiquera à la CM les résultats des travaux en cours. La CM communiquera à la CCNR les informations qu'elle a recueillies relatives au trafic sur la Moselle, en vue d'une prise en compte adéquate du marché mosellan dans l'observation du marché européen. Les deux Commissions conviendront des modalités d'un travail commun en ce qui concerne le trafic Rhin-Moselle et sa promotion ainsi que sur l'économie et les coûts des transports fluviaux. La prise en compte du marché mosellan dans le cadre de la future observation du marché sera examinée par les deux Secrétariats en tenant compte des échéances concernées.

#### Article 7

1. Dans le cadre de la coopération relative aux règles de police, les travaux d'harmonisation entre le RPNM et le RPNR seront poursuivis. A cet égard, des réunions communes des organes compétents de part et d'autre seront prévues. Une attention particulière sera portée à la mise en œuvre des services d'information fluviale (SIF), afin de réunir les conditions d'une plus grande harmonisation.
2. La CCNR et la CM s'engagent à se concerter étroitement en matière de mise en œuvre de l'arrangement RAINWAT. Les deux Secrétariats prennent les dispositions nécessaires notamment pour l'adoption du nouveau guide de radiotéléphonie et sa mise à jour périodique.

#### Article 8

La CCNR et la CM développeront leur coopération par le biais de stages du personnel des Secrétariats respectifs, en particulier pour les aspects économiques et les activités réglementaires communes aux deux commissions, en vue d'un échange d'expériences et d'une collaboration suivie.

#### Article 9

Le présent arrangement de coopération entrera en vigueur à la date de la réalisation de l'échange de lettres approuvant le présent arrangement.

#### Article 10

Cet arrangement remplace l'arrangement de coopération conclu par échange de lettres en date du 12 septembre 2008.

#### Article 11

Le présent arrangement de coopération pourra être révisé à la demande de chaque partie ou dénoncé, la dénonciation prenant effet au terme d'un préavis de trois mois.

Straßburg/Strasbourg, 25 IV 2014

Für die ZKR/Pour la CCNR

Der Generalsekretär/Le Secrétaire Général  
Hans van der WERF

Trier Trèves,

Für die MK/Pour la CM

Der Präsident/Le Président  
Max NILLÉS

\*\*\*



ZENTRAKKOMMISSION  
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT



## **Abmachung für die Kooperation zwischen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Moselkommission**

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (im Folgenden „ZKR“ genannt) und die Moselkommission (im Folgenden „MK“ genannt),

gestützt auf den Briefwechsel vom 12. September 2008 zwischen dem Generalsekretär der ZKR und dem Präsidenten der MK;

in der Erwägung, dass die ZKR und die MK ihre Kooperation intensivieren und die Arbeiten effizienter gestalten/ möchten;

in der Erwägung, dass die MK, insbesondere bei der Strategieentwicklung für das Korridormanagement (Rhein und Mosel befinden sich im Korridor 9 des CEF), die laufenden Entwicklungen auf EU-Ebene weiter vorantreiben möchte;

in der Erwägung, dass die ZKR dem neuen Rahmen, der infolge der Vereinbarung zwischen ZKR und EU entstehen wird, in ihrer Zusammenarbeit mit der MK Rechnung tragen möchte;

kommen wie folgt überein:

### **Artikel 1**

Diese Abmachung hat zum Inhalt eine Intensivierung der Kooperation zwischen der ZKR und der MK in Übereinstimmung und Unterstützung der europäischen Politik zur Entwicklung und Förderung der Binnenschifffahrt.

Die beiden Parteien streben insbesondere in den in Artikel 5 genannten Teilbereichen eine verstärkte Zusammenarbeit und eine Vereinfachung der Arbeitsprozesse an, unbeschadet der Unabhängigkeit beider Institutionen.

### **Artikel 2**

Die ZKR räumt der MK nach Maßgabe ihrer Geschäftsordnung den Status des Beobachters ein. Als solcher kann die MK ohne Stimmrecht an der Plenarsitzung, an den Sitzungen der Ausschüsse und deren Arbeitsgruppen gemäß den von diesen Organen definierten Modalitäten teilnehmen. Ihr werden für diese Organe die Tagesordnungen, Niederschriften oder andere Dokumente übermittelt. Sie wird über die von der ZKR veranstalteten Arbeits- oder Informationssitzungen, Runde-Tisch-Gespräche, Konferenzen usw. unterrichtet und eingeladen.

### Artikel 3

Die MK räumt der ZKR nach Maßgabe ihrer Geschäftsordnung den Status des Beobachters ein. Als solcher kann die ZKR ohne Stimmrecht an der Plenarsitzung, an den Sitzungen der Ausschüsse und deren Arbeitsgruppen gemäß den von diesen Organen definierten Modalitäten teilnehmen. Ihr werden für diese Organe die Tagesordnungen, Niederschriften oder andere Dokumente übermittelt. Sie wird über die von der MK veranstalteten Arbeits- oder Informationssitzungen, Runde-Tisch-Gespräche, Konferenzen usw. unterrichtet und eingeladen.

### Artikel 4

1. Die ZKR und die MK vereinbaren, dass sich ihre Sekretariate über die jeweiligen Arbeitsprogramme austauschen, um Fragen von gemeinsamem Interesse zu ermitteln und Vorhaben einer verstärkten Zusammenarbeit in den in Artikel 5 genannten Bereichen festzulegen. Die Sekretariate ergreifen dazu die erforderlichen Maßnahmen. Sie halten in regelmäßigen Abständen und mindestens einmal jährlich Koordinierungssitzungen ab. Über diese Koordinierungssitzungen wird eine Niederschrift angefertigt. Es wird ein gemeinsames Tätigkeitsprogramm mit entsprechendem Zeitplan erstellt. Die Delegationen der beiden Organisationen werden regelmäßig auf dem Laufenden gehalten.
2. Das Sekretariat der ZKR unterrichtet die MK regelmäßig über die Umsetzung der Verwaltungsvereinbarung mit der GD MOVE der Europäischen Kommission und übermittelt ihr rechtzeitig alle einschlägigen Informationen.
3. Das Sekretariat der ZKR unterrichtet die MK in geeigneter Weise über die binnenschiffahrtsbezogene interinstitutionelle Zusammenarbeit, namentlich mit der Donaukommission und der UN-ECE.
4. Das Sekretariat der ZKR unterrichtet die MK anlässlich deren Plenarsitzung regelmäßig über die in den Absätzen 2 und 3 genannten Arbeiten.

### Artikel 5

1. In folgenden Bereichen wird eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen ZKR und MK angestrebt:
  - a) wirtschaftliche Beobachtung des Binnenschiffverkehrs;
  - b) verordnungsrechtliche Arbeiten der beiden Kommissionen, insbesondere jene in Bezug auf die Schifffahrtspolizeiverordnungen.
2. Die ZKR und die MK stimmen sich ab über
  - a) Angelegenheiten der Förderung des Binnenschiffsverkehrs;
  - b) die Beteiligung an den in der Mitteilung NAIADES II genannten Maßnahmenbereiche, insbesondere die Integration der Binnenschifffahrt in multimodale Logistikketten sowie daran angebundene Plattformen.
3. Die ZKR und die MK tauschen in folgenden Bereichen regelmäßig Informationen aus:
  - a) Fragen zur Umsetzung und Anwendung der Vorschriften bezüglich des Schiffspersonals, insbesondere bezüglich der Anerkennung der nichtrheinischen Nachweise (Schiffsführerzeugnisse und Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt) auf dem Rhein und der Mosel.
  - b) Entwicklung der Infrastruktur in Bezug auf umweltrelevante Herausforderungen und Sachzwänge, die sich aus den maßgeblichen Vorschriften ergeben.



#### Artikel 6

Die MK (Sekretariat und Ausschuss für Schifffahrtsabgaben) wird zur Mitarbeit an der Marktbeobachtung eingeladen, welche die ZKR in Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission und dem Binnenschifffahrtsgewerbe aufbaut. Die ZKR unterrichtet die MK über die Ergebnisse der laufenden Arbeiten. Die MK teilt der ZKR die ihr vorliegenden Informationen über den Moselverkehr mit, damit der Moselschifffahrtsmarkt im Rahmen der europäischen Marktbeobachtung angemessen berücksichtigt werden kann. Beide Kommissionen vereinbaren für den Rhein-Mosel-Verkehr und dessen Förderung sowie für den Bereich der Wirtschaft und der Beförderungskosten in der Binnenschifffahrt die Modalitäten einer gemeinsamen Arbeit. Die Art und Weise, wie der Rheinschifffahrtsmarkt in die künftige Marktbeobachtung integriert werden soll, wird von den beiden Sekretariaten unter Berücksichtigung der entsprechenden Zeitvorgaben festgesetzt.

#### Artikel 7

1. Im Rahmen der Zusammenarbeit in Bezug auf die Schifffahrtspolizeiverordnungen werden die Arbeiten zur Harmonisierung der MoselSchPV und der RheinSchPV fortgesetzt. Dazu werden gemeinsame Sitzungen der zuständigen Organe beider Seiten anberaumt. Besonderes Augenmerk wird auf der Einführung der Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) liegen, um die Voraussetzungen für eine stärkere Harmonisierung zu schaffen.
2. Die ZKR und die MK verpflichten sich, im Hinblick auf die Umsetzung der RAINWAT-Vereinbarung eng abzustimmen. Die beiden Sekretariate ergreifen dazu die erforderlichen Maßnahmen, einschließlich der Annahme des neuen Handbuchs Binnenschifffahrtsfunk und dessen regelmäßiger Aktualisierung.

#### Artikel 8

Die ZKR und die MK bauen ihre Zusammenarbeit im Rahmen von Praktika der Mitarbeiter der beiden Sekretariate insbesondere in Bezug auf wirtschaftliche Aspekte und die gemeinsamen verordnungsrechtlichen Arbeiten der beiden Kommissionen zum Zwecke des Erfahrungsaustauschs und der weiteren Zusammenarbeit aus.

#### Artikel 9

Diese Kooperationsabmachung tritt an dem Tag in Kraft, an dem der Briefwechsel stattfindet, durch den diese Abmachung gebilligt wird.

#### Artikel 10

Diese Abmachung ersetzt die Kooperationsabmachung, die durch den Briefwechsel vom 12. September 2008 geschlossen wurde.

#### Artikel 11

Diese Kooperationsabmachung kann auf Antrag jeder der beiden Parteien geändert oder gekündigt werden; die Kündigung wird nach Ablauf einer dreimonatigen Kündigungsfrist wirksam.

Straßburg/Strasbourg, 25.11.2014

Für die ZKR/Pour la CCNR

Der Generalsekretär/Le Secrétaire Général  
Hans van der WERF

Trier/Trèves,

Für die MK/Pour la CM

Der Präsident/Le Président  
Max NILLES

\*\*\*



## **PROTOCOL 5**

### **Herdenking van bijzondere gebeurtenissen**

#### **Voorstel voor de feestelijke herdenking van het tweehonderdjarig bestaan van de CCR (2015)**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie neemt met tevredenheid kennis van de uitnodiging van de Nederlandse delegatie om de voorjaarsvergadering 2015 te Rotterdam te laten plaatsvinden.

## **PROTOCOL 6**

### **Juridische zaken**

Geen besluit.

## **PROTOCOL 7**

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

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

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

neemt kennis van het verslag over de economische situatie in de Rijnvaart voor 2013 en de vooruitzichten voor 2014/2015.

#### **Bijlage**

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

### De binnenvaartmarkt in 2013 en vooruitzichten voor 2014/2015

#### 1. Macro-economische randvoorwaarden en totale goederenvervoer over de Rijn

Nadat het reële bbp in de Europese Unie in 2012 met in totaal 0,4% was gekrompen, stond 2013 voor Europa in het teken van stagnatie met een lichte neiging tot herstel in het tweede semester. Tekenend daarvoor was de ontwikkeling in Nederland, waar het reële bbp in de tweede helft van 2013 weer licht groeide na anderhalf jaar recessie.

**Tabel 1: verandering van het reëel bruto binnenland product in de EU-landen\***

Land	Jaar / Periode							
	2004-2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
EU totaal	2,3	-4,5	2,0	1,7	-0,4	0,1	1,5	2,0
Rijngebied								
2. België	2,3	-2,8	2,3	1,8	-0,1	0,2	1,4	1,7
3. Duitsland	2,0	-5,1	4,0	3,3	0,7	0,4	1,8	2,0
4. Frankrijk	1,8	-3,1	1,7	2,0	0,0	0,3	1,0	1,7
5. Nederland	2,7	-3,7	1,5	0,9	-1,2	-0,8	1,0	1,3
Donaugebied								
6. Oostenrijk	2,8	-3,8	1,8	2,8	0,9	0,3	1,5	1,8
7. Slowakije	7,2	-4,9	4,4	3,0	1,8	0,8	2,3	3,2
8. Hongarije	2,7	-6,8	1,1	1,6	-1,7	1,1	2,1	2,1
9. Roemenië	6,8	-6,6	-1,1	2,2	0,7	3,5	2,3	2,5

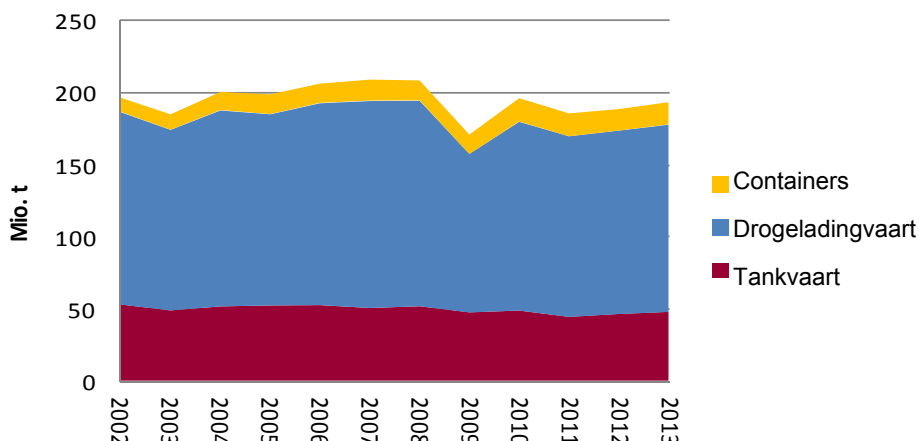
Bron: Europese Commissie (2014). \* Getallen voor 2014 en 2015 zijn vooruitzichten

Sinds 2010 treedt dus een broos herstel in met regelmatige terugvallen. In de loop van 2013 verschenen er steeds meer groesignalen, waar echter nog immer risico's tegenover stonden. Rekening houdend met die risico's<sup>1</sup> verwacht men dat de economische groei in Europa in 2014 en 2015 weer aan zal trekken.

De macro-economische vooruitblik wijst dus op een toename in het vervoer over de Rijn voor 2014 en 2015. In 2013 werd er 193,5 mln. ton over de Rijn vervoerd en werden er 41,4 mld. tonkilometers afgelegd.

<sup>1</sup> Als risico's kunnen genoemd worden: het niet consequent doorvoeren van fiscale en institutionele hervormingen, geopolitieke risico's in energierijke landen en deflatiegevaar in de eurozone. Bron van de gebruikte analyse: Europese Commissie (2014) – European Economic Forecast – Winter 2014, verschenen in februari 2014

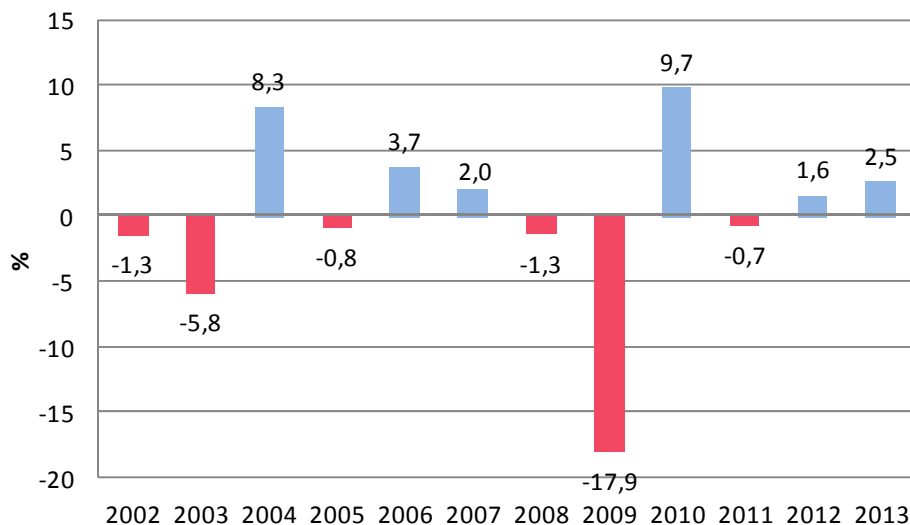
**Afbeelding 1: Goederenvervoer over de traditionele Rijn in mln. ton (2002-2013)**



Bron: destatis

In de periode 2004-2013 nam het vervoer over de Rijn met gemiddeld 0,7% toe. Dat gemiddelde werd echter sterk beïnvloed door het eenmalige effect van de economische crisis in 2009.

**Afbeelding 2: Jaarlijkse schommelingen in het goederenvervoer over de traditionele Rijn (in % ten opzichte van het jaar ervoor) in de periode 2002-2013**



Bron: Berekening CCR

De onderlinge verhoudingen tussen de drie hoofdsegmenten in het Rijnvervoer (droge bulkgoederen, vloeibare bulkgoederen en containers) zijn pakweg de afgelopen 10 jaar min of meer gelijk gebleven.

**Tabel 1: Aandeel van de afzonderlijke marktsegmenten in de vervoersvolumes op de Rijn\***

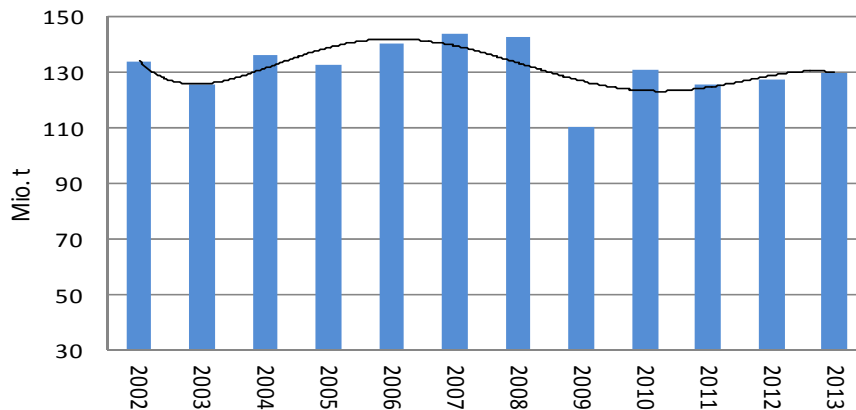
Aandeel in %	2002	2013
Droge bulkgoederen	68	67
Vloeibare bulkgoederen	27	25
Containers	5	8

Bron: destatis. \*Getallen zijn afgerond

## 2. Drogeladingvaart

- In vergelijking met 2012 werden er in 2013 2% meer droge bulkgoederen vervoerd en kwam het totaal op 130 mln. ton.
- 2012 en 2013 vertoonden een licht stijgende trend, die met een gemiddelde groei van 1,8% per jaar echter lager uitviel dan in de tankvaart.
- Het niveau van voor de crisis werd in 2013 nog niet bereikt (het verschil met 2008 bedroeg in 2013 9%)

**Afbeelding 3: Vervoersvolumes van droge bulkgoederen over de Rijn 2002-2013**



Bron: destatis

### 2.1 Land- en bosbouw

Over de traditionele Rijn werd per maand circa 1 mln. ton land- en bosbouwproducten vervoerd, waarvan ongeveer 60% graan. In de loop van het jaar werd in augustus het hoogste vervoersvolume bereikt. In 2013 werden met circa 12,6 mln. ton en een vervoersprestatie van ongeveer 3,2 mld. tkm de resultaten van 2012 licht verbeterd.

De graanoogst brengt een sterk seizoenseffect met zich mee. In augustus liggen de vervoersprestatie en het vervoersvolume respectievelijk 20% en 10% hoger dan het jaargemiddelde.

Om de ontwikkeling over een langere periode te kunnen beoordelen, moeten de land- en bosbouwproducten samen genomen worden met levensmiddelen en veevoeders.<sup>2</sup>

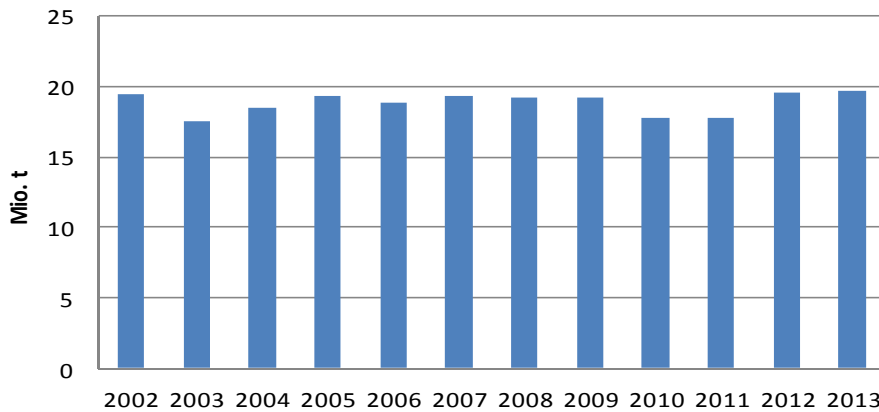
### 2.2 Levensmiddelen en veevoeders

De binnenvaart vormt een belangrijke schakel in de logistieke keten van bedrijven die grondstoffen voor levensmiddelen verwerken. Daarbij worden maïs, oliehoudende zaden en cacao verwerkt tot levensmiddelen, veevoeders en hernieuwbare energieproducten. In 2013 werd 7 mln. ton levensmiddelen en veevoeders over de Rijn vervoerd, wat een evenaring was van het resultaat van 2012. De vervoersprestatie bedroeg 1,5 mld. tkm.

Over de periode 2002-2013 was de algemene trend voor de marktsegmenten 'land- en bosbouwproducten' plus 'levensmiddelen en veevoeders' relatief constant. De afgelopen twee jaar, 2012 en 2013, werd er steeds een kleine 20 mln. ton vervoerd.

<sup>2</sup> Dit vloeit voort uit de omschakeling van de goederenindeling NST/R naar NST 2007.

**Afbeelding 4: Vervoersvolumes van land- en bosbouwproducten, levensmiddelen en veevoeders over de Rijn (2002-2013)**



Bron: Berekening CCR met gegevens van destatis

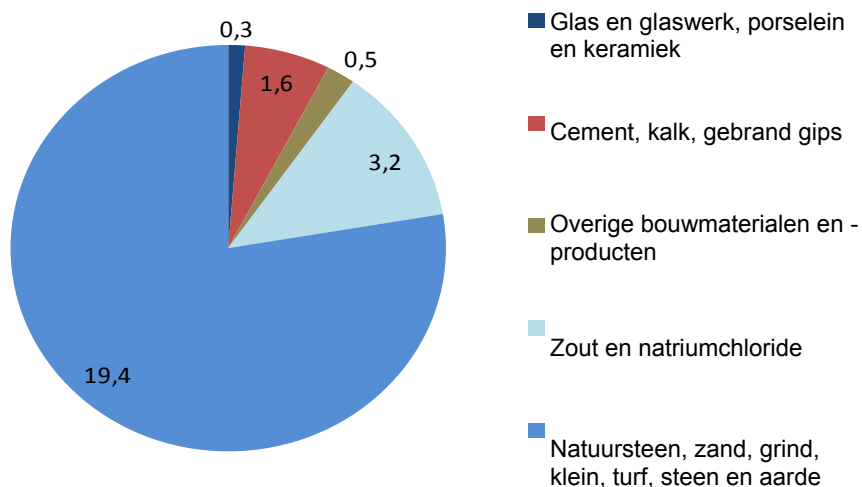
De vooruitzichten voor de toekomst zien er in principe goed uit.

- Circa 60% van de levensmiddelen en veevoeders die over de Rijn vervoerd worden zijn plantaardige oliën en vetten, die op hun beurt als grondstof dienen voor de productie van biodiesel en ethanol. Zo bestaat er een nauwe band met deze nieuwe markt.
- Op dit gebied telt Europa inmiddels tal van productieplaatsen, waarbij de binnenvaart een belangrijke rol speelt voor de aan- en afvoerlogistiek: oliën en oliehoudende zaden worden per schip aangevoerd naar Rotterdam en andere Rijn- en Donauhavens, waar ze in bioraffinaderijen verwerkt worden tot hernieuwbare brandstoffen.

### 2.3 Zand, aarde en bouwmaterialen

In totaal werd er in dit marktsegment in 2013 circa mln. ton vervoerd (+3% ten opzichte van 2012) en de vervoersprestatie bedroeg 4,8 mld. tkm. In 2013 bestond meer dan drie kwart van de totale vervoersvraag uit natuursteen, zand, grind en aarde.

**Afbeelding 5: Vervoer van zand, aarde en bouwmaterialen over de Rijn in 2013 (mln. ton)**



Bron: Berekening CCR op basis van gegevens van destatis

## Vooruitzichten

Als men de cijfers van verschillende jaren met elkaar vergelijkt, wordt duidelijk dat de hoeveelheid zand, aarde en bouwmaterialen die over de Rijn is vervoerd, tussen 2002 en 2013 min of meer gelijk is gebleven. Vanwege diverse beperkende factoren valt er voor de toekomst in dit goederensegment niet met een stijging te rekenen.

### 2.4 Steenkool

Steenkool, qua vervoersvolume een van de belangrijkste goederensegmenten over de Rijn, zit in 2013 duidelijk in de lift. Met een jaarresultaat van 33,7 mln. ton en een vervoersprestatie van om en nabij de 6,1 mld. tkm werd een nieuw record gevestigd.

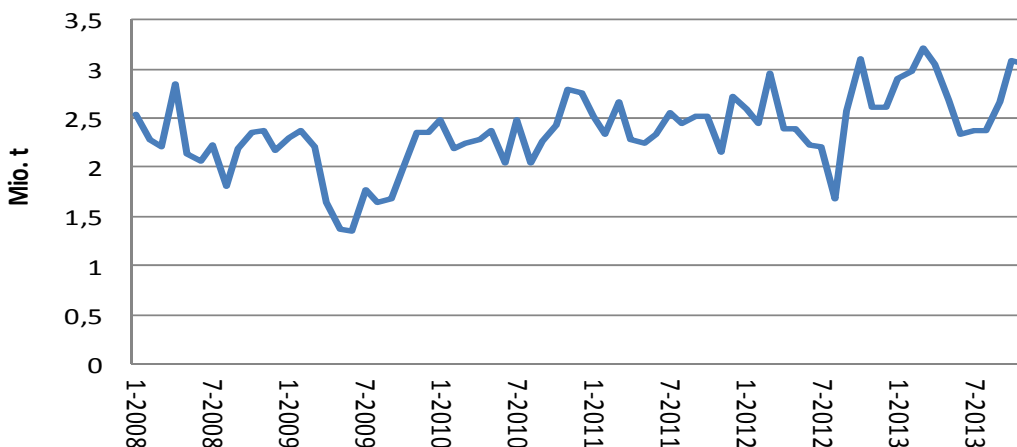
Die toename was ook al en in dezelfde mate te zien in de eerdere schakels in de logistieke keten (alle cijfers geven de verandering in procent aan in 2013 ten opzichte van 2012):

- Aanvoer van steenkool naar de zeehaven van Rotterdam: +22,3 %
- Vervoer van steenkool over de Nederlandse binnenwateren: +14 %
- Invoer van steenkool naar Duitsland: +15,1 %
- Vervoer van steenkool over de traditionele Rijn: + 13 %

Deze opwaartse trend vloeit voort uit de lage steenkoolprijzen die de vraag in de energiesector hebben aangezwengeld. De prijzen liggen momenteel zo laag vanwege het overvloedige aanbod op de wereldmarkt en de lage transportkosten (vervoer over zee + over de Rijn).

Het Nederlandse Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) stelt dat de stijging in het vervoer van steenkool een doorslaggevende factor is voor de toegenomen export van Nederland naar Duitsland over de binnenwateren. Vooral vanwege dit effect steeg de uitvoer met 4%.

#### **Afbeelding 6: Maandelijks vervoer van steenkool over de Rijn (2008-2013)**



Bron: Berekening CCR op basis van gegevens van destatis

## Vooruitzichten

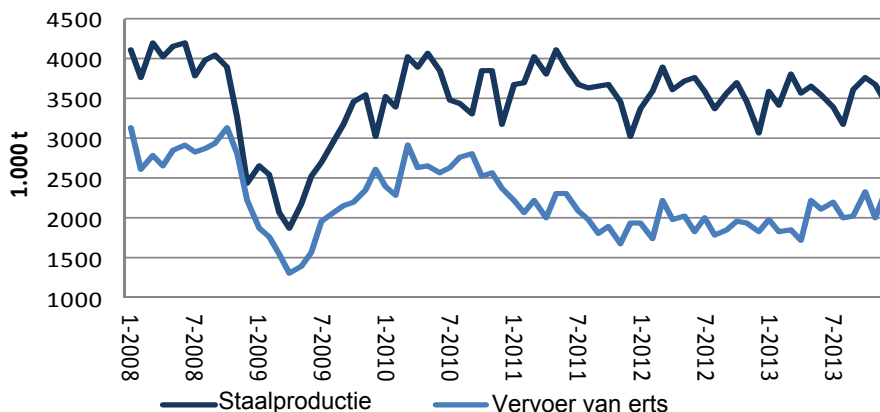
- Op de korte tot middellange termijn valt te verwachten dat het vervoer van steenkool vooral vanwege de lage prijs verder zal aantrekken. Zo is de prijs van steenkool ook in de eerste maanden van 2014 weer verder gedaald.<sup>3</sup>
- In de haven van Rotterdam steeg de invoer van steenkool in het eerst kwartaal van 2014 opnieuw met 15%. Basiseffecten waren hierbij echter doorslaggevend. Door de zeer warme winter werd er geen extra steenkool nageleverd.<sup>4</sup>
- Op de lange termijn wijst de trend echter op stagnerende tot licht afnemende inkomsten uit steenkool in de Rijnvaart. Vooral de nagestreefde energietransitie is hier debet aan. Daardoor zal het aandeel van steenkool in het stroomverbruik in West-Europa op de lange termijn teruglopen.

## 2.5 Erts en staalproducten

Bij het vervoer van erts over de Rijn gaat het voor 97% om ijzererts, dat vooral uit Brazilië naar Rotterdam gebracht wordt en nodig is in de staalindustrie aan de Benedenrijn en – in aanzienlijk kleinere hoeveelheden – aan de Saar de Moezel.

De hoeveelheid erts die nodig is voor de staalindustrie aan de Benedenrijn beslaat het leeuwendeel van het totale vervoer over de Rijn, zoals blijkt uit de vervoersprestatie. Zo is de Beneden-Rijn goed voor 92% (2,3 mld. tkm) van de totale vervoersprestatie voor erts (2,5 mld. tkm). In 2013 werd er over de hele Rijn in totaal 24,6 mln. ton erts vervoerd, 2% meer dan in 2012. Ook de haven van Rotterdam noteerde een omslagstijging (met 10%).

**Afbeelding 7: Vervoersvolumes van erts over de Rijn en staalproductie in Duitsland**



Bron: World Steel Association; destatis.

Met een gemiddeld maandvolume van circa 2 mln. ton ligt het vervoer van erts echter nog steeds een derde lager dan de circa 3 mln. ton die voor het uitbreken van de economische crisis over de Rijn gebruikelijk was.

In 2013 werd er 10,6 mln. ton metalen en metaalproducten over de Rijn vervoerd, vergelijkbaar met het niveau van 2012 (10,7 mln. ton). De vervoersprestatie bedroeg 2,1 mld. tkm.

<sup>3</sup> Bron: VDKI en IMF

<sup>4</sup> Bron: Port of Rotterdam (2014): Omslag in haven van Rotterdam bijna stabiel.

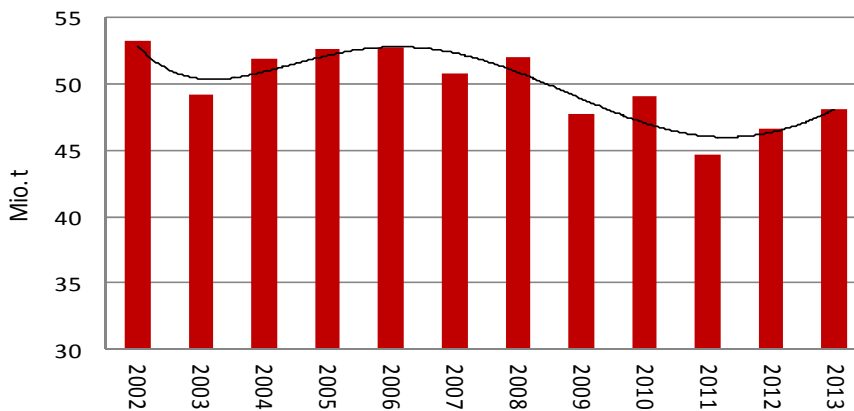
### Vooruitzichten

- Vanwege de terughoudende conjunctuur in de staalindustrie in Europa en de rest van de wereld zien de vooruitzichten er weinig rooskleurig uit. De mondiale vraag naar staal bleef ook begin 2014 erg slap.<sup>5</sup>
- Het maandelijkse vervoersvolume over de Rijn zou in 2014 net boven de grens van 2 mln. uit moeten komen. Realistisch gezien mag niet verwacht worden dat in 2014 weer het niveau van voor de crisis gehaald wordt (3 mln. per jaar in 2007 en 2008).

### 3. Tankvaart

- Het vervoer van vloeibare goederen steeg in 2013 met 3% tot 48,1 mln. ton.
- Het niveau van voor de crisis werd in 2013 nog niet gehaald (het verschil tussen 2013 en 2008 bedraagt nog steeds 8%).

**Afbeelding 8: Vervoersvolumes van vloeibare goederen over de Rijn 2002-2013**



Bron: destatis

### 3.1 Chemische producten

Met een gemiddeld maandvolume van circa 1,7 mln. ton werd een jaarresultaat van 20,8 mln. ton neergezet, wat neerkwam op een aanzienlijke vooruitgang van om en nabij de 10%. De vervoersprestatie bedroeg ongeveer 5 mld. tkm, wat een van de hoogste waarden van alle goederensegmenten is.

De chemische industrie vertoonde in 2013 een opwaartse trend. Met name in het vierde kwartaal trok de productie van de Duitse chemische industrie aan. Ook de toekomstverwachtingen van bedrijven werden steeds beter.

Voor 2014 wordt verwacht dat deze positieve trend zich doortrekt. Het Duitse *Verband der chemischen Industrie (VCI)* verwacht dat de chemische productie in 2014 met 2% zal groeien.<sup>6</sup>

<sup>5</sup> Bron: International Monetary Fund (IMF) - Commodity Market Monthly, 9 april 2014

<sup>6</sup> Bron: VCI (2014), Quartalsbericht zur wirtschaftlichen Lage der chemischen Industrie im 4. Quartal 2013 (Kwartaalrapport over de economische situatie in de chemische industrie in het vierde kwartaal van 2013)



### 3.2 Aardolieproducten

Aardolieproducten vormen het goederensegment met de hoogste vervoersprestatie over de Rijn. Bij het vervoer over de Rijn spelen meerdere factoren een rol van betekenis:

1. de spotmarkt voor ruwe olie en de (nauw daarmee verbonden) prijzen van producten op de spotmarkt
2. de termijnmarkt voor ruwe olie en de (nauw daarmee verbonden) prijzen voor termijncontracten voor aardolieproducten
3. het verbruik van de particuliere huishoudens (toonaangevend daarbij is stookolie) in samenhang met de weersomstandigheden (in het wintersemester)
4. veranderingen in het koopgedrag van consumenten

De vervoersvraag vloeit voort uit een samenspel van deze factoren, die meestal van korte duur zijn. Hieronder zal de ontwikkeling in 2013 kort geschetst worden aan de hand van de vier bovengenoemde factoren.

- *Stabiele koersbeweging op de spotmarkt voor ruwe olie:* daardoor bleef de vraag van de particuliere huishoudens beperkt tot de hoeveelheid die voor het seizoen absoluut noodzakelijk is.
- *Backwardationfase op de termijnmarkt voor ruwe olie:* was ook in 2013 een lagere stimulans voor opslag en leidde in Rotterdam tot een lagere benuttingsgraad van de tankterminals.<sup>7</sup>
- *Weersomstandigheden:* vanwege de zeer zachte winter en goed gevulde opslagtanks was de vraag naar lichte stookolie relatief laag.
- Het veranderend koopgedrag van consumenten moet beschouwd worden als een *langetermijnfactor*. Op de automarkt wijst de trend namelijk in de richting van zuinigere auto's, waardoor de vraag naar brandstoffen langzaam af zal nemen.

Het totale vervoersvolume lag rond de 30,9 mln. ton, hetgeen neerkomt op een terugval van 2% ten opzichte van 2012. De vervoersprestatie bedroeg 8,3 mld. tkm.

#### Vooruitzichten:

In het voorjaar van 2014 tekenden zich volgende trends af<sup>8</sup>:

- De olieprijs voor de categorie Brent Crude zakte licht. Dit was te wijten aan de relatief zwakke economische groei in China en de lage vraag bij eindgebruikers.
- Aangezien in het verschieft lag dat de oliehavens in Libië weer open zouden gaan, is het aanzienlijk waarschijnlijker geworden dat er zich in 2014 op de termijnmarkten vaker contangofases zullen voordoen.
- Daarmee zien de vooruitzichten op het aantrekken van de vervoersvraag er wat positiever uit dan vorig jaar. De weersomstandigheden zullen echter van groot belang zijn en die laten zich nauwelijks voorspellen.

<sup>7</sup> Bron: Port of Rotterdam (2014). Omslag in haven van Rotterdam bijna stabiel. Bericht van 17 april 2014

<sup>8</sup> Bron: OPEC (2014), Monthly Oil Market Report, 10 april 2014; Bloomberg - Brent Crude Swings into Contango for First Time Since November, artikel van 2 april 2014. Financial Times – Brent futures flip rolls up big profits – artikel van 27 februari 2013.

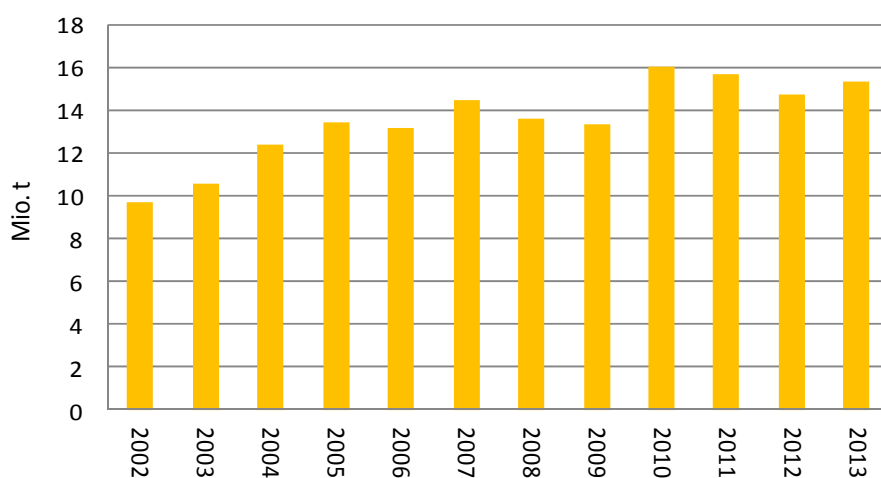
#### 4. Containers

Het containervervoer kan gekenschetst worden aan de hand van meerdere indicatoren. Hieronder worden de indicatoren vervoerd gewicht, TEU-volume en aantal behandeld.

##### *Indicator vervoerd gewicht:*

- De hoeveelheid goederen die per container vervoerd werden, steeg in 2013 met 4% ten opzichte van 2012 tot 15,3 mln. ton.
- Tussen 2000 en 2013 nam het vervoersvolume toe met 60%, waarbij het gemiddelde groeipercentage op 4,6% per jaar lag.
- Het aandeel van het in containers vervoerd gewicht in het totale goederenvervoer over de Rijn klom tussen 2002 en 2013 van 5% naar 8%.<sup>9</sup>

**Afbeelding 9: In containers vervoerde goederen over de Rijn 2002-2013**



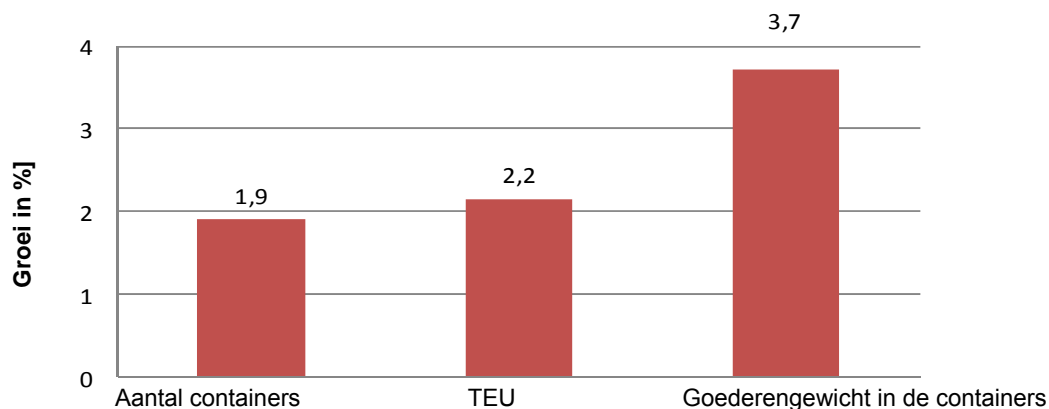
Bron: destatis

##### Indicator TEU en aantal containers:

- In 2013 werd de belangrijke grens van 2 miljoen TEU overschreden; het aantal vervoerde containers bedroeg in 2013 1,32 miljoen.
- Tussen 2000 en 2013 is het TEU-volume verdubbeld (+100%) en ging daarmee sterker vooruit dan het vervoerde gewicht (+ 60 %).

<sup>9</sup> Hierbij wordt uitgegaan van het nettogewicht van de goederen die in containers vervoerd worden (zonder het gewicht van de container zelf).

**Afbeelding 10 : Toename van het containervervoer over de Rijn in 2013 ten opzichte van 2012**



Bron: Berekening CCR op basis van gegevens van destatis

De overslag van containers in de zeehaven van Rotterdam liep licht terug met 3,3% in goederengewicht, 2,1% in TEU en 2,5% in aantal.<sup>10</sup>

Het aandeel van het Benedenrijngebied in het totale vervoer is zeer groot. Dat blijkt uit de volgende tabel met vervoerscijfers per Rijnsegment.

**Tabel 2: Containervervoer over de Rijn en per Rijnsegment 2013\***

	Aantal containers	TEU	Goederengewicht (t)
Rijn	1.317.168	2.022.963	15.257.433
1. Benedenrijn	1.296.102	1.988.660	15.062.749
2. Middenrijn	724.304	1.128.301	8.114.575
3. Bovenrijn	510.836	793.363	5.634.738

Bron: Berekening CCR op basis van gegevens van destatis. \*Rijn = totale traditionele Rijn van Rheinfelden/Zwitserland tot de Duits-Nederlandse grens. De cijfers per Rijnsegment kunnen niet opgeteld worden.

**Vooruitzichten:**

- De verwachte opleving van de wereldconjunctuur in 2014 en 2015 zorgt ervoor dat de lichte groei van de afgelopen jaren doorgetrokken kan worden.
- De intensivering van de vaarschema's op de Rijn, initiatieven op het gebied van efficiëntie en tri-modale projecten in tal van binnenhavens zorgen ook voor nieuwe impulsen.

<sup>10</sup> De totale omslag in de haven van Rotterdam bedroeg in 2013 440 mln. ton, waarvan 207 mln. ton vloeibare bulkgoederen en 89 mln. ton droge bulkgoederen. De containeroverslag daalde licht tot 121 mln. ton. Een aanzienlijk deel van de containeroverslag in Rotterdam bestaat uit feeder- of transshipmentvervoer. Rotterdam fungeert hierbij als mainport waar de containers worden overgeladen van de grote carriers naar de kleinere feederscheepen en vervoerd worden naar hun landen van bestemming in Europa (vooral het Oostzeegebied). Een klein deel van de containeroverslag is bestemd voor vervoer naar het achterland over binnenwateren en over de Rijn. Bron van de gegevens: Port of Rotterdam.

## 5. Samenvatting goederenvervoer

Onderstaande tabel biedt een overzicht van de vervoerde volumes, de verandering ten opzichte van 2012, het respectieve aandeel in het totale vervoer en de vervoersprestatie voor 2013.

**Tabel 3: Goederenvervoer over de Rijn 2013 per goederensegment en in totaal**

<i>Goederensegment</i>	<i>Vervoersvolume (mln. ton) 2013</i>	<i>Aandeel van totaal in %</i>	<i>Verandering 2013 / 2012</i>	<i>Vervoersprestatie</i>
Land- en bosbouw	12,7	6,6	+ 2 %	3,2 mld. tkm
Levensmiddelen en veevoeders	7,0	3,6	0 %	1,5 mld. tkm
Zand, aarde & bouwmaterialen	25,3	13,1	+ 3 %	4,6 mld. tkm
Steenkool	33,7	17,4	+ 13 %	6,1 mld. tkm
Erts	24,4	12,7	+ 2 %	2,5 mld. tkm
Metalen	10,6	5,5	0 %	2,1 mld. tkm
Containers	15,3	7,9	+ 3,7 %	4,6 mld. tkm *
Chemische producten	20,8	10,8	+ 11 %	5,0 mld. tkm
Aardolieproducten	30,9	16,0	- 2 %	8,3 mld. tkm
Diversen	12,5	6,5	-	3,5 mld. tkm
<b>Totaal vervoer</b>	<b>193,4</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 2,5 %</b>	<b>41,4 mld. tkm</b>

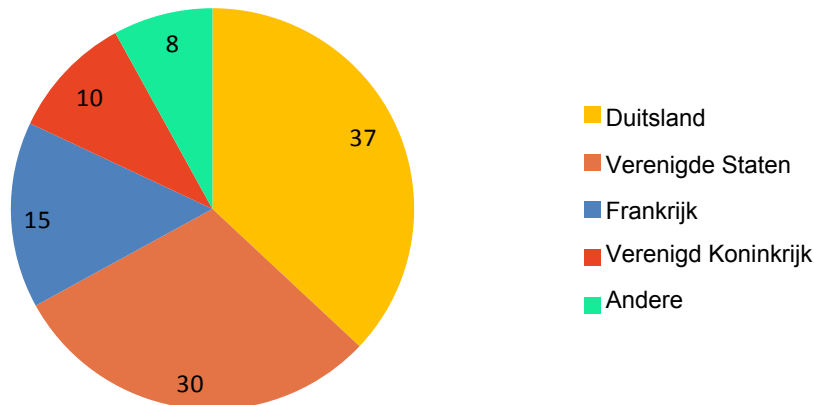
Bron: Berekening CCR. \* Voor containers zijn de TEU-km omgerekend in tkm op basis van het gemiddelde netto goederengewicht per TEU.

## 6. Vraagontwikkeling in de passagiersvaart

In 2013 liep de vraag bij Duitse passagiers licht terug, maar was er sprake van een aanhoudende groei van passagiers uit Engelstalige landen. Jaarlijks maken ongeveer 840.000 reizigers een cruise over een Europese rivier. Met circa 400.000 passagiers nam de Donau net de helft voor haar rekening.<sup>11</sup> Hieronder zijn de passagiers uitgesplitst naar land van herkomst:

<sup>11</sup> Bron: Donaukommission

**Afbeelding 11: Passagiers in de riviercruisevaart op Europese rivieren naar nationaliteit (aandeel in %)**



Bron: SeaConsult

Het aandeel van klanten uit de Verenigde Staten neemt sinds jaar en dag toe. Voor die categorie klanten zijn Europese riviercruises mede erg aantrekkelijk, omdat in een relatief kort tijdsbestek – een cruise van Amsterdam naar Boedapest duurt 12 dagen – veel Europese landen aangedaan worden zonder dat ze zelf veel hoeven te organiseren.

In 2013 liep het aantal Duitse passagiers voor het tweede jaar op rij terug. Een mogelijke verklaring hiervoor zijn de naweeën van het ongeluk met de 'Costa Concordia' in januari 2012.

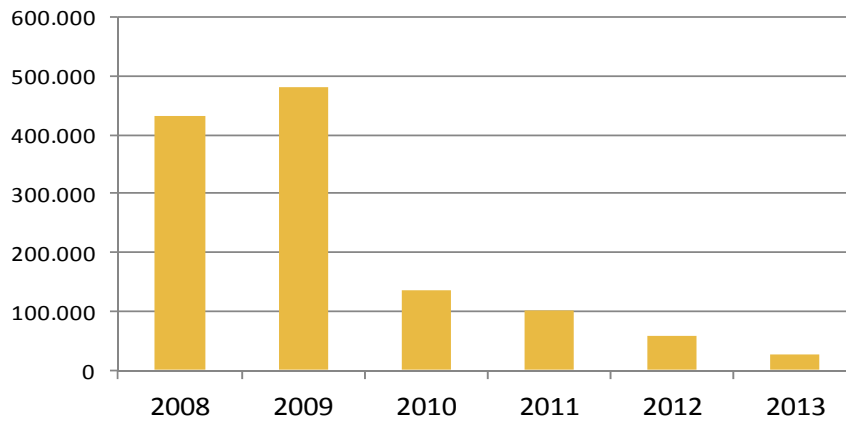
Drukkende factoren in 2013 waren de hoge waterstanden in geheel Europa en de wekenlange stakingen van sluiswachters. Beide zorgden ervoor dat de vloot enige tijd stillag en de reders aanzienlijke inkomsten derfden.

## 7. Ontwikkeling van de vloot

### 7.1 Drogeladingvaart

De aanhoudende overcapaciteit, de slechts marginale stijging van de vervoersvraag en de stagnerende vrachttarieven boden de afgelopen vier jaar nauwelijks impulsen om te investeren in nieuwe capaciteit in de drogeladingvaart. Dit wordt weerspiegeld in het aantal nieuw gebouwde schepen. Zo is de tonnage die in 2013 nieuw op de markt kwam, bijna gehalveerd ten opzichte van 2012 en lag voor heel West-Europa net onder de 30.000 ton.

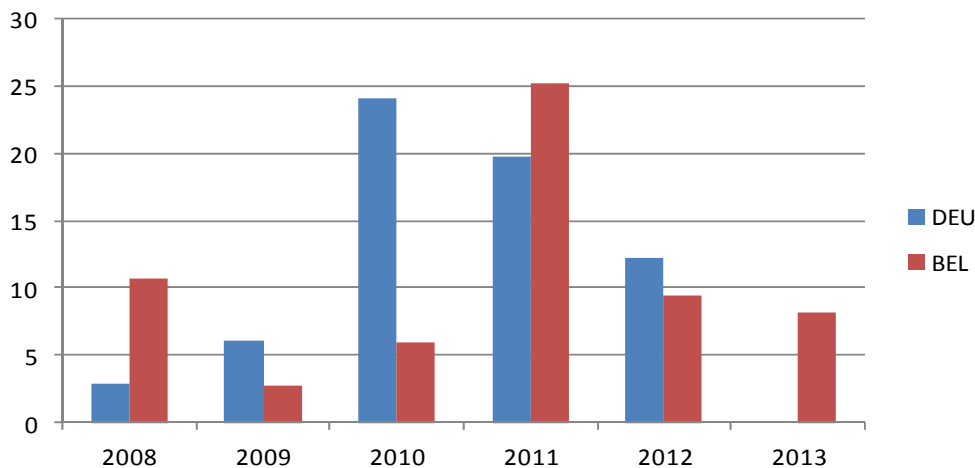
**Afbeelding 12: Nieuw gebouwde tonnage in de drogelingvaart in West-Europa (in 1.000 ton)**



Bron: IVR

Terwijl er steeds minder nieuwe schepen werden gebouwd, steeg vrijwel tegelijkertijd het aantal gesloopte schepen. Uit cijfers voor Duitsland en België blijkt dat de gesloopte tonnage in die landen in 2011 ongeveer vijf keer zo hoog lag als in 2008 en 2009.<sup>12</sup> In 2012 en 2013 daalden de sloopcijfers echter weer.

**Afbeelding 13: Gesloopte tonnage in de drogelingvaart in Duitsland en België (in 1.000 ton)**



Bron: *Zentrale Binnenschiffsbestands-Datei [Centraal Register Binnenvaartvloot] (Duitsland), Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (België)*. Voor 2013 waren er nog geen cijfers voor Duitsland beschikbaar.

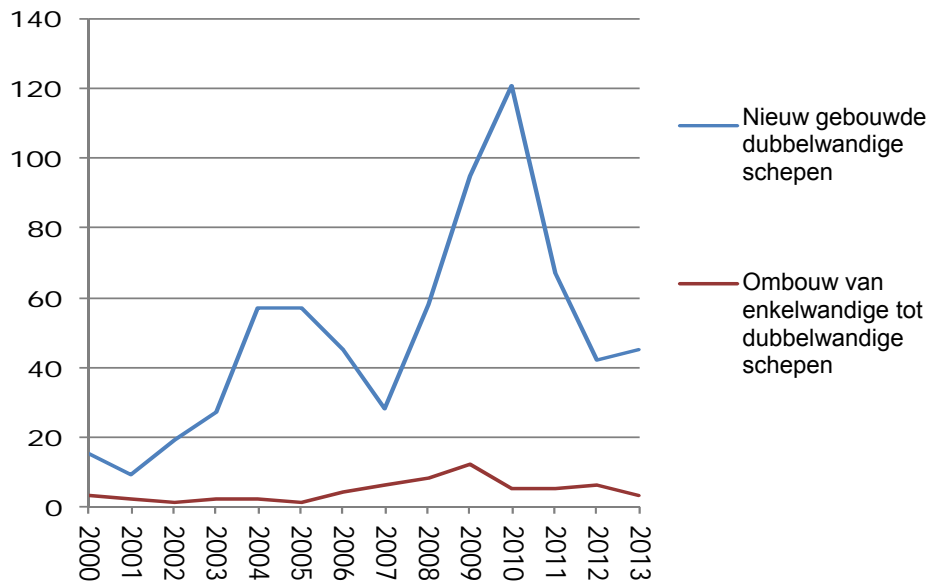
In verhouding tot de bestaande vloot is er maar een fractie gesloopt. Als percentage van het vlootbestand bedroeg de sloop voor Duitsland en België in 2011 circa 1,3%. Het gemiddeld gesloopt vlootaandeel in de periode 2008-2012 lag met 0,7% nog lager. In Duitsland en België bedroeg de totale gesloopte tonnage in de drogelingvaart in de periode 2008-2012 om en nabij de 127.000 ton.

<sup>12</sup> Voor Nederland worden de overeenkomstige cijfer momenteel nog geanalyseerd. Uit voorlopige gegevens blijkt dat de percentages de afgelopen jaren in hun totaliteit relatief vergelijkbaar waren met die in Duitsland en België.

## 7.2 Tankvaart

De bouw van nieuwe schepen zit sinds 2010, toen er nog 121 nieuwe dubbelwandige tankers op de markt kwamen, in een sterk dalende lijn. Volgens gegevens van het Europese Binnenvaart Inspectie Systeem EBIS kwamen er in 2013 in West-Europa 45 nieuwe dubbelwandige tankers op de markt, bijna evenveel als het jaar daarvoor (42). Enkelwandige tankers werden slechts met mondjesmaat omgebouwd tot dubbelwandige: slechts 3 schepen in 2013 en 6 in 2012.

**Afbeelding 14: Nieuw gebouwde dubbelwandige schepen en ombouw van enkelwandige tot dubbelwandige schepen**



Bron: EBIS

Momenteel bestaat de West-Europese tankvaartvloot voor circa 75% uit dubbelwandige schepen en dus voor 25% uit enkelwandige schepen.

Uit berekeningen blijkt dat de huidige overcapaciteit aan laadruimte in de tankvaart hoger ligt dan de overgebleven hoeveelheid laadruimte aan enkelwandige schepen. Dat illustreert dat de investeringen om van enkelwandige tankers over te schakelen op dubbelwandige, zijn doorgeschoten.

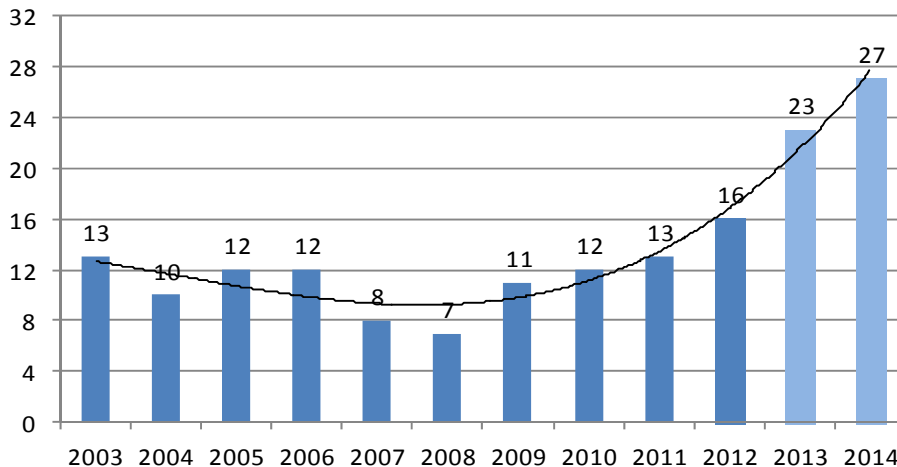
Tegelijkertijd was de hoeveelheid gesloopte laadruimte de afgelopen jaren echter beperkt, althans volgens de officiële statistieken voor Duitsland en België. In beide landen werd in de periode 2008-2012 rond de 16.000 ton laadruimte gesloopt, waarvan het leeuwendeel Duitse tankers betrof. De gesloopte laadruimte beliep minder dan 1% van het vlootbestand van beide landen.

In plaats van gesloopt, werden echter meer schepen aan het buitenland verkocht. Uit Duitse cijfers blijkt dat in 2011 en 2012 telkens bijna 10% van het vlootbestand in het buitenland verkocht werd.

## 7.3 Passagiersvaart

De sterke uitbreiding van de capaciteit in de riviercruisevaart, die in onderstaande afbeelding geïllustreerd wordt, vormt een aanleiding om de huidige ontwikkelingstrends op deze markt onder de loep te nemen om te beoordelen of er overcapaciteit dreigt te ontstaan.

**Afbeelding 15: Nieuw gebouwde cruiseschepen en opleveringsprognoses op basis van orderportefeuilles**



Bron: SeaConsult

Een verklaring voor de forse uitbreiding van de vloot moet op de eerste plaats gezocht worden in de financieringsmodellen. Daarmee worden de scheepsfondsen bedoeld. Circa de helft van het kapitaal wordt ingelegd door particuliere beleggers, de andere helft door bankkredieten. Dankzij deze gemengde financiering kunnen zeer hoge bedragen bijeengebracht worden, wat een verklaring is voor de groei die deze markt heeft doorgemaakt, zowel kwantitatief (omvang van de vloot), als kwalitatief (waarden en uitrusting van de schepen). De looptijd van deze fondsen bedraagt doorgaans 12 tot 15 jaar, waarna het schip verkocht wordt.

Belangrijke fondsmaatschappijen hebben in 2013 in de vakpers aangekondigd voorlopig geen nieuwe scheepsfondsen meer op te starten, maar de bestaande fondsen te beheren tot het einde van de looptijd. Die trendbreuk is vooral toe schrijven aan een gekelderde belangstelling onder particuliere beleggers.

Zo hebben de scheepsfondsen in het goederenvervoer aanzienlijke verliezen geleden ten gevolge van de inzakkende wereldhandel, wat het imago van scheepsfondsen in het algemeen heeft aangetast. Verder heeft het scheepsfondsenmodel aan aantrekkingskracht ingeboet, omdat de Duitse belastingwetgeving gewijzigd is.

Derhalve valt te verwachten dat de financiering van de rivercruisevaart in de toekomst een nieuwe weg in zal slaan en dat het aantal nieuwe gebouwde cruiseschepen in de komende jaren af zal vlakken.

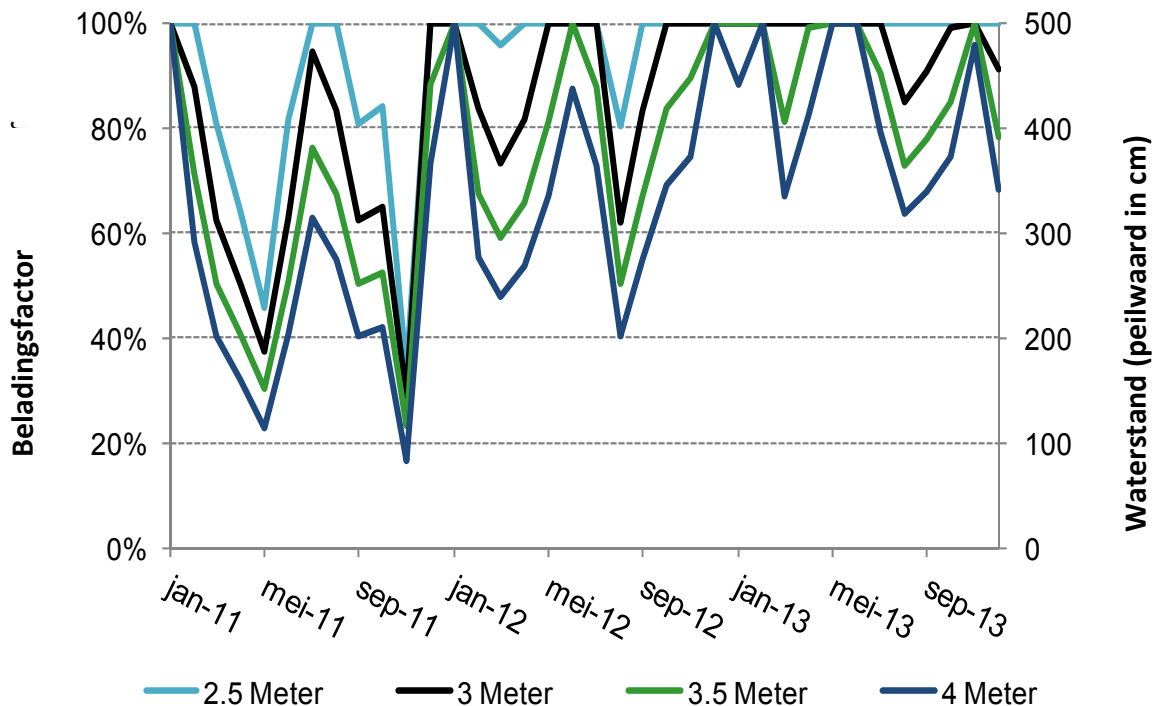
## 8. Waterstanden

Vanuit hydrologisch oogpunt waren de hoge waterstanden op de Rijn eind mei en begin juni ongetwijfeld het belangrijkste. Voor de scheepvaart leidden deze echter tot kortstondige stremmingen op de Rijn die slechts enkele dagen duurden. In augustus brak dan weer een periode van laagwater aan, die tot beperkte en lokale belemmeringen leidde.

Afgezien van bovengenoemde periodes zorgden de gunstige waterstanden over de Rijn in 2013 in totaal voor een behoorlijke beladingsgraad van de schepen, zoals blijkt uit onderstaande grafiek voor de plaats Kaub aan de Middenrijn. In vergelijking met 2013 hadden de lage waterstanden in de twee jaren daarvoor (vooral in het najaar van 2011) veel grotere effecten op de beladingsgraad.



**Afbeelding 16: Effecten van de waterstanden bij Kaub op de beladingsfactor van verschillende categorieën schepen (diepgang van 2,5 tot 4 meter)**



Bron: Berekening CCR op basis van gegevens van de Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes [Duitse federale autoriteit voor waterwegen en scheepvaart] (WSV), ter beschikking gesteld door het Bundesanstalt für Gewässerkunde [Duits federaal instituut voor waterkunde] (BfG)

De waterstanden in Maxau aan de Bovenrijn en in Ruhrort aan de Benedenrijn waren nog gunstiger dan in Kaub aan de Middenrijn.

## 9. Vrachtprijzen

### 9.1 Drogeladingvaart

Gelet op de overcapaciteit in de verhouding tussen vraag en aanbod, was de al met al bescheiden toename in de volumes ontoereikend om het niveau van de vrachtprijzen significant op te trekken. Aangezien de veelal kleine en middelgrote bedrijven weinig macht hebben tegenover de bevrachters, is het in de huidige marktsituatie moeilijk om hogere vrachtprijzen te bedingen. Dat schaafeffect van bedrijven valt ook waar te nemen in het goederenvervoer over de weg.<sup>13</sup>

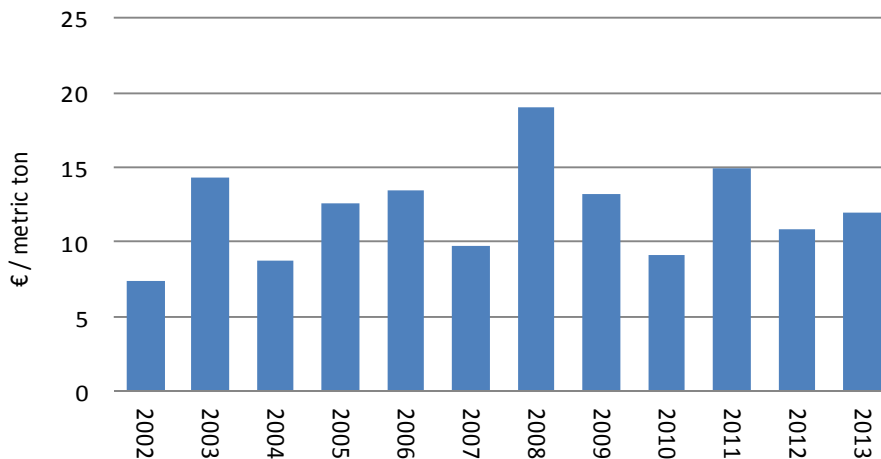
### 9.2 Tankvaart

Net als in de drogeladingvaart blijven de vrachtprijzen in de tankvaart grosso modo constant. Op het traject tussen Rotterdam en de verschillende bestemmingen in het Rijngebied lagen de vrachtprijzen in 2013 1% hoger dan in 2012.

Ook wanneer de vrachtprijzen van 2013 vergeleken worden met het niveau van 2002-2007, liggen de prijzen van 2013 circa 1% boven het gemiddelde uit die periode.

<sup>13</sup> ING Bank (2014), Kwartaalbericht Transport & Logistiek – ING Economisch Bureau. Herstel zet in, verschillen lopen op.

**Afbeelding 17: Vrachtprijzen in de tankvaart tussen Rotterdam en plaatsen aan de Rijn (jaarlijkse gemiddelden\*)**



Bron: Berekening CCR op basis van gegevens van PJK International. \* Gemiddelden van de maandelijkse vrachtprijzen voor het vervoer tussen Rotterdam en verschillende bestemmingen aan de Rijn.

In vergelijking met de twee jaren ervoor lagen de vrachtprijzen in het eerste kwartaal van 2014 relatief laag, omdat er vanwege de zachte winter maar weinig vraag was naar stookolie. In het verdere verloop van het jaar mag de gebruikelijke seizoensgebonden prijspiek verwacht worden.

## 10. Bedrijfsomstandigheden in 2013

Aangezien de omzetstatistieken voor Duitsland voor 2013 nog niet beschikbaar zijn<sup>14</sup>, wordt de ontwikkeling van de omzet in de Nederlandse binnenvaart als indicator beschouwd. Op de eerste plaats moet geconstateerd worden dat de omzetten in de Nederlandse binnenvaartsector heel 2012 en in de eerste helft van 2013 gekelderd zijn (ten opzichte van dezelfde periodes in het jaar ervoor).

In de tweede helft van 2013 trad er een licht herstel in, aansluitend op de verbeterde macro-economische situatie. Bepalend daarbij was op de eerste plaats een verbeterde ontwikkeling van de volumes, terwijl de vrachtprijzen bleven stagneren.

De stijging in het vervoerd volume in de transportsector was te danken aan de algehele opbloei in de in- en uitvoersector.<sup>15</sup> In het derde kwartaal van 2013 steeg de omzet in de Nederlandse binnenvaart met 2 à 3% ten opzichte van het jaar ervoor en in het vierde kwartaal met 1%.<sup>16</sup> Vanwege het relatief zwakke eerste halfjaar moest de omzet over heel 2013 echter 0,4% prijsgeven tegenover 2012.<sup>17</sup>

Het verschil tussen de omzetcijfers van 2012 en 2008 bedraagt toch nog 13%. Daaruit blijkt dat het verschil in omzet nog groter is dan het verschil in vervoerd volume. Die discrepantie kan worden toegeschreven aan de kwakkelende vrachtprijzen.

Gelet op de brandstofprijzen stegen de kosten slechts in beperkte mate. Qua bedrijfsresultaat hebben ondernemingen die in nieuwe scheepsruimte geïnvesteerd hebben, het een stuk moeilijker dan bedrijven die beschikken over schepen die financieel al zijn afgeschreven. Dit betreft vooral de ondernemingen in de tankvaart, die in nieuwe dubbelwandige schepen hebben geïnvesteerd en momenteel aan een moeilijke bedrijfseconomische situatie het hoofd moeten bieden. Dit blijkt uit de hoog blijvende financieringskosten en de stagnerende vrachten en omzetten.

<sup>14</sup> De omzetstatistieken voor de Duitse binnenvaart worden volgens het Duits statistisch bureau pas verwacht in september/oktober 2014

<sup>15</sup> Bron: Europese Commissie (2014) – European Economic Forecast February 2014

<sup>16</sup> Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Kwartaalmonitor Transport en logistiek, Vierde kwartaal 2013.

<sup>17</sup> Bron: ING Bank (2014), Kwartaalbericht Transport & Logistiek – ING Economisch Bureau. Herstel zet in, verschillen lopen op.

## 11. Vooruitzichten voor 2014 en 2015

De vooruitzichten voor dit en komende jaar wijzen weliswaar op een onverminderd positieve en licht versterkte groeitrend voor de vervoersvolumes. Die positieve impulsen op de omzetontwikkeling die hiervan uitgaan, worden echter sterk getemperd door aanhoudende overcapaciteit en slechts beperkt stijgende vrachtprijzen. Willen de omzetcijfers duurzaam verbeteren, moeten de vervoervolumes nog sterker groeien of zijn er andere factoren nodig, zoals dalende waterstanden. In het eerste halfjaar van 2014 heeft de tankvaart een bijzonder gespannen economische situatie gekend.

### **a) Vervoersvraag in de drogeladingvaart**

In elk goederensegment wordt verwacht dat de ontwikkelingstrends zich zullen voortzetten. Dat betekent met name dat de stijgende lijn bij steenkool doorgetrokken zal worden en dat er zich een stagnatie voor zal doen in andere segmenten in de drogeladingvaart. Gelet op het marktaandeel van alle groepen, mag de gehele drogeladingvaart rekenen op een groei van circa 2%.<sup>18</sup>

### **b) Vervoersvraag in de containervaart**

Een groei in dezelfde orde van grootte (+2%) wordt ook voorspeld voor het containervervoer. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de groeitrend in het containervervoer over de Rijn de afgelopen jaren licht is afgevlakt.

### **c) Vervoersvraag in de tankvaart**

In het licht van de verwachte prijsontwikkelingen op de markten voor ruwe olie mag er voor het vervoer van aardolieproducten geen dramatische verandering verwacht worden in de ontwikkeling van het vervoersvolume. De vervoersvraag van de chemische producten daarentegen verloopt in essentie parallel met de conjunctuur. Nu deze weer aantrekt, valt te verwachten dat ook het chemisch vervoer omhoog gaat. Onder de streep zou het vervoer in de tankvaart daarom een bescheiden progressie van ongeveer 3% moeten boeken.

---

<sup>18</sup> De ING Bank gaat in haar kwartaalbericht van maart 2014 voor het lopende jaar 2014 eveneens uit van een lichte stijging van het vervoer in de Nederlandse drogeladingvaart met 1,5 à 2%.

## **Bijlagen**

**Bijlage 1: Prognose van de vervoersvraag**

**Bijlage 2: Statistieken over nieuw gebouwde schepen 2008-2013**

**Bijlage 1: Prognose van de vervoersvraag voor 2014**

<b>Goederensegment</b>	<b>Huidige trend</b>	<b>Aandeel in het totale vervoer op basis van het vervoersvolume</b>	<b>Verwacht effect op de vervoersvraag (ten opzichte van het jaar ervoor)</b>
Landbouw & levensmiddelen	Constant hoge vervoersvolumes	14 %	0
Steenkool	Toename van de vervoersvolumes door de aantrekkelijke steenkoolprijzen	24 %	++
Staalindustrie: erts	Staalvraag lijdt nog onder wereldwijde crisisverschijnselen	17 %	-
Staalindustrie: metaal	Staalvraag lijdt nog onder wereldwijde crisisverschijnselen	7,5 %	-
Zand, aarde & bouwmaterialen	Constant hoge vervoersvolumes	18 %	0
Containers	Lichte groei	11 %	+
<b>Algemene vooruitzichten voor de ontwikkeling van de vervoersvraag in de drogeladingvaart</b>		<b>100 %</b>	<b>+</b>
Aardolieproducten	Lichte opleving van termijnmarkten te verwachten; structureel echter licht dalende trend	60 %	0
Chemie	Chemische industrie zou weer uit moeten breiden	40 %	+
<b>Algemene vooruitzichten voor de ontwikkeling van de vervoersvraag in de tankvaart</b>		<b>100 %</b>	<b>+</b>

**Bron:**

Prognose CCR

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

**Bijlage 2: Nieuw gebouwde schepen**

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

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

Bron: IVR. \* Vanwege een technische omschakeling van het scheepsregister van de IVR hebben de cijfers alleen betrekking op schepen die voor november 2013 geregistreerd stonden.

## **PROTOCOL 8**

### **Integratie van de binnenvaart in de logistieke ketens**

Geen besluit.

## **PROTOCOL 9**

### **Schipperspatenten en bemanning**

Geen besluit.

## **PROTOCOL 10**

### **Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 van het Rijnvaartpolitiereglement (Artikelen 1.08 en 7.01)**

#### **Besluit**

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

- a) Artikel 1.08, vijfde en zesde lid – Vermindering van verdrinkingsgevallen (aangenomen bij Besluit 2011-I-12),
- b) Artikel 7.01, vijfde lid – Vermindering van verdrinkingsgevallen (aangenomen bij Besluit 2011-I-12).

De voorschriften gelden van 1 december 2014 tot en met 30 november 2017.

## **PROTOCOL 11**

### **Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement - Vrijstelling voor veerponten van de verplichting tot uitrusting met Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem (Artikel 4.07, derde lid, eerste alinea)**

1. Krachtens Besluit 2013-II-16 van de CCR wordt Inland AIS alsook Inland ECDIS of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem bindend ingevoerd.
2. In dit besluit dat op 1 december 2014 in werking zal treden, is voorzien veerponten van deze verplichting tot uitrusting met een systeem voor het visualiseren van elektronische kaarten vrij te stellen.
3. Voor het praktische gebruik van Inland informatie bij het navigeren is een weergave op een elektronische kaart nodig. Aangezien een Inland AIS-apparaat geen kaart kan visualiseren, heeft de CCR besloten tot een verplichte uitrusting met Inland AIS-apparatuur alsook Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus (of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem). Met deze apparatuur kan bijvoorbeeld de vaart beter worden gepland, aangezien aldus buiten de radarreikwijdte een ontmoeting geanticipeerd kan worden. Evenzo kunnen andere schepen alleen met een radarsysteem gedetecteerd worden indien er geen tussengelegen obstakels/objecten zijn. Met Inland AIS is het mogelijk een object/schip te visualiseren, dat zich achter een obstakel, zoals een berg, bevindt.

Het Inland AIS-apparaat gekoppeld aan een Inland ECDIS in de informatiemodus (of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem) is dus een informatie-instrument waarmee de veiligheid van de scheepvaart wordt verhoogd.

4. De definitie van een veerpont in artikel 1.01, onderdeel I), van het Rijnvaartpolitiereglement luidt als volgt: "een schip dat een veerdienst onderhoudt, waarbij de vaarweg wordt overgestoken, en dat door de bevoegde autoriteit als veerpont wordt aangemerkt".
5. Vanuit de optiek van de begripsbepaling van een veerpont, houdt een Inland ECDIS-apparaat (of een daarmee vergelijkbaar systeem) geen verbetering van de veiligheid in, aangezien een oversteek slechts een planning op korte termijn vereist. Bovendien lijkt het maken van een onderscheid tussen een vrijvarende en een niet-vrijvarende veerpont niet gegrond. Dientengevolge is een aanpassing van artikel 4.07, derde lid, eerste alinea, in de op 1 december 2014 in werking tredende tekst wenselijk.
6. Onderstaand is het resultaat van de volgens de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) voorziene evaluatie weergegeven.

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

Deze wijziging beoogt een vrijstelling voor alle veerponten van de verplichting tot uitrusting met Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem.

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

Artikel 4.07, derde lid, dat op 1 december 2014 in werking treedt, schrijft voor dat uitsluitend niet-vrijvarende veerponten van deze verplichte uitrusting met Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem, zijn vrijgesteld. Vrijvarende veerponten zouden dus uitgerust moeten worden met een dergelijk apparaat.

### **Consequenties van deze wijziging**

Deze wijziging beoogt de vrijstelling voor alle veerponten van een verplichting tot uitrusting met een systeem voor het visualiseren van elektronische kaarten. De oversteek van een rivier kan dus alleen op grond van visuele informatie of door middel van een radar worden gepland. Gezien de duur van een oversteek is de reikwijdte van een radar is echter voldoende.

Het systeem voor het visualiseren van elektronische kaarten zou uitsluitend een voordeel bieden voor een veerpont die zich in een riviergedeelte bevindt waar een obstakel de reikwijdte van de radar kan verminderen. In een dergelijk geval, zou met een aan het AIS-apparaat gekoppeld visualiseringssysteem een oversteek beter gepland kunnen worden. Door middel daarvan zou de schipper kunnen weten of een schip, dat vanwege het obstakel niet op de radar zichtbaar is, varend is. Aangezien de bovenvermelde situatie bijzonder zeldzaam is, lijkt het buitensporig alle veerponten te verplichten tot een uitrusting met een dergelijk systeem. Daarentegen zou de CCR een eigenaar van een veerpont die zich in de bovenvermelde situatie bevindt, ertoe aansporen zijn/haar veerpont met een Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus of een vergelijkbaar visualiseringssysteem uit te rusten.

Om voor andere schepen goed zichtbaar te zijn, blijft een veerpont echter wel onderworpen aan de verplichting tot uitrusting met een Inland AIS-apparaat.

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

Het zou mogelijk zijn van deze wijziging af te zien. Maar voor een eigenaar van een veerpont zou dit extra kosten van circa € 400,- à 1500,- ten gevolge hebben (bron: Besluit 2013-II-16). Deze uitgave is in verhouding tot de verhoging van de veiligheid niet gegrond.



## **Besluit**

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

onder verwijzing naar haar Besluit 2013-II-16 waarmee zij verplicht tot de invoering van Inland AIS alsook Inland ECDIS of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem,

rekening houdend met het feit dat het uitrusten van een veerpont met een Inland ECDIS-apparaat (of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem) geen verbetering van de veiligheid inhoudt, aangezien een oversteek slechts een kortetermijnplanning vereist,

overwegende dat voor deze uitrustingsverplichtingen het maken van een onderscheid tussen een vrijvarende en niet-vrijvarende veerpont niet relevant is,

besluit tot de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijziging van artikel 4.07, derde lid, van het Rijnvaartpolitierglement.

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

## **Bijlage**

**Bijlage bij het protocol 11**

*Artikel 4.07, derde lid, komt als volgt te luiden:*

“Schepen die met een Inland AIS-apparaat moeten zijn uitgerust, uitgezonderd veerponten, dienen aanvullend te zijn uitgerust met een Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem dat met het Inland AIS-apparaat moet zijn verbonden en dienen dit samen met een actuele elektronische binnenvaartkaart te gebruiken.

## PROTOCOL 12

### **Wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement door een voorschrift van tijdelijke aard - Minimumeisen aan en aanbevelingen voor Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus en daarmee vergelijkbare visualiseringssystemen bij het gebruik van Inland AIS-gegevens aan boord van schepen (artikel 4.07, derde lid)**

1. Met Besluit 2013-II-16 heeft de CCR de verplichte invoering van Inland AIS en Inland ECDIS in de informatiemodus of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem aangenomen en tegelijkertijd haar Comité Politiereglement opdracht gegeven, technische minimumeisen aan en aanbevelingen voor Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus en daarmee vergelijkbare visualiseringssystemen met inbegrip van de binnenvaartkaarten daarvan, vast te leggen. Daarbij streeft de CCR op middellange termijn naar een wederzijdse aanpassing van de functies van beide typen apparaten, waardoor een verwijzing naar daarmee vergelijkbare visualiseringssystemen overbodig wordt.
2. De Werkgroep RIS heeft de minimumeisen en aanbevelingen uitgewerkt en daarbij, voor zover de in het voornoemde besluit vermelde randvoorwaarden dit toelaten, voorstellen en aanwijzingen van de Europese Expertgroep Inland ECDIS in aanmerking genomen.
3. Om de minimumeisen bindend te maken, is een verwijzing in de Rijnvaartreglementen noodzakelijk.
4. Het resultaat van de evaluatie overeenkomstig de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) wordt navolgend uiteengezet.

#### **Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden**

De minimumeisen aan Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus en daarmee vergelijkbare visualiseringssystemen bij het gebruik van Inland AIS-gegevens aan boord van schepen leggen een geheel van technische regels voor deze apparatuur vast. Met de voorgestelde wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement wordt een verwijzing naar deze minimumeisen ingevoegd en een juridische basis daarvoor gecreëerd.

#### **Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen**

De minimumeisen zouden in het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn opgenomen kunnen worden. Dit zou de wijziging van twee reglementen kunnen vereisen, aangezien de verwijzing in het Rijnvaartpolitiereglement niet zou kunnen vervallen.

#### **Consequenties van deze wijzigingen**

De gevolgen van de verplichte invoering van Inland AIS en van Inland ECDIS of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem zelf zijn met Besluit 2013-II-16 in beschouwing genomen en in het kader van een impactanalyse onderzocht. De consequenties van de nu voorziene wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement en de aan te nemen minimumeisen aan Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus en daarmee vergelijkbare visualiseringssystemen bij het gebruik van Inland AIS-gegevens aan boord van schepen gaan niet verder dan die van de voornoemde beschouwing en analyse.

## **Consequenties als de wijzigingen worden verworpen**

Van minimumeisen en aanbevelingen zou kunnen worden afgezien. Dit zou echter tot rechtsonzekerheid leiden, aangezien zowel de scheepseigenaren als de bevoegde autoriteiten voor elk geval apart een beslissing over de technische eisen aan de voorgeschreven uitrustingen zouden moeten nemen. Bovendien zou het nut van de verplichte invoering van Inland AIS en van Inland ECDIS of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem worden beperkt en er zouden onzekere verkeerssituaties ontstaan, aangezien dan niet op alle schepen de Inland AIS-gegevens betrouwbaar en makkelijk herkenbaar weergegeven kunnen worden.

## **Besluit**

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

onder verwijzing naar haar Besluit 2013-II-16, waarmee zij de verplichte invoering van Inland AIS en Inland ECDIS of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem heeft aangenomen en tegelijkertijd haar Comité Politierglement opdracht heeft gegeven technische minimumeisen aan en aanbevelingen voor Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus en daarmee vergelijkbare visualiseringssystemen met inbegrip van de elektronische binnenvaartkaarten daarvan, vast te leggen,

in de veronderstelling dat uitsluitend Inland ECDIS op de markt gangbaar zal zijn,

I

besluit tot de in bijlage 1 bij dit besluit vermelde wijziging van artikel 4.07, derde lid, van het Rijnvaartpolitierglement,

II

besluit tot de goedkeuring van de inhoud van de in de bijlage bij dit besluit in de Duitse, Franse, Nederlandse en Engelse taal vermelde minimumeisen aan en aanbevelingen voor Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus en daarmee vergelijkbare visualiseringssystemen bij het gebruik van Inland AIS-gegevens aan boord van schepen,

geeft opdracht aan haar Comité Politierglement, in het bijzonder op grond van de technische ontwikkeling en van de in de praktijk opgedane ervaring, de technische aanbevelingen en minimumeisen verder te ontwikkelen; de Werkgroep RIS dient hiertoe in samenwerking met de bestaande Europese RIS-expertgroepen voorstellen uit te werken.

De in bijlage 1 bij dit besluit vermelde wijzigingen gelden van 1 december 2014 tot en met 30 november 2017.

**Bijlage 1:** Wijziging bij artikel 4.07, derde lid, van het Rijnvaartpolitierglement door een voorschrift van tijdelijke aard

**Bijlage 2:** Minimumeisen aan Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus en daarmee vergelijkbare visualiseringssystemen bij het gebruik van Inland AIS-gegevens aan boord van schepen

**Bijlage 1 bij Protocol 12**

*De volgende volzin wordt aan artikel 4.07, derde lid, toegevoegd:*

“Het Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus, het daarmee vergelijkbare visualiseringssysteem en de elektronische binnenvaartkaarten moeten aan de minimeisen aan Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus en daarmee vergelijkbare visualiseringssystemen bij het gebruik van Inland AIS-gegevens aan boord van schepen (Besluit 2014-I-12) voldoen.”

## **Minimumeisen aan**

# **Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus en daarmee vergelijkbare visualiseringssystemen**

## **bij het gebruik van Inland AIS-gegevens aan boord van schepen**

## INHOUD

	Pagina
Voorwoord .....	5
1. Minimumeisen aan en aanbevelingen voor de elektronische binnenvaartkaarten ....	6
2. Minimumeisen aan en aanbevelingen voor het apparaat voor het visualiseren van elektronische binnenvaartkaarten .....	6
3. Minimumeisen aan en aanbevelingen voor de software waarmee elektronische binnenvaartkaarten gevisualiseerd kunnen worden .....	6





## VOORWOORD

De CCR heeft bij Besluit 2013-II-16 de uitrustings- en gebruiksverplichting van Inland AIS op de Rijn met ingang van 1 december 2014 ingevoerd.

Tegelijkertijd met de invoering van Inland AIS wordt het verplichte gebruik van Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem op schepen<sup>1</sup> vastgelegd. Het Inland AIS-apparaat moet met het Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus<sup>2</sup> of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem zijn verbonden en er moet een geüpdate elektronische binnenvaartkaart worden gebruikt.

In dit document zijn de minimumeisen aan visualiseringssystemen van elektronische kaarten bij het gebruik van Inland AIS-gegevens aan boord van schepen, vastgelegd. Bovendien worden aanbevelingen gegeven, die ertoe bijdragen de weergave van de Inland AIS-gegevens qua nauwkeurigheid, duidelijkheid en dus betrouwbaarheid te verbeteren. Deze aanbevelingen zijn niet bindend; de CCR raadt evenwel aan deze op de zelfde wijze als de bindende minimumeisen na te komen.

Teneinde fundamentele minimumeisen en aanbevelingen te identificeren, worden in de volgende hoofdstukken de volgende uitrustingen aan boord van schepen behandeld:

- a) de elektronische binnenvaartkaarten;
- b) een apparaat voor het visualiseren van elektronische binnenvaartkaarten;
- c) de software voor het visualiseren van elektronische binnenvaartkaarten.

Er dient te worden opgemerkt dat voor speciale toepassingen met een verdere strekking dan de minimumeisen, indien nodig bindende eisen kunnen worden vastgelegd door de bevoegde autoriteiten.

### Noot

Met de in dit document gebruikte formulering “visualiseringssystemen van elektronische kaarten” wordt verwezen naar

- een Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus of
- een vergelijkbaar apparaat voor het visualiseren van elektronische kaarten.

---

<sup>1</sup> Met uitzondering van veerponten

<sup>2</sup> De Inland ECDIS-Standaard maakt een onderscheid tussen de informatiemodus en de navigatiemodus. **Informatiemodus** is het gebruik van Inland ECDIS alleen voor informatiedoeleinden zonder geïntegreerd radarbeeld, **navigatiemodus** is het gebruik van Inland ECDIS voor het sturen van het schip met over de kaart geprojecteerd radarbeeld.

## **1. Minimumeisen aan en aanbevelingen voor de elektronische binnenvaartkaarten**

Minimumeisen:

- de elektronische binnenvaartkaarten geven op nauwkeurige wijze de contouren van de rivier en van de vaargeul weer en zijn op de officiële elektronische binnenvaartkaarten gebaseerd;
- de elektronische binnenvaartkaarten zijn opgeslagen in het visualiseringssysteem aan boord van het schip.

Aanbeveling:

de meest recente officiële ENC's<sup>1</sup> gebruiken.

## **2. Minimumeisen aan en aanbevelingen voor het apparaat voor het visualiseren van elektronische binnenvaartkaarten**

Minimumeisen:

- het apparaat voor het visualiseren van elektronische kaarten is door middel van een betrouwbare kabelverbinding aan het Inland AIS-apparaat aangesloten;
- tijdens de vaart van het schip is het apparaat uitsluitend voor het visualiseren van elektronische binnenvaartkaarten bestemd;
- de gevisualiseerde informatie is vanuit de stuurstand goed zichtbaar.

Aanbevelingen:

- het visualiseringssysteem van elektronische kaarten voldoet aan de eisen betreffende de geldende standaard voor Inland ECDIS in de informatiemodus;
- een aanvullend afzonderlijk visualiseringssysteem van elektronische kaarten voor de informatiemodus gebruiken, indien het schip met een Inland ECDIS-apparaat in de navigatiemodus is uitgerust.

## **3. Minimumeisen aan en aanbevelingen voor de software waarmee elektronische binnenvaartkaarten gevisualiseerd kunnen worden**

Minimumeisen:

- de software geeft de correcte en actuele positie van het eigen schip op de elektronische binnenvaartkaart weer;
- de software geeft op de elektronische binnenvaartkaart de correcte en actuele positie van de andere schepen weer;
- de software biedt de mogelijkheid de gedetailleerde lijst met AIS-informatie, als bedoeld in artikel 4.07, vierde lid, van het Rijnvaartpolitiereglement, van een gekozen schip weer te geven.

---

<sup>1</sup> ENC's: elektronische navigatiekaarten

Aanbevelingen:

- de software voor het visualiseren van elektronische binnenvaartkaarten voldoet aan de eisen betreffende de navigatiemodus van de geldende Inland ECDIS-Standaard;
- de software voor het visualiseren van een elektronische binnenvaartkaart oriënteert deze zodanig dat het schip de as van de vaarweg volgt.

## PROTOCOL 13

### **Definitieve wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement – Vrijstelling van de verplichting tot uitrusting met Inland AIS-apparatuur voor drijvende werktuigen zonder eigen mechanische middelen tot voortbeweging (artikel 4.07, eerste lid)**

1. Krachtens Besluit 2013-II-16 van de CCR wordt het uitrusten van schepen met Inland AIS alsook Inland ECDIS of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem bindend ingevoerd.
2. De definitie van een schip in artikel 1.01, onderdeel a), van het Rijnvaartpolitiereglement luidt als volgt: “een binnenschip met inbegrip van een klein schip en een veerpont, zomede een drijvend werktuig en een zeeschip”.
3. In dit besluit dat op 1 december 2014 in werking zal treden, is voorzien verschillende scheepstypen van deze verplichting vrij te stellen. Hierbij gaat het om:
  - a) schepen van duwstellen en gekoppelde samenstellen, met uitzondering van het schip dat hoofdzakelijk voor het voortbewegen zorgt,
  - b) kleine schepen, met uitzondering van
    - schepen van de politie die met een radarapparaat zijn uitgerust, en
    - schepen die van een certificaat overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn of een krachtens dit reglement als gelijkwaardig erkend certificaat zijn voorzien,
  - c) duwbakken zonder eigen mechanische middelen tot voortbeweging.
4. Een Inland AIS-apparaat is een uit de zeevaart komend systeem, dat de positie en andere veiligheidsrelevante informatie over een schip automatisch aan andere schepen verzendt. Met dit systeem kunnen dientengevolge de daarmee uitgeruste schepen elkaar zien.
5. De definitie van een drijvend werktuig in artikel 1.01, onderdeel i), van het Rijnvaartpolitiereglement luidt als volgt: “een drijvend bouwsel, met mechanische werktuigen, dat is bestemd om op vaarwegen of in havens te worden gebruikt, zoals een baggermolen, een elevator, een bok, een kraan”. Een drijvend werktuig is weliswaar meestal een gekoppeld samenstel van pontons waarop een apparaat is aangebracht (zoals een kraan of baggermolen), maar soms is het uitgerust met eigen mechanische middelen waarmee het zich op onafhankelijke wijze kan voortbewegen. Het drijvende werktuig is meestal speciaal voor bepaalde bouwwerkzaamheden ontworpen en beschikt over het algemeen niet over een stroomvoorziening, waardoor het inbouwen van een Inland AIS-apparaat dus problematisch zou zijn.
6. Juist het ontbreken van een elektrische installatie is door de CCR als reden aangevoerd om in het bovengenoemde besluit duwbakken zonder eigen mechanische middelen tot voortbeweging van de verplichting tot uitrusting met Inland AIS vrij te stellen.
7. Gezien deze aspecten lijkt het niet gegrond een drijvend werktuig zonder eigen mechanische middelen tot voortbeweging te onderwerpen aan de verplichting tot uitrusting met een Inland AIS-apparaat. Dientengevolge is een aanpassing van artikel 4.07, eerste lid, in de op 1 december 2014 in werking tredende tekst wenselijk. Aldus zullen drijvende werktuigen zonder eigen mechanische middelen tot voortbeweging tevens vrijgesteld worden van de verplichting tot uitrusting met een Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus (of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem).
8. Bovendien werden ten goede van de begrijpelijkheid in artikel 4.07, eerste lid, onderdeel b, twee aandachtstreepjes ingevoegd.
9. Onderstaand is het resultaat van de volgens de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) voorziene evaluatie weergegeven.

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

Deze wijziging beoogt een vrijstelling voor drijvende werktuigen zonder eigen middelen tot mechanische voortbeweging van de verplichting tot uitrusting met Inland AIS en Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem.

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

Artikel 4.07, eerste lid, dat op 1 december 2014 in werking treedt, schrijft voor dat drijvende werktuigen onderworpen zullen zijn aan de verplichte uitrusting met Inland AIS-apparatuur en Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem. Drijvende werktuigen zouden dus uitgerust moeten worden met dergelijke apparatuur.

### **Consequenties van deze wijziging**

Deze wijziging beoogt een vrijstelling voor drijvende werktuigen zonder eigen middelen tot mechanische voortbeweging van de verplichting tot uitrusting met Inland AIS en Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem.

Het verplicht uitrusten van drijvende werktuigen met Inland AIS-apparatuur of Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus zou praktische problemen veroorzaken omdat deze werktuigen niet over een stroomvoorziening aan boord beschikken. Daar tegenover staat dat andere schepen het drijvende werktuig niet op hun elektronische kaart zullen zien, hetgeen de veiligheid van de scheepvaart nadelig kan beïnvloeden. Een mogelijke oplossing is het informeren of signaleren op andere wijzen (bijvoorbeeld door middel van Berichten aan de scheepvaart en het plaatsen van tekens tijdens de bouwwerkzaamheden).

Tevens moet niet vergeten worden dat dit amendement uitsluitend drijvende werktuigen met een lengte van meer dan 20 m betreft. Drijvende werktuigen met een lengte van minder dan 20 m worden immers als kleine schepen beschouwd en zijn om die reden niet onderworpen aan de verplichting tot uitrusting met Inland AIS-apparatuur en Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem. Dientengevolge zouden er dus, ook zonder dit amendement, drijvende werktuigen zijn, die niet op een elektronische kaart gezien kunnen worden.

Verder zijn drijvende werktuigen met eigen mechanische middelen tot voortbeweging onderworpen aan de verplichting tot uitrusting met Inland AIS-apparatuur en Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem. Dergelijke drijvende werktuigen kunnen immers net als ieder schip varen en moeten daarom zichtbaar zijn voor andere schepen door middel van het door het Inland AIS-apparaat uitgezonden signaal.

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

Het zou mogelijk zijn van deze wijziging af te zien. Maar voor een eigenaar van een drijvend werktuig zou dit extra kosten van circa € 2 100,- à 4 500,- ten gevolge hebben (bron: Besluit 2013-II-16).

## **Besluit**

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

onder verwijzing naar haar Besluit 2013-II-16, waarmee zij de uitrusting met een Inland AIS-apparaat en een Inland ECDIS-apparaat (of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem) bindend invoert,

rekening houdend met het feit dat het uitrusten van een drijvend werktuig zonder eigen mechanische middelen tot voortbeweging met een Inland ECDIS-apparaat en een Inland ECDIS-apparaat (of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem), significante moeilijkheden veroorzaakt omdat een stroomvoorziening ontbreekt,

overwegende dat voor deze uitrustingsverplichtingen het maken van een onderscheid tussen duwbakken zonder eigen mechanische middelen tot voortbeweging en drijvende werktuigen zonder eigen mechanische middelen tot voortbeweging niet relevant is,

besluit tot de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijziging van artikel 4.07, eerste lid, van het Rijnvaartpolitiereglement.

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

## **Bijlage**

**Bijlage bij protocol 13**

*Artikel 4.07, eerste lid, komt te luiden:*

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

De eerste volzin geldt niet voor de volgende schepen:

- a) schepen van duwstellen en gekoppelde samenstellen, met uitzondering van het schip dat hoofdzakelijk voor het voortbewegen zorgt,
- b) kleine schepen, met uitzondering van
  - schepen van de politie die met een radarapparaat zijn uitgerust, en
  - schepen die van een certificaat overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn of een krachtens dit reglement als gelijkwaardig erkend certificaat zijn voorzien,
- c) duwbakken zonder eigen mechanische middelen tot voortbeweging,
- d) drijvende werktuigen zonder eigen mechanische middelen tot voortbeweging.”

## PROTOCOL 14

### **Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (artt. 7.02, 11.02, 11.04, hoofdstuk 14a, artt. 15.14, 24.02, 24.06, bijlagen, I, Q, R en S)**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie

wetende dat vóór een eventuele definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn nog verder onderzoek van de voorschriften betreffende de bescherming tegen vallen vereist is en dat de voorschriften betreffende de dode hoek en betreffende de voorzieningen voor het verzamelen en het verwijderen van huishoudelijk afvalwater met de desbetreffende voorschriften van Richtlijn 2006/87/EG tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen geharmoniseerd moeten worden,

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

- a) Artikel 7.02, tweede lid – Dode hoek  
(aangenomen bij Besluit 2002-I-31, laatstelijk verlengd bij Besluit 2011-I-13).
- b) Artikel 11.02, vierde t/m zevende lid – Bescherming tegen vallen  
(aangenomen bij Besluit 2011-I-12).
- c) Artikel 11.04, tweede lid – Gangboord  
(aangenomen bij Besluit 2011-I-12).
- d) Hoofdstuk 14a – Boordzuiveringsinstallaties  
(aangenomen bij Besluit 2010-II-27).
- e) Artikel 15.14, eerste lid – Voorzieningen voor het verzamelen en het verwijderen van huishoudelijk afvalwater  
(aangenomen bij Besluit 2010-II-27).
- f) Artikel 24.02, tweede lid, overgangsbepalingen bij artikel 11.02, vierde lid  
(aangenomen bij Besluit 2011-I-12).
- g) Artikel 24.02, tweede lid, overgangsbepalingen bij artikel 11.04, eerste en tweede lid  
(aangenomen bij Besluit 2011-I-12).
- h) Artikel 24.02, tweede lid, overgangsbepalingen bij artikel 14a.02, tweede lid, tabel 1 en 2 en vijfde lid  
(aangenomen bij Besluit 2010-II-27).
- i) Artikel 24.06, vijfde lid, overgangsbepalingen bij artikel 11.02, vierde lid  
(aangenomen bij Besluit 2011-I-12).
- j) Artikel 24.06, vijfde lid, overgangsbepalingen bij artikel 11.04, tweede lid  
(aangenomen bij Besluit 2011-I-12).
- k) Artikel 24.06, vijfde lid, overgangsbepalingen bij artikel 14a.02, tweede lid, tabel 1 en 2 en vijfde lid  
(aangenomen bij Besluit 2010-II-27).



- l) Bijlage I, schets 10 – Veiligheidstekens  
(aangenomen bij Besluit 2011-I-12).
- m) Bijlagen Q, R en S – Boordzuiveringsinstallaties  
(aangenomen bij Besluit 2010-II-27).

Het voorschrift a geldt vanaf 1 oktober 2014 tot en met 30 september 2017.

De voorschriften b t/m m gelden vanaf 1 december 2014 tot en met 30 november 2017.

## PROTOCOL 15

### **Wijziging van het Reglement Onderzoek door een voorschrift van tijdelijke aard met betrekking tot de overgangsbepalingen in artikel 7.02, vijfde lid (artikel 24.02, tweede lid)**

1. Voor een veilige vaart van binnenschepen moeten de ruiten van het stuurhuis voldoende lichtdoorlatend zijn. Overeenkomstig artikel 7.02, vijfde lid, van het ROSR wordt een minimale lichtdoorlatendheid van 75% geëist. Op bestaande vaartuigen moeten deze bepalingen overeenkomstig artikel 24.02, tweede lid, van het ROSR vanaf 2010 worden omgezet.
2. Een onderzoek naar de situatie op de bestaande schepen die in opdracht van de Nederlandse autoriteiten<sup>1</sup> is uitgevoerd, leverde de volgende resultaten op:
  - Met groen getinte stuurhuisruiten met een minimale lichtdoorlatendheid van 60% is het mogelijk ook bij slechte weersomstandigheden (regen, mist, schemering en duisternis) lichtsignalen te kunnen waarnemen en/of onderscheiden.
  - 's Nachts kunnen de plafondreflectie en de binnenverlichting van het stuurhuis de waarneming van navigatielichten sterk beïnvloeden.
  - Het vermijden van plafondreflecties en het uitschakelen of dimmen van de binnenverlichting kunnen het negatieve effect van het groen getint glas op de zichtbaarheid van de navigatielichten compenseren. Dit is niet mogelijk voor bruin getinte ruiten.
3. Op grond van de bovenstaande inzichten werden de overgangsbepalingen in artikel 24.02, tweede lid, in verbinding met artikel 7.02, vijfde lid, van het ROSR, gewijzigd, zodat voortaan groen getinte stuurhuisruiten met een minimale lichtdoorlatendheid van 60% behouden kunnen worden, onder voorwaarde dat er maatregelen worden getroffen om reflecties op de stuurhuisruiten tegen te gaan. Bronskleurige en grijze ruiten zijn vanwege hun geringe lichtdoorlatendheid niet toegestaan. Deze ruiten moeten in ieder geval worden vervangen.
4. Bij het beoordelen van de lichtdoorlatendheid kunnen de Commissies van Deskundigen ervan uitgaan dat:
  - a) volledig blank stuurhuisglas een minimale lichtdoorlatendheid heeft van 75%;
  - b) groen getint stuurhuisglas een minimale lichtdoorlatendheid heeft van 60%;
  - c) anderszins getint stuurhuisglas een lichtdoorlatendheid heeft van minder dan 60%.

---

<sup>1</sup> TNO-rapport (Concept) *Lichtdoorlating van stuurhuisruiten*, Projectnummer 057.02558, Soesterberg NL, 28 maart 2013

5. Indien een Commissie van Deskundigen twijfelt aan de minimale lichtdoorlatendheid van de stuurhuisruiten, wordt de lichtdoorlatendheid gemeten met een meetinstrument dat geschikt is voor het meten van de lichtdoorlatendheid van stuurhuisruiten van binnenvaartschepen.
6. Zodat de wijziging reeds op 1 december 2014 van kracht kan worden, wordt hier een voorschrift van tijdelijke aard voorzien, dat op een later, daartoe geëigend tijdstip door een definitieve wijziging kan worden vervangen.
7. Het resultaat van de evaluatie die op grond van de richtsnoeren van de CCR met betrekking tot haar reglementaire werkzaamheden is voorzien (Besluit 2008-I-3), is navolgend weergegeven.

### **Oogmerk van de voorgestelde wijzigingen**

Door de beoogde wijziging wordt een overgangsbepaling van het ROSR aangepast, zodat stuurhuisruiten die momenteel niet voldoen aan de vereisten met betrekking tot de lichtdoorlatendheid, onder bepaalde voorwaarden niet vervangen hoeven te worden. Deze voorwaarden bestaan uit het treffen van alternatieve maatregelen waardoor 's nachts of bij slecht zicht reflecties op de binnenkant van de stuurhuisruiten verregaand worden tegengegaan, met dien verstande dat een minimale zichtbaarheid van signaallichten of andere objecten gewaarborgd is.

### **Mogelijke alternatieven voor de voorgestelde wijzigingen**

Van de voorgestelde wijziging van het ROSR zou kunnen worden afgezien, wanneer in plaats daarvan een vereenvoudigde en gestandaardiseerde procedure voor de toepassing van artikel 24.04, vierde lid, van het ROSR – de zogenoemde hardheidsclausule – zou worden gevolgd. Deze procedure brengt echter meer administratieve lasten met zich mee, aangezien voor elk betroffen vaartuig een afzonderlijk verzoek moet worden ingediend, dat door de bevoegde autoriteiten moet worden goedgekeurd. Daarentegen kan de beoogde wijziging van het ROSR samen met andere wijzigingen van de overgangsbepalingen en dus zonder extra moeite in de nationale regelingen worden overgenomen.

### **Consequenties van deze wijzigingen**

Een groter, maar onbekend aantal vaartuigen hoeft de stuurhuisruiten niet te vervangen, op voorwaarde dat er maatregelen worden getroffen om reflecties tegen te gaan. Eigenaren die op grond van de huidige rechtssituatie de groene ruiten in het stuurhuis van hun schepen vervangen hebben, worden door deze retroactieve wijziging van de overgangsbepalingen niet met extra kosten geconfronteerd. Zij hadden de kosten voor de vervanging van de ruiten echter kunnen vermijden. Deze scheepseigenaren zijn dus financieel gezien benadeeld in vergelijking met de eigenaren die er nog niet toe over zijn gegaan om hun groen getinte ruiten te laten vervangen. De internationale vakverenigingen voor de Europese binnenvaart hebben echter laten weten<sup>2</sup> dat hun geen dienovereenkomstig geval bekend is.

### **Eventuele gevolgen wanneer de wijziging niet wordt doorgevoerd**

Voor het scheepvaartbedrijfsleven zouden kosten ter hoogte van meerdere duizend euro per vaartuig ontstaan. De kosten voor de alternatieve maatregelen om reflecties tegen te gaan, liggen daarentegen duidelijk onder dit bedrag.

---

<sup>2</sup> Zie document RV/G (13) 57 = JWG (13) 41 van 20 juni 2013.

## **Besluit**

De Centrale Commissie,

ernaar strevend, de verschillen op het gebied van de technische vereisten voor nieuwe en bestaande vaartuigen vanuit economisch en veiligheidstechnisch standpunt tot een aanvaardbaar niveau te beperken,

rekening houdend met de wens van de binnenvaartsector om, gezien de ononderbroken moeilijke financiële situatie, de aanpassing van bestaande vaartuigen aan de huidige technische voorschriften te voorkomen in gevallen waar het treffen van alternatieve maatregelen eventueel minder kosten met zich meebrengt, terwijl de veiligheid van het verkeer niet in het geding komt

erkennende dat bij naleving van bepaalde randvoorwaarden ook bij een lagere lichtdoorlatendheid van groen getinte stuurhuisruiten de zichtbaarheid van lichtsignalen in voldoende mate gewaarborgd is,

besluit over te gaan tot de wijziging van artikel 24.02, tweede lid, van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn, die in de bijlage bij dit besluit is opgenomen.

De in de bijlage opgenomen wijziging is vanaf 1 december 2014 tot en met 30 november 2017 van kracht.

### **Bijlage**

**Bijlage bij protocol 15**

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

*Artikel 7.02, vijfde lid, komt als volgt te luiden:*

"Artikel en lid	Inhoud	Termijn en/of voorwaarden
7.02 vijfde lid	Minimale lichtdoorlatendheid	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010 N.V.O. voor vaartuigen met getinte ruiten die aan de volgende eisen voldoen: - De ruiten zijn groen getint en hebben een minimale lichtdoorlatendheid van 60%. - Het plafond van het stuurhuis is zodanig uitgevoerd dat reflecties op de ruiten worden voorkomen. - Lichtbronnen in het stuurhuis moeten traploos regelbaar zijn of moeten kunnen worden uitgeschakeld. - Alle redelijke maatregelen ter vermindering van ander reflecties zijn getroffen."

## PROTOCOL 16

### **Moratorium voor bepaalde overgangsbepalingen van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn**

**Wijziging van het Reglement van Onderzoek door een voorschrift van tijdelijke aard (Art. 24.02, tweede lid, in verbinding met art. 8.05, zesde lid, art. 8.10, derde lid, art. 10.04, art. 11.12, tweede, vierde, vijfde en negende lid, art. 15.06, zesde lid, art. 15.07, art. 15.08, derde lid, art. 24.03, eerste lid in verbinding met art. 3.04, zevende lid, art. 7.01, tweede lid, art. 8.10, tweede lid, artikelen 9.01 en 12.02, vijfde lid, art. 24.06, vijfde lid, in verbinding met art. 10.04, art. 11.12, tweede, vierde, vijfde en negende lid, art. 15.06, zesde lid, art. 15.07, art. 15.08, derde lid)**

1. De CCR is het met de Europese Commissie eens dat gezien de moeilijke economische situatie in de binnenvaart een moratorium (tijdelijke opschorting van de einddatum) voor verschillende overgangsbepalingen in het Reglement van Onderzoek (ROSR) naast andere maatregelen, een mogelijkheid zou kunnen bieden om het bedrijfsleven te helpen, de moeilijke situatie het hoofd te bieden. De CCR heeft daarom het Comité Reglement van Onderzoek verzocht,
  - de voorschriften waardoor bepaalde technische eisen bij de eerste verlenging van het certificaat van onderzoek vanaf 1 januari 2015 voor bestaande schepen van kracht zullen worden (overgangsbepalingen), te onderzoeken om vast te stellen in hoeverre deze om economische of technische redenen momenteel moeilijk haalbaar zijn;
  - voorstellen voor een tijdelijke opschorting van de inwerkingtreding van overgangsbepalingen voor te leggen.

Een opschorting van de inwerkingtreding mag echter de veiligheid en milieuvriendelijkheid van de binnenvaart niet ondermijnen. Het imago van de binnenvaart als een veilige en milieuvriendelijke vervoersdrager moet worden gewaarborgd.

2. Het Comité Reglement van Onderzoek heeft - op grond van onderzoek en navraag bij het bedrijfsleven door verschillende delegaties - vastgesteld dat voor bepaalde overgangsbepalingen nader onderzoek nodig is om een overzicht te krijgen van de omvang van de problemen en voorstellen voor eventuele alternatieven te formuleren. Enkele onderzoeken bevinden zich al in een vergevorderd stadium, met andere moet nog worden begonnen. De tijdelijke verschuiving van de inwerkingtreding van deze bepalingen geeft de delegaties de mogelijkheid deze onderzoeken grondig uit te voeren en goed uitgewerkte voorstellen te kunnen doen. Bovendien heeft ook de CCR nog tijd nodig om over de ingediende voorstellen te overleggen. Op basis van deze voorstellen kan de CCR beslissen, welke daarop volgende maatregelen en aanvullende wijzigingen van de Rijnreglementen eventueel nog nodig zijn.
3. Op grond van bovenstaande inzichten en overwegingen wordt voor de in het navolgende besluit vermelde overgangsbepalingen een moratorium voorzien. De termijn van 2015 wordt voor deze overgangsbepalingen tot 2020 verlengd.
4. Opdat de wijzigingen reeds op 1 december 2014 van kracht kunnen worden, worden hier voorschriften van tijdelijke aard voorzien. De CCR kan vervolgens voor het einde van de geldigheidsduur van de voorschriften van tijdelijke aard besluiten om deze
  - door inhoudelijk gelijklopende definitieve wijzigingen te vervangen, waardoor het moratorium tot een bepaalde, vast te leggen datum wordt verlengd,
  - door andere definitieve wijzigingen te vervangen.

In functie van de resultaten het geplande, verdere onderzoek zou op dat moment voor elke bepaling een afzonderlijk besluit moeten worden genomen.

5. Het resultaat van de evaluatie die op grond van de richtsnoeren van de CCR met betrekking tot haar reglementaire werkzaamheden is voorzien (Besluit 2008-I-3), is navolgend weergegeven.

## Oogmerk van de voorgestelde wijzigingen

De omzetting van de overgangsbepalingen van het ROSR is voor veel scheepseigenaren financieel of technisch moeilijk haalbaar, met name vanwege de huidige economische problemen in de binnenvaart in Europa. Voor de in het navolgende besluit vermelde overgangsbepalingen heeft de CCR vastgesteld - op grond van onderzoek en navraag bij het bedrijfsleven door verschillende delegaties - dat nader onderzoek nodig is om een overzicht te krijgen van de omvang van de problemen en om voorstellen voor eventuele alternatieven te formuleren. De tijdelijke opschorting van de inwerkingtreding van deze bepalingen biedt de mogelijkheid deze onderzoeken grondig uit te voeren en goed uitgewerkte voorstellen te kunnen doen. Het oogmerk van de voorstellen ter wijziging van de overgangsbepalingen wordt hieronder toegelicht.

### a) Inrichting en afmetingen van ontluchtungs- en verbindingsleidingen van brandstoftanks

Een ontoereikende diameter van ontluchtungs- en verbindingsleidingen kan leiden tot het lekken van brandstof en daardoor tot een verontreiniging van het water bij het bunkeren. Ontluchtungs- en verbindingsleidingen zijn vaak zodanig in de scheepsconstructie ingepast dat het niet eenvoudig is de doorsnede van leidingen aan te passen. In de praktijk kunnen tijdens het vullen van de brandstoftanks eventueel speciale koppelstukken worden gebruikt, waardoor de doorsnede van de ontluchtungsleiding, zoals voorgeschreven in het ROSR, 1,25 keer zo groot is als die van de vulleiding. Het zou onderzocht moeten worden of er op een veilige manier kan worden gebunkerd wanneer er gebruik wordt gemaakt van specifieke koppelstukken of dat er toch gezocht moet worden naar een oplossing waarbij de leidingen worden aangepast.

### b) Geluidsgrens voor stilliggende schepen, door een varend schip voortgebracht geluid, ten hoogste toegestane niveau van de geluidsdruk in de machinekamer, niveau van de geluidsdruk voortgebracht door het schip bij de stuurstelling, geluidshinder en trillingen in verblijven

Grote delen van de bevolking hebben te kampen met gezondheidsproblemen door de geluidsoverlast van het verkeer. Op veel plaatsen zijn de oevers van de waterwegen bewoond of woont men in de nabijheid van ligplaatsen voor de binnenvaart. De nabijheid van de ligplaatsen bij woongebieden hangt samen met de wens van de binnenvaart naar sociale integratie. De geluidsemisies van de afgemeerde schepen, die voornamelijk veroorzaakt worden door lopende generatoren voor de stroomvoorziening, en van voorbijvarende schepen leiden tot klachten van de oeverbewoners. Daarom is het zaak de geluidsemisies van binnenschepen, voor zover financieel dragelijk, door technische voorzieningen zo veel mogelijk te reduceren.

De geluidsdruk in de machinekamers van binnenschepen is in de regel zo hoog dat bij de bemanning gehoorbeschadiging ontstaat wanneer zij zich bij lopende motoren in de machinekamer bevinden. Schade aan het gehoor kan echter vermeden worden door een zo kort mogelijk durende blootstelling gecombineerd met het gebruik van adequate gehoorbescherming. In de praktijk gebeurt dit ook.

Een te hoog geluidsniveau in het stuurhuis kan in extreme gevallen tot misverstanden bij het marifoonverkeer leiden. Bovendien zal een te hoog geluidsniveau de aandacht van de schipper nadelig beïnvloeden, hem sneller moe maken of op langere termijn zelfs gehoorschade veroorzaken. In tegenstelling tot het verblijf in de machinekamer, is het dragen van persoonlijke beschermingsmiddelen in het stuurhuis niet mogelijk.

Als het schip ook 's nachts vaart en het geluidsniveau en de trillingen in woonverblijven op binnenschepen te hoog zijn, kan dit het welzijn, de rust en met name ook de slaap van de bemanningsleden nadelig beïnvloeden.

Een eerste onderzoek heeft duidelijk aangetoond dat bij bestaande schepen een vermindering van de geluidsemissies en trillingen gepaard kan gaan met zeer hoge kosten. De geluidsemissies leveren echter geen rechtstreekse risico's voor de veiligheid en een soepel verloop van de binnenvaart op. Daarom is het gerechtvaardigd, meer tijd uit te trekken voor nader onderzoek, waarbij tevens de meetmethoden onder de loep genomen zouden moeten worden. Een eerste conceptrapport is inmiddels beschikbaar en naar verwachting zal de Nederlandse delegatie bij de CCR medio 2014 de resultaten van het onderzoek voorleggen. Een vervolgonderzoek, waarbij nog meer schepen zullen worden doorgemeten, zal binnen afzienbare tijd door Nederland worden aanbesteed.

c) Toepassing Europese norm op bijboten

De bijboten die reeds voorhanden zijn, moeten voldoen aan de voorschriften van het ROSR die op 30 september 2003 van kracht waren. Deze voorschriften werden op 1 oktober 2003 door een verwijzing naar de Europese norm EN 1914 : 1997 vervangen. Voor wat betreft de belangrijkste eisen stemmen de voorschriften van het ROSR overeen met de norm, met dien verstande dat het veiligheidsniveau van de vereisten in feite gelijk is.

Voor de reeds bestaande bijboten werd een overgangsbepaling voorzien op grond waarvan de bijboten bij de eerste verlenging van het certificaat van onderzoek na 1 januari 2015 aan de norm EN 1914 : 1997 zouden moeten voldoen. De aanpassing moet op grond hiervan ca. 15 jaar na de vankrachtwording van de voorschriften plaatsvinden, al naar gelang hoe lang het certificaat van onderzoek geldig is. Als het ROSR ten aanzien van de materiële eigenschappen van de uitrusting van het schip naar een Europese of internationale norm verwijst, mag de uitrusting op grond van artikel 24.04, vierde lid, ROSR na een herziening of aanpassing van de norm nog 20 jaar na deze herziening of aanpassing in gebruik blijven. Deze regel die het gebruik ook na een herziening van de norm toestaat, geldt in het onderhavige geval niet; bij een toepassing zoals hier bedoeld, zou dit echter op hetzelfde neerkomen als een moratorium, aangezien dat ertoe zou leiden dat de uitrusting binnen een periode van ongeveer 20 jaar zou moeten worden vervangen.

De aanschafkosten van een bijboot (die vanaf ongeveer 2000 € op de markt verkrijgbaar zijn) zijn in vergelijking met de hoogte van andere investeringen waar het onderhavige besluit betrekking op heeft, gering. Een uitstel van de investering bij de verlenging van het certificaat van onderzoek zal echter de financiële situatie van de scheepseigenaren en in het bijzonder die van de kleine schepen ten goede komen. Bovendien moet erop gewezen worden dat de aanschaf van een bijboot niet de enige investering is die een scheepseigenaar voor de verlenging van zijn certificaat van onderzoek moet doen.

d) Fabriekslabel, beveiliging, bescheiden aan boord

Onderzoek in Nederland heeft aangetoond dat de eisen die aan kranen gesteld worden met betrekking tot het fabriekslabel, de veiligheidseisen en het aan boord aanwezig zijn van bepaalde bescheiden, zodanig zijn dat kranen die zijn geplaatst voor de introductie van deze eisen, hier niet aan kunnen voldoen. Indien fabriekslabels en bescheiden op grond van een moratorium niet aan boord zijn, brengt dit niet per se risico's met zich mee. Voor zover technische eisen in het geding zijn die een veiligheidsrisico met zich brengen, is door experts op het gebied van kranen gemeld dat op bestaande kranen maatregelen uitgevoerd kunnen worden tegen een bedrag dat ten opzichte van een nieuwe kraan zeer veel lager ligt. Doel van het onderzoek is om vast te stellen welke aanpassingsmaatregelen onontbeerlijk zijn en hoe een toereikende veiligheid bij kranen zonder fabriekslabel en bescheiden aan boord kan worden aangetoond.

e) Vluchtwegen niet door keukens van passagiersschepen

Indien op bestaande passagiersschepen niet meer wordt toegestaan vluchtwegen door keukens te laten lopen, zal in de meeste gevallen in de accommodatie voor passagiers moeten worden gesneden door één of meerdere hutten om te bouwen tot vluchtweg. Dit is een ingrijpende operatie waarmee het verdienend vermogen van het schip wordt aangetast. Daarmee is de investering niet eenmalig, maar blijvend van invloed op het bedrijfsresultaat. Aanvullende maatregelen kunnen de risico's van vluchten door keukens tot het uiterste minimum beperken. Doel van het onderzoek is om vast te stellen, welke alternatieve maatregelen die toch een toereikend veiligheidsniveau waarborgen, voor bestaande schepen kunnen worden toegelaten. Het is het wenselijk, het onderzoek snel af te ronden, zodat vluchtwegen door keukens kunnen worden vermeden of om de veiligheid door alternatieve maatregelen te waarborgen.

f) Eisen aan het voortstuwingsstelsel van passagiersschepen

De eisen aan de voortstuwingsinstallatie van passagiersschepen vloeien voort uit een voorstel van de internationale vakorganisaties voor de binnenvaart en hangen samen met het feit dat er aan boord van passagiersschepen geen reddingsmiddelen voorhanden zijn die een evacuatie van de passagiers mogelijk zouden maken. Daarom moeten passagiersschepen met een lengte van meer dan 25 m voorzien zijn van een tweede, onafhankelijke aandrijving in een gescheiden machinekamer, zodat het mogelijk is om ook bij het uitvallen van de hoofdaandrijving, bijvoorbeeld als gevolg van een brand of binnendringend water in de machinekamer, het passagiersschip snel naar de oever te varen en de passagiers direct aan land te laten gaan of in ondiep water te evacueren.

Een verbouwing om een tweede, onafhankelijke voortstuwingsinstallatie op een bestaand schip in te bouwen, is zeer complex en kan er zelfs toe leiden dat er een volledig nieuwe aandrijvingsinstallatie moet worden ingebouwd en delen van de scheepsromp moeten worden aangepast. Er bestaan alternatieve mogelijkheden voor de evacuatie van passagiers van schepen. Een moratorium biedt de gelegenheid vast te stellen of voor bestaande schepen alternatieve mogelijkheden kunnen worden toegelaten en zo ja, onder welke voorwaarden. Toen de CCR deze voorschriften aannam, heeft het bedrijfsleven al verzocht, alternatieven in deze zin voor bestaande schepen voor te stellen.

g) Eisen aan de alarminstallatie voor het waarschuwen van het boordpersoneel en de bemanning van passagiersschepen

Bij een ongeval met individuele passagiers of wanneer er een situatie ontstaat, waardoor de veiligheid van alle passagiers in gevaar komt, moeten de scheepsleiding en bemanning van het passagiersschip snel gewaarschuwd worden, zodat er meteen noodmaatregelen getroffen kunnen worden. Hiervoor zijn alarminstallaties zeer geschikt. Als een dergelijke alarminstallatie moet worden gerealiseerd op een schip waar de bemanning geen permanent zicht heeft op alle door passagiers bezette ruimten, wordt deze maatregel door de sector onderschreven. De inbouw van een dergelijke installatie wordt echter ook op kleine schepen voor dagtochten voorgeschreven. Dit gaat met hoge kosten gepaard en voor deze schepen wordt het nut van de bepaling bestreden, omdat de bemanning altijd permanent zicht heeft op door passagiers bezette ruimten. Daarom is het gerechtvaardigd, tijd voor aanvullend onderzoek uit te trekken, waaruit moet blijken of een alternatief noodplan een vergelijkbaar veiligheidsniveau oplevert en dus een zinvol alternatief kan zijn.



#### h) Eisen aan elektrische installaties

Om aan te tonen dat de elektrische installaties voldoen aan de desbetreffende vereisten, moeten bij de Commissie van Deskundigen diverse documenten worden voorgelegd. De administratieve verplichting die hiermee samenhangt, vormt het echte probleem. Een overzichtsschema van de gehele elektrische installatie en de schema's van diverse onderdelen daarvan, alsmede de opgave van de soort en de doorsnede van de kabels zijn op oudere schepen doorgaans niet beschikbaar. Dit zijn zaken die niet door een elektricien kunnen worden gemaakt zonder dat hij de hele elektrische installatie tot in detail gezien heeft. Het ontbreken van deze schema's zegt verder niets over de veiligheid van de installaties. De Nederlandse delegatie zal binnenkort een onderzoek naar alternatieve mogelijkheden in opdracht geven.

#### **Mogelijke alternatieven voor de voorgestelde wijzigingen**

Van de voorgestelde wijzigingen van het ROSR zou kunnen worden afgezien, wanneer in plaats daarvan een vereenvoudigde en gestandaardiseerde procedure voor de toepassing van artikel 24.04, vierde lid, van het ROSR – de zogenoemde hardheidsclausule – zou worden gevolgd. Deze procedure brengt echter meer administratieve lasten met zich mee, aangezien voor elk betroffen schip een afzonderlijk verzoek moet worden ingediend, dat door de bevoegde autoriteiten moet worden goedgekeurd. Daarentegen hoeven bij de beoogde wijzigingen van het ROSR geen individuele verzoeken te worden ingediend. Bovendien is het bij een toepassing van de procedure krachtens artikel 24.04, vierde lid, van het ROSR, heel veel moeilijker om in functie van recente inzichten voor een alternatief te kiezen.

#### **Consequenties van deze wijzigingen**

Voor een groot, maar niet exact bekend, aantal schepen hoeven voor een periode van vijf jaar bepaalde technische maatregelen voor de aanpassing van het schip aan de huidige bepalingen van het ROSR niet getroffen te worden. De facto leidt dit tot een uitstel van omvangrijke investeringen en daardoor dus tot een financiële ontlasting van de eigenaren van de desbetreffende schepen. Anderzijds moet ervan worden uitgegaan dat sommige scheepseigenaren de vereiste aanpassingen al hebben uitgevoerd. Zij hebben daardoor wellicht een financieel nadeel ten opzichte van de eigenaren die hun schepen nog niet aan de huidige voorschriften hebben aangepast en die de daarvoor vereiste investeringen gedeeltelijk vijf jaar kunnen uitstellen. Aangezien over wordt gegaan tot een moratorium op verzoek van het bedrijfsleven en de internationale vakverenigingen van mening zijn dat er geen problemen zullen ontstaan vanwege een eventuele ongelijke behandeling, kan hier een dergelijke oplossing in aanmerking komen.

#### **Eventuele gevolgen wanneer de wijziging niet wordt doorgevoerd**

De onverkorte toepassing van de in het besluit genoemde voorschriften zou de economische overlevingsmogelijkheden van schepen in verschillende categorieën van de vloot in gevaar kunnen brengen.

## Besluit

De Centrale Commissie,

verwijzende naar haar Besluit 2003-II-26 (Definitieve wijzigingen van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn – Nieuwe tekst van hoofdstuk 24) ter wijziging van bepalingen betreffende de overgangsregelingen in het kader van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn,

erkennende, dat

- de uitvoering van bepaalde overgangsbepalingen op bestaande vaartuigen tot problemen van verschillende aard aanleiding kan geven,
- een onverkorte toepassing van de hieronder genoemde voorschriften op korte termijn de economische overlevingsmogelijkheden van vaartuigen van verschillende categorieën van de vloot kan bedreigen,
- rekening houdend met het fundamentele doel van een hogere veiligheid van de scheepvaart en de bemanningen aan boord, meer ruimte geboden kan worden aan het vinden van alternatieve oplossingen,

overwegende, dat aanvullend onderzoek naar en ontwikkeling van adequate toepassingen voor bestaande schepen noodzakelijk is en de totstandkoming van alternatieven voor de huidige bepalingen zinvol zou kunnen zijn,

in de veronderstelling dat het Europese binnenvaartbedrijfsleven de nodige initiatieven neemt en bijdragen levert om het bovengenoemde onderzoek te bevorderen,

in de overtuiging dat

- als gevolg van de moeilijke economische situatie waarin het binnenvaartbedrijfsleven zich sinds 2008 bevindt, een uitstel van toepasbaar worden van de betreffende bepalingen met het oog op het voorgaande van nut kan zijn,
- dit uitstel met het oog op het nagestreefde doel van beperkte duur dient te zijn,
- bijstand op korte termijn van de kant van het bedrijfsleven en een actieve ondersteuning van de werkzaamheden van de CCR onontbeerlijk zijn voor het uitvoeren van het onderzoek,

verzoekt haar Comité Reglement van Onderzoek

- het onderzoek naar en de ontwikkeling van adequate toepassingen betreffende de hieronder vermelde bepalingen voort te zetten en waar mogelijk aanvullende voorstellen met betrekking tot de toepassing of wijziging van de bedoelde voorschriften voor te leggen,
- gelijktijdig met deze aanvullende voorstellen tevens voorstellen voor de einddatum van de bedoelde voorschriften ter besluitvorming voor te leggen,

neemt de wijzigingen aan van de artikelen 24.02, tweede lid, 24.03, eerste lid, en 24.06, vijfde lid van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn die in de bijlage bij dit besluit vermeld staan.

De in de bijlage vermelde wijzigingen gelden vanaf 1 december 2014 tot 30 november 2017.

## Bijlage

**Bijlage bij protocol 16**

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

a) De vermelding bij artikel 8.05, zesde lid, volzin 3 t/m 5, komt te luiden:

“Artikel en lid	INHOUD	TERMIJN en VOORWAARDEN
8.05 lid 6 3 <sup>e</sup> tot en met 5 <sup>e</sup> zin	Inrichting en afmetingen van ontluchtungs- en verbindingsleidingen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020”.

b) De vermelding bij artikel 8.10, derde lid, komt te luiden:

“8.10 lid 3	Geluidsgrens van 65 dB(A) voor stilliggende schepen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020”.
-------------	--	---

c) De vermelding bij artikel 10.04 komt te luiden:

“10.04	Toepassing Europese norm op bijboten	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020”.
--------	--------------------------------------	---

d) De vermelding bij artikel 11.12, tweede, vierde, vijfde en negende lid 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 1.1.2020”.
----------------------------	---	---

e) De vermelding bij artikel 15.06, zesde lid, onder c, komt te luiden:

“onder c	Vluchtwegen niet door keukens	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020”.
----------	-------------------------------	---

f) De vermelding bij artikel 15.07 komt te luiden:

“15.07	Eisen aan het voortstuwingsstelsel	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020”.
--------	------------------------------------	---

*g) De vermelding bij artikel 15.08, derde lid komt te luiden:*

“15.08 lid 3 onder a	Eisen aan de alarminstallatie waarmee passagiers, bemanningsleden en leden van het boordpersoneel de leiding van het schip en de bemanning kunnen alarmeren	Voor schepen voor dagtochten geldt het voorschrift bij N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020
onder b	Een alarminstallatie waarmee de scheepsleiding de passagiers kan waarschuwen	Voor schepen voor dagtochten geldt het voorschrift bij N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
onder c	Alarminstallatie voor het waarschuwen van de bemanning en het boordpersoneel door de scheepsleiding	Voor hotelschepen geldt het voorschrift bij N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2007. Voor passagiersschepen geldt het voorschrift bij N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010.”

*2. De tabel bij artikel 24.03, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:*

*a) De vermelding bij artikel 3.04, zevende lid, komt te luiden:*

“Artikel en lid	INHOUD	TERMIJN en VOORWAARDEN
3.04 lid 7	Ten hoogste toegestane niveau van de geluidsdruk	Bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020”.

*b) De vermelding bij artikel 7.01, tweede lid, komt te luiden:*

“7.01 lid 2	Niveau van de geluidsdruk voortgebracht door het schip	V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020”.
-------------	--	--

*c) De vermelding bij artikel 8.10, tweede lid, komt te luiden:*

“8.10 lid 2	Door een varend schip voortgebracht geluid	V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020”.
-------------	--	--

*d) De vermelding bij artikel 9.01 komt te luiden:*

“9.01	Eisen aan elektrische installaties	V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020”.
-------	------------------------------------	--

*e) De vermelding bij artikel 12.02, vijfde lid, komt te luiden:*

“12.02 lid 5	Geluidshinder en trillingen in verblijven	Bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020”.
--------------	---	--

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

a) De vermelding bij artikel 10.04 komt te luiden:

“Artikel en lid	INHOUD	TERMIJN en VOORWAARDEN	VAN KRACHT
10.04	Toepassing Europese norm op bijboten	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020	1.10.2003”.

b) De vermelding bij artikel 11.12, tweede, vierde, vijfde en negende lid 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”.
-------------------------	--	--	-------------

c) De vermelding bij artikel 15.06, zesde lid, onder c, komt te luiden:

“onder c	Vluchtwegen niet door keukens	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020	1.1.2006”.
----------	-------------------------------	--	------------

d) De vermelding bij artikel 15.07 komt te luiden:

“15.07	Eisen aan het voortstuwingssysteem	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020	1.1.2006”.
--------	------------------------------------	--	------------

e) De vermelding bij artikel 15.08, derde lid komt te luiden:

“15.08 lid 3 onder a	Eisen aan de alarminstallatie waarmee passagiers, bemanningsleden en leden van het boordpersoneel de leiding van het schip en de bemanning kunnen alarmeren	Voor schepen voor dagtochten geldt het voorschrift bij N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020	1.1.2006
onder b	Een alarminstallatie waarmee de scheepsleiding de passagiers kan waarschuwen	Voor schepen voor dagtochten geldt het voorschrift bij N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010	1.1.2006
onder c	Alarminstallatie voor het waarschuwen van de bemanning en het boordpersoneel door de scheepsleiding	Voor hotelschepen geldt het voorschrift bij N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek. Voor passagiersschepen geldt het voorschrift bij N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010.	1.1.2006”.

## **PROTOCOL 17**

### **Verbeterde aantakking van een oude Rijnarm bij kmr 336,1 – 337,1**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

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

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

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

verzoekt de Duitse delegatie over de vordering van de plannings, de voltooiing van de maatregel en over de daarna tijdens het bedrijf van de waterwinning waargenomen zijstromingen verslag uit te brengen.

#### **Bijlage**

## Verbeterde aantakking van een oude Rijnarm (Rijn-km 336,1 t/m 337,1)

### 1. Natuur

Verbeterde aantakking van een oude Rijnarm ter bevordering van de bestaande uiterwaard.

### 2. Plaats

Rijnvoorland in het district Rastatt.

### 3. Rijn-km

Rijn-km 336,1 t/m 337,1.

### 4. Situatie

Het doel van de geplande maatregel is, de voorwaarden te scheppen voor de totstandkoming van een natuurvriendelijke uiterwaard van de Rijn. In de eerste plaats gaat het om de reactivering en ecologische opwaardering van de oude Rijnarm van Wintersdorf. Het plan is de aanslibbingen in de oude Rijnarm van Wintersdorf door natuurlijke toevoer van de Rijn vrij te spoelen of minstens verdere aanslibbing te beperken en de waterkwaliteit in de oude Rijnarm aanzienlijk te verbeteren. Hiertoe is de aanleg van een inlaatwerk in het jaagpad bij kmr 336,300, met behoud van drie bestaande buisdoorlaten, evenals het uitvoeren van een bodemuitschuring van het inlaatwerk tot de monding van de oude arm van Wintersdorf in de Rijn ter bevordering van de bestaande uiterwaard voorzien. Een overzichtstekening van de geplande maatregel bevindt zich in de bijlage.

De hydraulische berekeningen hebben aangetoond dat bij een afvoer van de Rijn van  $Q = 2.133 \text{ m}^3/\text{s}$  (komt overeen met 114,21 m+NN)  $21 \text{ m}^3/\text{s}$  aan het debiet van de Rijn wordt ontnomen. Bij  $Q = 2.700$  (komt overeen met 114,82 m+NN) wordt het bouwwerk overstroomd. Het daarachter liggende beekje wordt door de toevoer uit het bouwwerk en de jaagpadoverstroming bij deze afvoer met  $Q = 35 \text{ m}^3/\text{s}$  doorstroomd. De afbeelding toont de prestatiecurven in de huidige situatie en bij de ontwerpmaatregel.

In het oorspronkelijke ontwerp was voorzien de bestaande buis door een inlaatwerk met een bouwwerkzool van 112,30 m+NN te vervangen. Hiervoor werd de capaciteit in de bestaande en in de geplande toestand geschat. De aldus vastgestelde maximale capaciteit van het inlaatwerk bedraagt  $7,5 \text{ m}^3/\text{s}$ .

### 5. Evaluatie

Op grond van de 2D-modelberekening voor de huidige en geplande toestand, zijn de stromingsomstandigheden ter hoogte van het inlaatwerk en van de vaargeul evenals de differentiële evaluatie van de stroomsnelheid gedetailleerd weergegeven. Een analyse toont voor het afvoergebied tussen  $Q_{GLW}$  en BHQ geen wijziging van de stroomrichting in de sector van de vaargeul. Een verlaging van de waterspiegel door het ontnemen van het Rijnwater in de sector van het nieuwe bouwwerk kon bij geen enkele afvoer worden vastgesteld.

Analoog zijn de stromingsomstandigheden voor het mondinggebied van de oude Rijnarm van Wintersdorf weergegeven. Een analyse toont voor het afvoergebied tussen  $Q_{GLW}$  en BHQ geen wijziging van de stroomrichting in het mondinggebied van de oude Rijn van Wintersdorf.

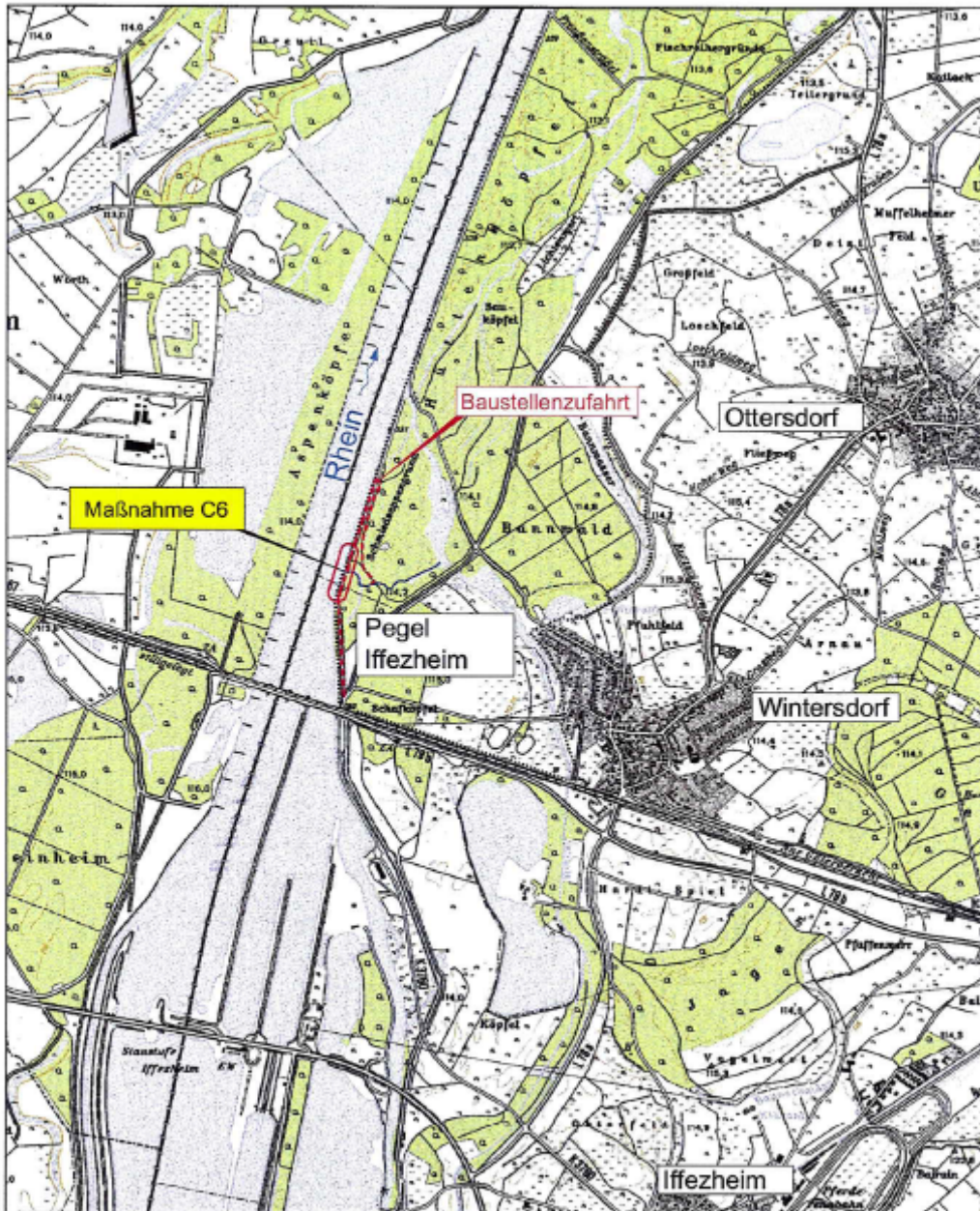
**Aanhangsels:**

Bijlage 1 - Overzichtstekening

Bijlage 2 - Prestatiecurve van het inlaatbouwwerk Rijn-km 336+300

(Een gedetailleerde weergave van de maatregel bevindt zich in document IEN (14) 2 = IEN/G (14) 2.)





Ing.-Büro WALD + CORBE CAD DIN A4



Regierungspräsidium  
Karlsruhe  
Referat 56

**LIFE+, C6**  
**"Verbesserte Anbindung  
eines Altrheinarmes"**

Anlage 2.1  
Übersichtslageplan  
Maßstab: 1 : 25.000

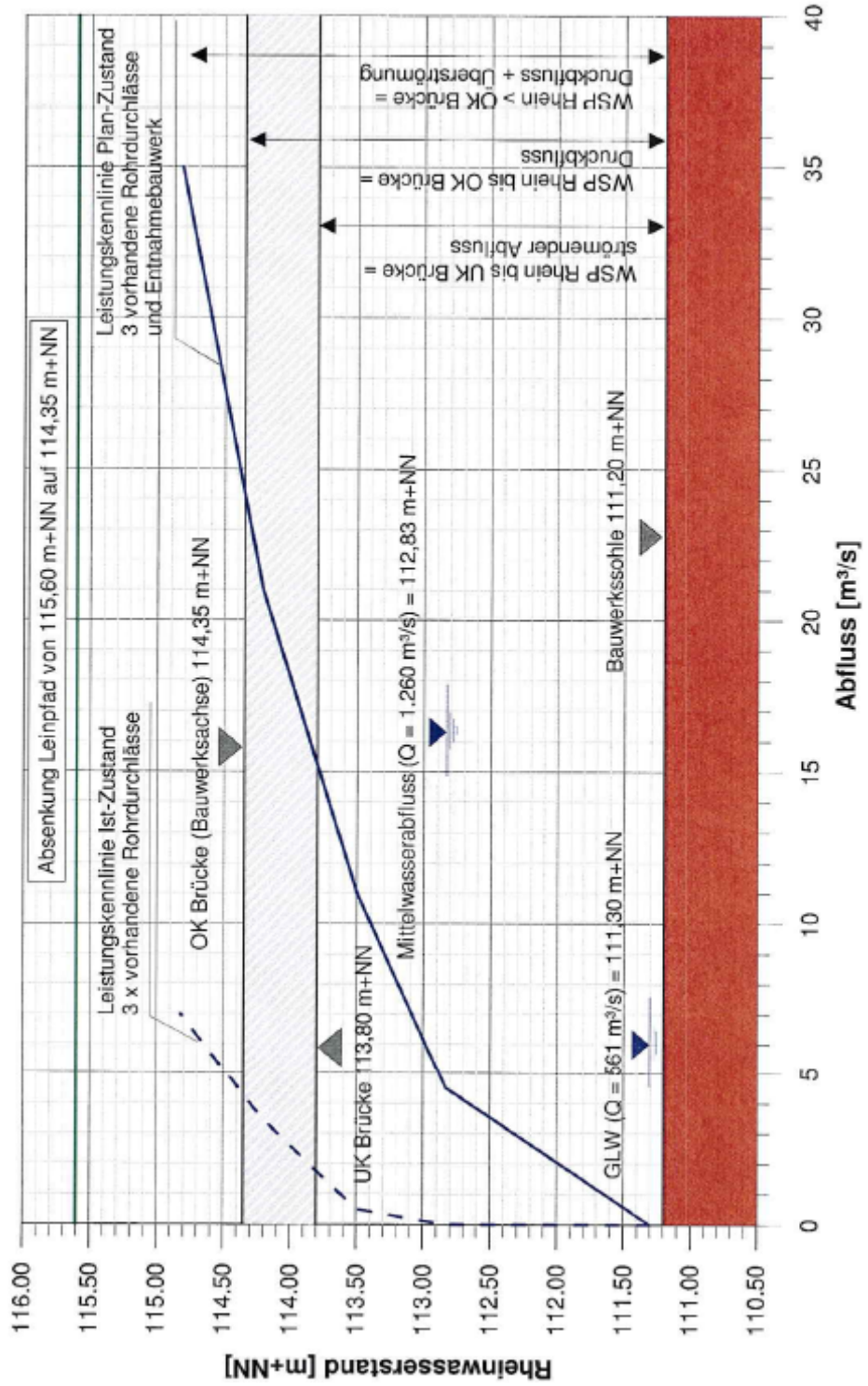
**WALD + CORBE** Am Hecklehamm 18 76549 Hügelsheim Telefon (07229) 1876-00 Telefax (07229) 1876-777



Regierungspräsidium Karlsruhe  
Referat 56



### Maßnahme C6, Leistungskennlinie Entnahmebauwerk Rhein-km 336+300



## PROTOCOL 18

### Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn (2013-I-21)

#### Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar besluiten

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

neemt op grond van informatie van de voorzitter van haar Comité Infrastructuur en milieu, kennis van de geplande maatregelen ter verbetering van de scheepvaartomstandigheden,

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

stelt vast dat deze maatregelen

- van buitengewoon algemeen belang zijn
- aan een verbetering van de veiligheid en het goede verloop evenals van de duurzame ontwikkeling van de scheepvaart bijdragen
- de scheepvaart tijdens het uitvoeren daarvan niet wezenlijk belemmeren.

#### Bijlagen

**Maatregelen ter verbetering van de scheepvaartomstandigheden op de Duitse Rijn  
in 2014**

Volgnr.	Project	Rijn-km	Stand van het project	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
1	Sedimentaanvulling Iffezheim	336,0 - 338,0	In uitvoering	Geen
2	Bodemstabilisatie benedenstrooms van Iffezheim	336,0 - 352,0	In uitvoering	Geen
3	Aanvullende regulering tussen Karlsruhe en Germersheim	362,6 - 384,6	<u>Aanvang:</u> 1999 <u>Einde:</u> 2011/2012	Geen
4	Aanleg van een ligplaats bij Sondernheim	380,700 - 381,000	<u>Aanvang:</u> oktober 2013 <u>Gereed:</u> januari 2014	Geen
5	Baggerwerkzaamheden in de sector van WSA Mannheim (1)	372,900 - 387,100	<u>Aanvang:</u> juli 2013 <u>Gereed:</u> oktober 2013	Geen, maar afzonderlijke verkeersregelingen
6	Baggerwerkzaamheden in de sector van WSA Mannheim (2)	Lampertheimer Altrhein 0,100 - 2,200	<u>Aanvang:</u> juli 2013 <u>Gereed:</u> november 2013	Geen, maar afzonderlijke verkeersregelingen
7	Baggerwerkzaamheden in de sector van WSA Mannheim (3)	442,540 - 443,300	<u>Aanvang:</u> februari 2013 <u>Gereed:</u> maart 2013	Geen, maar afzonderlijke verkeersregelingen
8	Baggerwerkzaamheden in de sector van WSA Mannheim (4)	356,6 - 357,6 357,7 - 358,3	<u>Aanvang:</u> maart 2014 <u>Gereed:</u> juni 2014	Geen, maar afzonderlijke verkeersregelingen
9	Baggerwerkzaamheden in de sector van WSA Mannheim (4)	423,900 - 424,650	<u>Aanvang:</u> juli 2014 <u>Gereed:</u> september 2014	Geen, maar afzonderlijke verkeersregelingen
10	Baggerwerkzaamheden in de sector van WSA Mannheim (6)	443,000	<u>Aanvang:</u> september 2014 <u>Gereed:</u> oktober 2014	Geen

Volgnr.	Project	Rijn-km	Stand van het project	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
11	Sedimentbeheer Midden-Rijn a) Sedimentopstuwung Weisenau	493,3 - 494,5	28e baggerfase: <u>Stand</u> : in aanbesteding <u>Uitvoering</u> : mei – juli 2014	Geen
	b) Sedimenta aanvulling Wallersheim	593,0 - 596,4	<u>Gepland</u> Aanbesteding: voorjaar 2014 <u>Uitvoering</u> : zomer – herfst 2014	Geen
12	Bij een ligplaats bij Koblenz-Wallersheim	594,950 - 595,150	<u>Aanvang</u> : april 2014 <u>Gereed</u> : zomer 2014	Geen
13	Hoogwaterbekken Rees	833,5 - 838,5	<u>Aanvang</u> : september 2009 <u>Gereed</u> : maart 2015	Geen
14	Sedimenta aanvulling <u>"bovenloop van de Neder-Rijn"</u>	700,5 - 701,1 710,5 - 712,0 721,0 - 722,0	<u>Aanvang</u> : einde 2013 <u>Gereed</u> : eind 2018	Geen
15	Sedimenta aanvulling <u>"midden Neder-Rijn"</u> fase 2	734,0 - 741,0 743,0 - 747,0 747,0 - 753,0 753,0 - 759,7 759,7 - 763,5 763,5 - 769,0	<u>Aanvang</u> : medio 2012 <u>Gereed</u> : eind 2015	Geen
16	Sedimenta aanvulling <u>"benedenloop Neder-Rijn"</u>	809,5 - 813,5 813,5 - 818,5 818,5 - 826,5 826,5 - 832,0 832,0 - 838,7 838,7 - 847,0 847,0 - 850,0 850,0 - 858,0	<u>Aanvang</u> : maart 2008 <u>Gereed</u> : december 2013	Geen
17	Baggerwerkzaamheden in de sector WSA Dbg.-Rijn		<u>Voltooiing</u> : gepland in 2013/14	Geen
18	Verwijdering kribkolken in de sector WSA Duisburg Rhein		<u>Aanvang</u> : september 2013 <u>Gereed</u> : december 2014	Geen

Volgnr.	Project	Rijn-km	Stand van het project	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
19	Baggerwerkzaamheden in de sector WSA Keulen		<u>Voltooiing</u> : gepland in 2013	Geen
20	Aanleggen van een 2-kegel-ligplaats in de fiscale vluchthaven Keulen-Mülheim	691,4 rechter-oever	<u>Aanvang</u> : medio 2013 <u>Gereed</u> : eind 2014	Geen

**Maatregelen ter verbetering van de scheepvaartomstandigheden op de Nederlandse Rijn  
in 2013 – 2014**

Nr.	Project	Rijn-km	Stand van de werkzaamheden	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
<b>Maatregelen op de Waal</b>				
1	Garanderen van een vaargeuldiepte van 2,80 bij OLR	857 – 924	Maatregel op lange termijn, permanent project	Hinder door baggerwerkzaamheden
2	Nieuwbouw van een overnachtingshaven bij Lobith	860	Voorlopige voorkeurslocatie door bestuurders bepaald. MIRT3 Q2 2016 gereed.	Geen gevolgen voor het vaarwater
3	Grensproject Spijk	857	Bodemstabilisatie door vaste laag en zandsuppletie, de werkzaamheden zijn gestart in 2012, doorlopend project	Enige hinder tijdens de werkzaamheden, op middellange termijn verbeterde diepgang
4	Kribverlaging Fase 3 met aanleg Langsdammen kmr 911-922	911 – 922	Vorbereiding realisatie 10 kilometer langsdam Uitvoering Fase 3 start in juni 2013 en duurt tot 2018	Enige hinder tijdens de werkzaamheden
<b>Maatregelen op de Neder-Rijn en de Lek</b>				
5	Algemene renovatie van de sluisen en stuwdammen van Driel, Amerongen en Hagestein	891,5; 922,3; 946,9	Toestemming is gegeven voor verdere uitwerking. Plan wordt voorbereid	Hinder tijdens aanlegwerkzaamheden

## PROTOCOL 19

**Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van de sluis bij Iffezheim evenals  
in de sector stroomafwaarts  
Vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluis bij Iffezheim  
Waterstand aan de peilschaal van Iffezheim  
in 2013  
(2013-I-22)**

### Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar besluiten

- 1974-I-35 ter vaststelling van een minimale waterstand bij de onderdrempel van sluis Iffezheim van 2,80 m bij ORL
- 1982-I-35 inzake de werkzaamheden aan de Rijn bij Beinheim/Iffezheim en Lauterbourg/Neuburgweier voor het uitdiepen van de vaargeul tot 2,10 m onder OLR en
- 1984-I-29 waarmee zij van de overeenkomst ter wijziging en ter aanvulling van de Aanvullende Overeenkomst van 16 juli 1975 bij de Overeenkomst van 4 juli 1969 tussen de Franse Republiek en de Bondsrepubliek Duitsland over de werkzaamheden aan de Rijn tussen Straatsburg/Kehl en Lauterbourg/Neuburgweier en dientengevolge van de criteria ter beoordeling van de waterstanden beneden de sluis Iffezheim en in de bovengenoemde sector kennis heeft genomen,

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

- De vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluis bij Iffezheim was bij ORL minstens 2,80 m. Aan het criterium van Besluit 1974-I-35 werd voldaan.
- Beneden de sluis bij Iffezheim werd een vaargeuldiepte van 2,10 m bij OLR vastgesteld. Aan het criterium van Besluit 1984-I-29 werd voldaan.

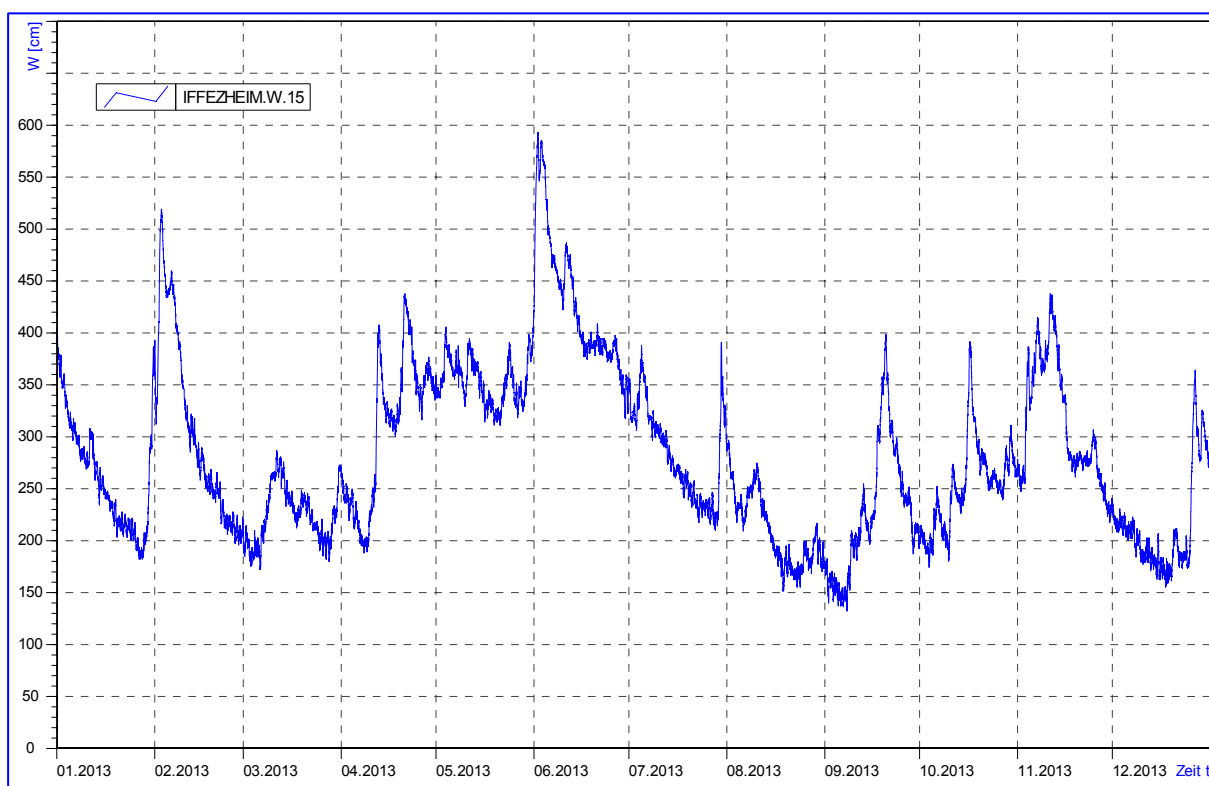
### Bijlage



### Controle van de door de overeenkomst bepaalde waterstand bij Iffezheim voor het jaar 2013 ter overlegging aan de CCR

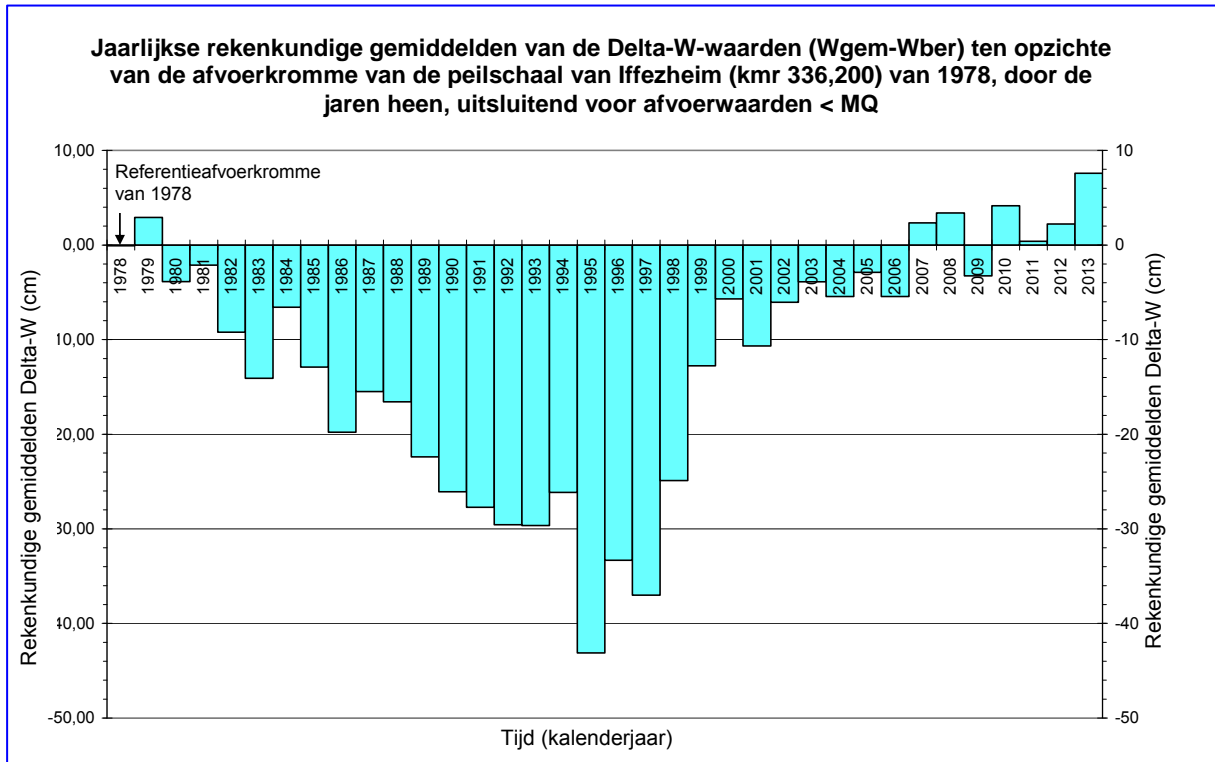
Het jaar 2013 heeft geen extreme laagwaterperiode gekend. Lage waterstanden hebben zich voorgedaan in januari, maart/april, augustus/september en december. Het seizoensgebonden verloop van de ontwikkeling van de waterstanden is binnen het verwachte en gebruikelijke bereik gebleven. Alleen de hoogwaterstand in het begin van juni was met 593 cm aan de peilschaal hoger dan gebruikelijk (cf. het hoogwaterpeil in de zomer van 1999 met een waterstand aan de peilschaal van Iffezheim van 612 cm).

De kleinste afvoerwaarde werd op 8 september geregistreerd bij een waterstand van 132 cm (= 111,38 m + NN) en een afvoer van ca. 635 m<sup>3</sup>/s. Voor kleinere afvoeren konden dan ook geen metingen worden gedaan.

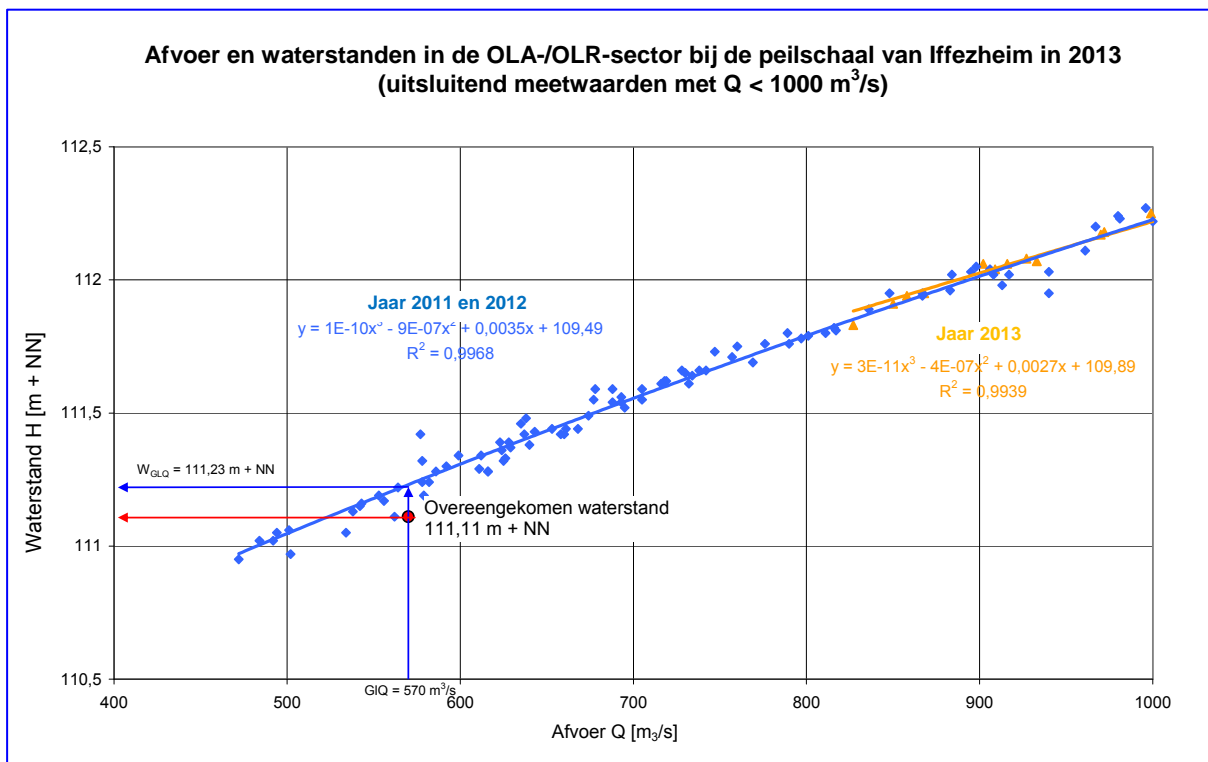


Bij de peilschaal van Iffezheim (kvr 336,200) zijn 50 afvoermetingen uitgevoerd in 2013. De waarden lagen tussen 827 en 2830 m<sup>3</sup>/s. Deze metingen zijn tussen 9 januari en 16 december 2013 uitgevoerd.

Het rekenkundige gemiddelde van de Delta-W-waarden ( $W_{gem} - W_{ber}$ ) ten opzichte van de afvoerkromme van de peilschaal van Iffezheim van 1978 (referentieafvoerkromme) ligt met ca. 7,6 cm boven de waarde van 1978.



Uitgaande van het diagram “Afvoer en waterstanden in de OLA/OLR-sector bij de peilschaal Iffezheim” in 2013 (uitsluitend meetwaarden met  $Q < 1000 \text{ m}^3/\text{s}$ ) toont het kalenderjaar 2013 geen wezenlijke wijziging ten opzichte van de voorafgaande jaren. De huidige waterspiegel bij OLA kan nog altijd met  $111,23 \text{ m} + \text{NN}$  worden aangenomen en ligt dus boven de overeengekomen waterstand van  $111,11 \text{ m} + \text{NN}$ .



## **PROTOCOL 20**

### **Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisnemingen van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie neemt kennis

- van de inwerkingtreding en het opnieuw in werking treden in haar lidstaten van de in de bijlage vermelde voorschriften en tijdelijke voorschriften,
- van de beslissingen van haar comités en werkgroepen, die op grond van besluiten zijn gedelegeerd en die in de bijlagen zijn vermeld, evenals
- van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften.

#### **Bijlagen**

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

**POLITIeregLEMENT**

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art 2, 7, 8 u. Anlage 2 - Vorschriften über Farbe und Lichtstärke	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2002-II-15	1. §§ 1.10, 3.14, 4.01, 7.07, 7.08, 12.01 und Anlage 3 2. 10.01 Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22	I	1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003	26.8.2003	2.12.2002
			1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003		2.12.2002
2006-I-19	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2012-II-13	Änderung der RheinSchPV durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 – Änderung der Regelungen für die Wahrschaustrecke Oberwesel - St. Goar (Inhaltsverzeichnis, §§ 9.07, 9.08, 12.02, 12.03 und Anlage 9)	I	1.12.2013	9.8.2013		1.12.2013	14.2.2013
2012-II-14	Definitive Änderungen der RheinSchPV (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.01, 3.34, 9.01, 9.10, 10.01, 11.01, 11.02, 12.01, 13.01, 14.02 und Anlage 3)	I	1.12.2013	21.3.2014		1.12.2013	15.2.2013
2013-I-13	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 RheinSchPV (§§ 1.07, Kapitel 4, 4.07, 10.01, 11.02 bis 11.05, 12.01)	W	1.12.2013	9.8.2013		1.12.2013	7.6.2013
2013-II-15	Änderung der RheinSchPV § 14.03 Mannheim-Ludwigshafen	I	1.12.2014				11.2.2014
2013-II-16	Definitive Änderungen der RheinSchPV – Verbindliche Einführung von Inland AIS sowie Inland ECDIS oder eines vergleichbaren Kartenanzeigergeräts (§§ 1.10, 4.07 und Anlage 11)	I	1.12.2014				11.2.2014
2013-II-17	Änderung der RheinSchPV - §§ 12.02, 12.03 und Anlage 9 (2012-II-13) (betrifft nur die NL-Fassung)	I	1.6.2014				

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

## 2. Reglement Onderzoek schepen op de Rijn: Inwerkingtreding en opnieuw inwerkingtreding

### REGLEMENT VAN ONDERZOEK

Inwerkingtreding van voorschriften en van tijdelijke voorschriften

Opnieuw inwerkingtreding van tijdelijke voorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1994-I-23	Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) 1995	I	1.1.1995	19.12.1994	**)	5.5.1995	9.1.1995	10.6.1994
1995-I-18	1. § 23.11 RheinSchUO – Mindestbesatzung	I	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1995-I-18	2. § 23.14 RheinSchUO – Mindestbesatzung übrigen Fahrzeuge	I	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1996-II-16	Änderung der Übergangs- und Schlussbestimmungen	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1996-II-17	Änderung der RheinSchUO infolge der Revision der RheinPatVO	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1997-I-19	1. § 10.03 Nr. 5 Buchstabe b - Ansaugung der Verbrennungsluft von Antriebsmaschinen	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-20	2. § 9.17, 24.02 und 24.03 - Kontrolle der Signalleuchten	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-21	3. Kapitel 20 - Sonderbestimmungen für Seeschiffe - Änderung Kap. 24 daraus folgend	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-23	Schifferdienstbuch - Anlage F	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	10.6.1997
1997-II-27	Revision der RheinSchUO	I	1.1.1999	19.8.1998	**)	3.2.1999	15.9.1998	13.2.1998
1998-I-15	1. § 6.30 Nr. 7; § 9.05; § 9.09 Nr. 4 und § 12.01 Nr. 1 - Höchstlänge von Fahrzeugen auf dem Rhein 2. § 9.07 Nr. 2 und § 11.01 - Höchstlänge von Fahrzeugen auf dem Rhein	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
		I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-17	1. § 10.01 Nr. 4 - Ausrüstung mit Heckankern 2. § 23.05 zweiter Satz - Typgeprüfte Fahrtenschreiber	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
		W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-18	Übergangsbestimmung zu § 15.07 Nr. 2 Buchstabe a - Lichte Breite von Türen von Fahrgastkabinen	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-19	Übergangsbestimmungen zu § 16.01 - Zum Schieben geeignete Fahrzeuge	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-20	§ 3.04 - Gemeinsame Wandung zwischen Fahrgasträumen und Brennstofftanks	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-II-18b	§ 8.05 Nr. 6, 9 - 13 - Sicherungen gegen den Austritt von Brennstoff beim Bunkern und § 24.02 Nr. 2	I	1.4.1999	17.2.1999	**)	18.1.1999	14.4.1999	3.12.1998
1998-II-25	§ 24.02 Nr. 2 - zu § 15.08 Nr. 4 - Übergangsbestimmungen für Einzelrettungsmittel an Bord von Fahrgastschiffen	W	1.4.1999	17.2.1999	**)	18.1.1999	14.4.1999	3.12.1998
1998-II-26	§ 11.01 - Sicherheit im Fahrgastbereich (betrifft nicht die franz. Fassung)	I	1.4.1999	17.2.1999	**)	--	14.4.1999	3.12.1998

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1999-II-14	§§ 3.02, 3.03 und 24.02 - Vorübergehende Anordnungen der RheinSchUO nach § 1.06	I	1.10.1999	19.10.1999	**)	23.6.1999	16.7.1999	1.6.1999
1999-II-15	§ 23.04 Nr. 2 - Möglichkeit der Anerkennung von Dienstbüchern	I	1.10.1999	19.10.1999	**)	23.6.1999	16.7.1999	1.6.1999
1999-III-16	§§ 15.02, 20.01 und 24.02 – Vorübergehende Änd. der RheinSchUO nach § 1.06	I	1.4.2000	11.2.2000	**)	5.4.2000	17.2.2000	22.11.1999
1999-III-20	Kap. 22a RheinSchUO – Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet	I	1.4.2000	16.2.2000	**)	5.4.2000	17.2.2000	22.11.1999
2000-I-18	1. §§ 2.12, 9.11, 10.03, 14.04, 15.07, Anlage I RheinSchUO	I	1.10.2000	9.11.2000	**)	1.9.2000	16.8.2000	7.6.2000
	2. § 15.09 RheinSchUO, nur niederländische Fassung	I	1.10.2000	--	**)	--		--
2000-I-19	Kap. 8a u. Anlage J RheinSchUO Emission von gasförmigen Schadstoffen u. luftverunreinigenden Partikeln von Dieselmotoren	I	1.1.2002	21.12.2001	**)	31.3.2003	12.4.2001	7.7.2000
2000-I-24	§ 24.05 Nr. 1 – Verwendung des neuen Schifferdienstbuches	I	1.4.2001	20.12.2000	**)	6.2.2001	12.4.2001	7.7.2000
2000-III-20	§ 7.02, 8.06, 10.05, 12.05, 24.01, 24.02, 24.06 u. Anlage B – vorübergehende Änderungen	I	1.4.2001	19.2.2001	**)	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001
2000-III-21	§ 5.02, 5.06 – Schnelle Schiffe – vorübergehenden Anordnungen	I	1.10.2001	19.2.2001	**)	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001
2001-I-17	1. § 3.04 Nr. 2 u. 3 – Gemeinsame Wandungen	W	1.10.2001	30.1.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
	2. § 24.02 (zu § 15.07 Nr. 2a, 2. Satz – Lichte breite							
	3. § 24.02 Nr. 2 (zu § 16.01 Nr. 2) – Spezialwinden							
2001-I-18	1. § 22a.05 - Anordnungen vorübergehender Art – Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 110 m auf der Strecke Mannheim – Basel 2. § 24.06 Nr. 2 zu § 22a.05 Nr. 2	I	1.10.2001	30.8.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-19	§ 21.02 – Anordnungen vorübergehender Art Anwendung des Teils II auf Sportfahrzeuge	I	1.10.2001	30.7.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-20	§ 24.04 Nr. 1 – Freibordberechnung für vor dem 1.4.1976 zugelassene Fahrzeuge	I	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-I-22	Anpassung der Besatzungsvorschriften des Kapitels 23	I	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-II-20	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art	W	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-21	Anordnungen vorübergehender Art – Fahrgastschiffe mit einer Länge von mehr als 110 m auf der Strecke Mannheim - Basel	I	1.1.2002	7.12.2001	**)	12.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-22	Änd. RheinSchUO durch Anordnungen vorübergeh. Art	I	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-24	Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln von Dieselmotoren	I	1.1.2002	7.12.2001	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2002-I-30	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art - § 3.03	W	1.10.2002	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
2002-I-31	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 3.02; 7.02; 8a.03; 10.02; 10.05; 11.02; 11.13; 23.09; 24.02; 24.04; 24.06; Anlagen D und J §§ 10.05; 23.09, Nr.1; 24.02, Nr. 2 und 24.06, Nr. 5	I	1.10.2002	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
		I	1.10.2003					
2002-I-32	Übergangsbestimmungen zum Kapitel 23 – Besatzungen	I	1.7.2002	15.6.2002	**)	25.7.2002	5.2.2003	4.6.2002
2002-I-33	Definitive Änderung der RheinSchUO	I	1.10.2003	6.5.2003	**)	24.11.2006	20.5.2003	7.6.2002
2002-I-34	Änderung der RheinSchUO infolge der Einführung des Standards Inland ECDIS - § 1.01 und 7.06	I	1.4.2003	6.5.2003	**)	3.4.2003	20.5.2003	7.6.2002
2002-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 15.02 Nr. 3 Leckrechnung (nur NL) 2. § 20.01 Nr. 5 d – Seeschiffe und §§ 22a.01, 22a.02, 22a.03, 22a.04 Nr. 1 bis 4 und Nr. 6, 7 und 9 22a.06 – Fahrzeuge über 110 m	W	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
		I	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-20	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 1.07, 3.04 Nr. 3, 8.02 Nr. 4, 10.02 Nr. 2, 15.10 Nr. 10, 21.02 Nr. 1 und 2, 22a.04 Nr. 5 und 8, 22a.05 Nr. 2, 23.07 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, 24.06 und Anlage D	I	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-21	Definitive Änderungen der RheinSchUO - §§ 1.06, 1.07, 15.02 und 23.07	I	1.1.2004	19.12.2003	**)	24.11.2006	16.7.2003	29.1.2003
2002-II-22	Schnelle Schiffe auf dem Rhein – Ergänzung der UO durch ein Kap. 22b	I	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2003-I-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 15.07 Nr. 6 – Symbol „Zutritt für Unbefugte“ 2. § 15.09 Nr. 7 (nur NL) u. Nr. 9	W	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
		I	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-I-25	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 3.04, 7.03, 7.04, 8a.02, 9.03, 9.15, 9.20, 10.04, 10.05, 15.08, 23.09, 24.02 und 24.06	I	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-II-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 7.02 Nr. 3 Steuerhaus, freies Blickfeld 2. Anlage B Nr. 36 – Eintragung der Absperrorgane 3. § 24.01 Nr. 3 – Anwendung von Übergangsbestimmungen 4. § 24.02 Nr. 2 – Übergangsbestimmungen zu § 10.05 Nr. 1 5. § 24.06 – Abweichungen für Fahrzeuge, die nicht unter § 24.01 fallen	I	1.4.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003
		I	1.4.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2003-II-25	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 1.02, 8.03, 11.05, 11.07, 23.03, 24.02, 24.06 und 24.07	I	1.4.2004 1.10.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003
2003-II-26	Definitive Änderungen der RheinSchUO – Neufassung des Kapitels 24	I	1.10.2004	16.8.2004	**)	28.11.2006	2.9.2004	18.12.2003
2003-II-27	Einführung von Grenzwerten einer Stufe II durch die Änderung des § 8a.02 Nr. 2 sowie der entspre- chenden Übergangsbestimmungen des § 24.02 Nr. 2 und des § 24.06 Nr. 5 der RheinSchUO	I	1.7.2007	16.8.2004	**)	2.2.2008	8.11.2005	18.12.2003
2004-I-18	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 1.01 Nr. 83 2. § 5.02 Nr. 1 3. § 5.06 Überschrift 4. § 5.06 Nr. 3 5. § 22a.05 – Zusätzl. Anforder. 6. § 22a.05 Buchst. a Nr. 1 7. § 22a.05 Nr. 2 (nur FR-Text) 8. § 22a.05 Nr. 3	W	1.10.2004	26.8.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-I-19	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 24.02 und 24.03	I	1.10.2004	15.9.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-II-20	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art §§ 10.03, 10.03a und 10.03b	W	1.4.2005	1.3.2005	**)	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
2004-II-21	Anordnungen vorübergehender Art 1. § 22a.05 2. §§ 22b.03, 24.06 und zu Anl. J Teil IV	I	1.4.2005	3.3.2005	**)	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
			1.4.2005	3.3.2005	**)	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
2004-II-22 (I)	Sicherheit der Fahrgastschifffahrt 1. § 1.01 2. § 3.02 3. § 9.02 4. § 9.18 5. § 10.02 Nr. 2 f) 6. §§ 10.03 bis 10.05 7. Kapitel 15 8. § 17.07 Nr. 4.3 9. § 22b.03 10. § 24.02 Nr. 2 - zu Kap.15 11. § 24.03 12. § 24.04 Nr. 3 13. § 24.06 14. Anlage I	I	1.1.2006	19.9.2005	**)	24.11.2006	8.11.2005	14.2.2005
2005-I-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 7.02 Nr. 2 - 2. § 11.02 Nr. 5 3. § 22a.05 Nr. 1a Absatz 1 (nur franz. Text)	W	1.10.2005	24.11.2005	**)	18.4.2007	6.9.2005	6.6.2005
2005-I-17	Anordnungen vorübergehender Art – 1. §§ 10.03a Nr. 1 u. 10, 10.03b Nr. 1, 4, 5 u. 13, § 10.03c 2. 24.06 Nr. 5	I	1.1.2006	7.11.2005	**)	18.4.2007	6.9.2005	6.6.2005
			1.10.2005	24.11.2005	**)	18.4.2007	6.9.2005	6.6.2005

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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



Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2005-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 1. § 21.02 Nr. 2 Buchstabe d 2. § 1.01 Nr. 20a 3. § 8.02 Nr. 4 4. § 10.02 Nr. 2 Buchstabe a 5. § 22a.01 bis 22a.04 (ohne Nr. 5 u. 8) und § 22a.06 6. § 22a.04 Nr. 5 u. 8 7. § 22b.01 bis 22b.12 8. Anlage D Muster 1 und 2	W	1.1.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
			1.4.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
2005-II-20	Anordnungen vorübergehender Art §§ 8a.01, 8a.03, 8a.07, 8a.11, Anlage A, Anlage J, Teil I, II u. VIII	I	1.4.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
2005-II-21	Anordnungen vorübergehender Art §§ 10.03a Nr. 8, 10.03b Nr. 9, 15.03 Nr. 1 bis 4, 9 bis 11, 15.06 Nr. 3, 8 und 14, 15.09 Nr. 4, 15.10 Nr. 6, 15.11 Überschrift, Nr. 1, 2, 14 und 15, 15.12 Überschrift, Nr. 6 und 10, 15.15 Nr. 1, 5 und 10, 21.02 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, 24.03 Nr. 1, 24.06 Nr. 5	I	zwischen 1.1.2006 u. 30.9.2007	12.1.2006	**)	18.4.2007	3.4.2006	9.12.2005
2006-I-23	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 §§ 3.04, 7.03, 7.04, 8a.02, 9.03, 9.15, 9.20 und 23.09	W	1.10.2006	15.8.2006	**)	29.9.2006	27.9.2006	16.6.2006
2006-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 -§ 23.03 Nr. 1 und § 23.09 Nr. 1.1 Buchstabe g und h	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-20	Definitive Änderungen der RheinSchUO (§§ 23.03 Nr. 1 und 23.09 Nr. 1.1 Buchstabe g und h)	I	1.1.2009	10.7.2007	**)	31.12.2008	1.7.2009	5.12.2006
2006-II-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 §§ 1.02 Nr. 2, 7.02 Nr. 3, 8.03 Nr. 4 und 5, 11.05 Nr. 5, 11.07 Nr. 5 und Anlage B Nr. 36)	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-25	Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 §§ 1.01, 6.02, 6.03, 6.07, 6.09, 7.04, 7.05, 8.02, 8.05 bis 8.10, 9.15, 10.01, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22a.05, 22b.03, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, Anlage B	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-26	Einführung der einheitlichen europäischen Schiffsnummer – Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 §§ 2.17, 2.18, 24.08, Anlagen A, B, C, D, E, F, H, J, K, L	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2006-II-27	Definitive Änderungen der - §§ 1.01 Nr. 20a, Nr. 83, 1.02 Nr. 2, 3.04 Nr. 3, 5.02 Nr. 1, 5.06 Überschrift und Nr. 3, 10.02 Nr. 2a, 10.03a Überschrift, Nr. 1 und 10, 10.03b, Überschrift, Nr. 1, 4, 5 und 13, 10.03c, 11.02 Nr. 5, 11.05 Nr. 5, 11.07 Nr. 5, 21.02 Nr. 2d, 22b.01 bis 22b.12, 24.02 Nr. 2, 24.06 Nr. 5, Anlagen A, B, D, J, Teil I)	W	1.10.2007	10.7.2007	**)	29.1.2009	13.9.2007	5.12.2006
2007-I-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 22a.01 bis 22a.06)	I	1.10.2007	18.7.2007	**)	27.8.2007	11.9.2007	5.6.2007
2007-I-17	Änderung der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 10.05, 15.09 und 24.04)	I	1.10.2007	18.7.2007	**)	27.8.2007	11.9.2007	5.6.2007
2007-II-21	Anerkennung nichtrheinischer Zeugnisse auf dem Rhein – Änderung der RheinSchUO (2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11)	I	1.9.2008	1.1.2009	**)	9.12.2008	1.7.2009	21.12.2007
2007-II-24	Standardisierung der Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt – Typgenehmigung, Einbau und Betrieb von Inland AIS Geräten auf Binnenschiffen	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	19.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-25	Änderung der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 2.01, 14.13, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, Anlagen G, K, F)	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-26	Änderung der RheinSchUO (§ 8a.02) (2003-II-27, 2006-I-23)	I	1.10.2008	15.2.2008	**)	19.2.2009	20.3.2008	21.12.2007
2007-II-27	Änderung der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 8.05, 24.02, 24.06)	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	13.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-28	Änderung der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§ 10.01, Anlage B)	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2008-I-23	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 7.02, 10.03a, 10.03b, 15.03, 15.06, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 21.02, 24.02, 24.03 und 24.06)	I	1.10.2008	12.9.2008	**)	28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2008-I-24	Definitive Änderungen der RheinSchUO (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.05, 6.02, 6.03, 6.07, 7.03, 7.04, 8.02, 8.03, 8.05, 8.06, 8.07, 8.08, 8.09, 8.10, 8a.01, 8a.02, 8a.03, 8a.07, 8a.11, 10.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 15.09, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22b.11, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, Anlagen B und I)	I	1.4.2009	6.12.2008 20.12.2012 <sup>1</sup>	**)	9.6.2009	1.7.2009	13.6.2008
2008-II-10	Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten – Änderung der RheinSchUO, Aufhebung der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschifffahrt	I	1.12.2009	6.12.2008 20.12.2012 <sup>1</sup>	**)	24.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-11	Änderung der RheinSchUO im Hinblick auf die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger in der Rheinschifffahrt sowie deren Einbau zur Anpassung an europäische Richtlinien zur elektromagnetischen Verträglichkeit sowie einschlägige europäische und weltweite Normen und zur Neuordnung der Regelwerke der Zentralkommission	I	1.12.2009	6.12.2008 20.12.2012 <sup>1</sup>	**)	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-15	Definitive Änderungen der RheinSchUO (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.07, 2.17, 2.18, 2.19, 6.09, 14.13, 15.06, 15.09, 24.02, 24.04, 24.08, Anlagen A, B, C, D, E, H, L, P)	I	1.12.2009	6.12.2008	**)	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-16	Änderungen der RheinSchUO zum Ersatz des Begriffes Richtlinie durch den Begriff Dienstabweisung (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.07, 2.12, Anlage J)	I	1.12.2009	6.12.2008	**)	24.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2009-I-18	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 9.03, 9.15 und 9.20)	I	1.10.2009	6.12.2008	**)	16.7.2009	1.7.2009	5.6.2009

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

<sup>1</sup> Ergänzungen / Präzisierungen

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2009-I-19	Klarstellungen zu früheren Beschlüssen und definitive Änderungen der RheinSchUO (§§ 1.07, 6.03, 7.05, 10.01, 10.02, 11.12, 16.07, 17.02, 19.02, 24.02 und Anlage D)	I	1.10.2009	20.12.2012	**)	25.8.2010	1.12.2009	***)
2009-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 7.02, 8.02, 9.15, 24.02, Anlagen E, F und K)	I	1.4.2010	6.12.2009	**)	15.1.2010	1.7.2009	26.1.2010
2010-I-10	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 RheinSchUO (§§ 22a.01 bis 22a.06)	I	1.10.2010	22.7.2010	**)	24.05.2011	1.7.2009	10.6.2010
2010-II-26	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 1.01, 7.06, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, Anlagen F, G, K und N)	I	1.4.2011	<sup>1</sup>	**)	18.11.2011	1.7.2009	19.1.2011
2010-II-27	Änderungen der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 - Anforderungen an Bordkläranlagen (Kapitel 14a)	I	1.12.2011	14.10.2011	**)	5.3.2012	1.12.2011	19.1.2011
2010-II-28	Definitive Änderungen der RheinSchUO - Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet (Kapitel 22a)	I	1.12.2011	1.1.2009 20.12.2012 <sup>2</sup>	**)	5.12.2011	1.7.2009	20.1.2011
2010-II-29	Definitive Änderungen der RheinSchUO - Prüfungen (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.01, 2.01, 3.02, 6.09, 8.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 11.12, 14.13, 14.14, 14.15, 24.02, 24.06, Anlage B)	I	1.12.2011	20.12.2012	**)	25.11.2011	1.7.2009	20.1.2011
2010-II-30	Definitive Änderungen der RheinSchUO aufgrund praktischer Erfahrungen und zur Klarstellung bestimmter Anforderungen (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.01, 10.02, 10.03, 15.02, 15.03, 15.06, 15.11, 24.02, 24.05, 24.06, Anlage G)	I	1.12.2011	20.12.2012	**)	27.1.2012	1.7.2009	20.1.2011
2011-I-13	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§ 7.02 Nr. 2)	I	1.10.2011	1.1.2009	**)	7.3.2012		15.6.2011

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

\*) Gegenstandslos.

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

<sup>2</sup> Ergänzungen / Präzisierungen

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
2011-I-14	Änderungen der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 – Anforderungen an Inland AIS Geräte und Vorschriften betreffend den Einbau und die Funktionsprüfung von Inland AIS Geräten (Anlage N, Teil I)	I	1.12.2011	14.10.2011	**)	4.4.2012	1.12.2011	15.6.2011
2012-II-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 9.03, 9.15 Nr. 1, 9.20 Nr. 2 a und f) (§§ 7.02 Nr. 3, 8.02 Nr. 5, 9.15 Nr. 9 und 10, 24.02 Nr. 2)	W	1.10.2012	6.12.2008	**)			14.2.2013
		W	1.4.2013					
2013-I-15	Änderungen der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 – Änderung der RheinSchUO zur Berücksichtigung des Inkrafttretens der Edition 2.0 des Inland AIS Test Standards (§§ 7.06 Nr. 3, 24.02 Nr. 2, 24.06 Nr. 5, Anlage N, Teil I und Teil III)	I	1.12.2013	13.11.2013	**)		22.11.2013	7.6.2013
2013-II-19	Änderung der RheinSchUO hinsichtlich der Anforderungen an Inland AIS Geräte (§§ 1.01, Überschrift von Nr. 88a, Nr. 88a, 7.06 Überschrift und Nr. 3, 24.02 Nr. 2, 24.06 Nr. 5 Anlage N) (Beschlüsse 2007-II-24, 2010-II-26, 2011-I-14, 2013-I-15)	W	1.4.2014		**)			11.2.2014
2013-II-20	Änderung der RheinSchUO zur Berücksichtigung der Einführung einer zentralen Schiffsdatenbank (§ 2.18 Nr. 6)	I	1.12.2014		**)			11.2.2014

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

**3. Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel (“RSP”):** Inwerkingtreding en opnieuw inwerkingtreding

**REGLEMENT BETREFFENDE HET SCHEEPVAARTPERSONEEL**

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treden	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-8	Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Anerkennung der österreichischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Anerkennung des bulgarischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011
2012-II-11	Definitive Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein - Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.1.2013	21.3.2014			24.5.2013	29.11.2012
2012-II-12	Definitive Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (§ 6.02)	I	1.12.2013	21.3.2014			24.5.2013	15.2.2013

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

#### 4.1 Comité Reglement van onderzoek (Besluit 2008-II-11)

Reglement onderzoek schepen op de Rijn  
Bijlage M, Deel V

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

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date of approval Date de l'agrément Tag der Zulassung Datum van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
IVW 001	Falcon 300/500	Radio Zeeland	Radio Zeeland Products B.V. Industrieweg 17 NL-4538 AG Terneuzen	25.10.2010	IVW / Scheepvaartinspectie	e-04-101
FVT 001	ST4710 + ST4790 ST4720 + ST4790	Schwarz Technik	Schwarz Technik D-Duisburg	30.4.2013	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-090
FVT 002	Sigma 350 90°/min + RZ630 / S-300	Radio Zeeland	Radio Zeeland Products B.V. Industrieweg 17 NL-4538 AG Terneuzen	26.7.2013	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-087
FVT 003	Sigma 350 300°/min + RZ630 / S-300	Radio Zeeland	Radio Zeeland Products B.V. Industrieweg 17 NL-4538 AG Terneuzen	19.3.2014	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-087

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

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

**België**

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +32	E-mail
1.	ANAVTRONIC	Vitshoekstraat 4B 2070 Zwijndrecht	(0)497 585 375	info@anavtronic.be
2.	De Backer Scheepselectro	Doornstraat 92 9940 Evergem	(0)9 253 84 60	info@debackernv.eu
3.	Periskal Bvba	Bredabaan 451 2990 Wuustwezel	(0)3 669 57 36	info@periskal.com
4.	Tresco Engineering Bvba	Kribbestraat 24 2000 Antwerpen	(0)3 231 07 31	info@tresco.eu
5.	Van Stappen & Cada Scheepselectro N.V.	Vosseschijnstraat, Haven 140 2030 Antwerpen	(0)3 326 70 90	info@vanstappen.eu
6.	ASTRON nv	Haven 42 Mexicostraat 1b 2030 Antwerpen	(0)3 227 74 02	astron@astron.be
7.	Alphatron Marine Belgium BVBA	Kouterstraat 4 9170 Meerdonk	(0)3 685 21 96	servicebe@alphatronmarine.com

**Duitsland**

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail
1.	A&O Schiffselektrik und Schiffselektronik Ltd.	Kastanienstraße 10 47447 Moers	09372-939425	arnold.mahnken@t-online.de
2.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Str. 29-37 25421 Pinneberg	04101-3771-101	rasmus@alphatron-deutschland.de



Nr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail
3.	Alt Christl Funkberatung und Verkauf	Vidiner Str. 5 93055 Regensburg	0941-794040	fa.peter.alt@t-online.de
4.	Blauth Ulrike Funk- und Nachrichtentechnik	Hauptstraße 3b 67229 Gerolsheim	06238-989183	rolf.blauth@t-online.de
5.	Braun KG Schiffswerft	Postfach 1809 67328 Speyer	06232-1309-49	werner.schulz@schiffswerft-braun.de
6.	Cretec Schiffstechnik	Am Bahnhof 3 47661 Issum	02835-2670	paul-issum@t-online.de
7.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelnerstraße 4b 12627 Berlin	030-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
8.	EBF Elektronik + Mechanik	Hinter dem Rathaus 4 56283 Halsenbach	06747-1763	ebf-halsenbach@t-online.de
9.	Elektro Jansen	Langestr. 35 und 44 49733 Haren (Ems)	05932-2446	info@elektro-jansen.de
10.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 25462 Rellingen	04101-301-233	info@elna.de
11.	Elektronik GmbH Sassnitz	Seestraße 40a 18546 Sassnitz	038392-521-0	elektronik_GmbH_Sassnitz@t-online.de
12.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 45711 Datteln	02363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
13.	FS Schiffstechnik GmbH & Co KG	Werftstraße 25 47053 Duisburg	0203 60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de
14.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 27472 Cuxhaven	04721-7452-0	info@funkservice-bloemer.de
15.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 27572 Bremerhaven	0471-974080	info@pundsack.net
16.	G und M Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 21039 Börnsen	040-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
17.	HBI Harm Boontjes Internautik	Steingasse 29 97904 Dorfprozelten	09392-98937	HBI-Harm.Boontjes@t-online.de
18.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter-Str. 6 25813 Husum	04841-9145	info@Horn-MarineService.de

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail
19.	IEA Industrieelektronik GmbH	Thomas-Münzer-Straße 40a 39307 Roßdorf	03933 802204	info@iea-rossdorf.de
20.	IfE Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstraße 71 01217 Dresden	0351-47004-54	IfE.Hanicke@t-online.de
21.	Imtech marine germany GmbH	Albert-EinsteinRing 6 22761 Hamburg	040-89972-201	j.ostrowitzki@imtechmarinegermany.co
22.	Jentson Nachrichtentechnik	Buschhagenweg 6 26133 Oldenburg	0441-21713775	info@jentson.de
23.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 28779 Bremen	0421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
24.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 47119 Duisburg	0203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de
25.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 47589 Uedem	0203-4565632	a.strake@kse-duisburg.de
26.	Kurt J. Nos GmbH Schaltanlagenbau	Presentstraße 15 63939 Wörth	09372-73-111	nokuel@freenet.de
27.	Lammers Schiffselektronik GmbH	Industriestraße 16 26789 Leer	0491-96079-0	INFO@LSELEER.de
28.	Matronik Schiffselektrik u.Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 47509 Rheurdt	02845-29899-0	matronik-Duisburg@t-online.de
29.	Mohrs+Hoppe GmbH	Plauener Str. 163 -165 13053 Berlin	030-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
30.	N.G. Sperry Marine GmbH & Co. KG	Woltmannstraße 19 20097 Hamburg	040-29900-0	uwe.holdorf@sperry.ngc.com
31.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 47119 Duisburg	0203-82650	info@naval-marine.de
32.	Navicom Emden GmbH	Nesserlander Str. 15 26721 Emden	04921-9176-0	navicom@t-online.de
33.	Peter Nachrichtentechnik	Lärchenstraße 10 94469 Deggendorf/Nattbg.	0991-37027-0	peter-com@t-online.de
34.	PUK electronic GmbH	Gewerbering 2 a-c 23968 Gägelow / Wismar	03841-642913	Puskeiler.Robert@t-online.de

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail
35.	Radio Maurer	Zähringer Straße 18 68239 Mannheim	0621-477662	emx-18@t-online.de
36.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 93195 Wolfsegg-Stetten	09409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
37.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 47059 Duisburg	0203-993370	info@schwarz-technik.de
38.	See-Nautic Emden	Nesserlander Str. 96 26723 Emden	04921-27703	info@see-nautic.de
39.	R. Willborn	Berliner Chaussee 180 39114 Magdeburg	0391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de
40.	Wolfgang Hagelstein	Alte Heerstraße 63 56329 St. Goar-Fellen	06741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de
41.	Krebs Elektrotechnik e.K.	Im Martelacker 8 79588 Efringen-Kirchen	07628 1046	info@krebs-elektrotechnik.de
42.	Polizeipräsidium Duisburg Direktion ZA, SG -ZA 34- Bootstechnik und Nautik	Moerser Str. 217-219 47198 Duisburg	0203 280-1340	za34.duisburg@polizei.nrw.de

## Zwitzerland

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +41	E-mail
1.	JFS electronic Sturtzel & Co. AG	Rothusstrasse 9 6331 Hünenberg	41 790 16 16	jfs-electronic@swissradar.com
2.	NAUTICTRONIC GmbH, Veit Zraggen <sup>1</sup>	Service-Center Tramstrasse 66 Postfach 112 4142 Münchenstein 3	61 411 48 20	info@nautictronic.ch
3.	Krebs Elektrotechnik e.K. <sup>1</sup>	Im Martelacker 8 D-79588 Efringen-Kirchen	+49 7628 1046	silke.krebs@krebs-elektrotechnik.de

<sup>1</sup> SWISS Radar Geräten des Typs Precision Navigator II / JFS 364 C

## 4.2 Comité Reglement van onderzoek (Besluit 2007-II-24)

Reglement onderzoek schepen op de Rijn  
Bijlage N, Deel III

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

...

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

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
23	CAMINO-701 Class A / Inland AIS	Alltek Marine Electronics Corp. (AMEC) 7F, No. 605, Ruei-Guang Road, Neihu District Taipei 11492, Taiwan	Alltek Marine Electronics Corp. (AMEC) 7F, No. 605, Ruei-Guang Road, Neihu District Taipei 11492, Taiwan	23.8.2013 D	FVT	R-4-300
24	Orolia Type Z601; McMurdo Smartfind M5 Class A/Inland AIS	Alltek Marine Electronics Corp. (AMEC) 7F, No. 605, Ruei-Guang Road, Neihu District Taipei 11492, Taiwan	Orolia Ltd, Silver Point, Airport Service Road, Portsmouth PO3 5PB, United Kingdom	4.10.2013 D	FVT	R-4-301
25	Sailor 6280/6281 AIS System (Class A/Inland AIS)	Thrane & Thrane A/S Lundtoftegaardsvej 93 D DK-2800 Kgs. Lyngby Denmark	Thrane & Thrane A/S Lundtoftegaardsvej 93 D DK-2800 Kgs. Lyngby Denmark	13.5.2014 D	FVT	R-4-302

...

**4. Lijst van de volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn  
voor de inbouw of het vervangen van Inland AIS-apparatuur erkende bedrijven**  
Is geen bedrijf voor een land vermeld, dan betekent dit dat geen enkel bedrijf in dat land werd erkend.

**Duitsland**

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail Website
1.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Straße 29-37 25421 Pinneberg	(0)4101-3771-101	rasmus@alphatron-deutschland.de
2.	Argenaut GmbH	Lagerhausstr. 20 67061 Ludwigshafen	(0)621-68583328	u.schroeder@argenaut-service.de
3.	CRETEC Schiffstechnik	Am Bahnhof 3 47661 Issum	(0)2835-2670	paul-issum@t-online.de
4.	Christl Alt Funkberatung und Verkauf	Vidiner Straße 5 93055 Regensburg	(0)941-794040	fa.peter.alt@t-online.de
5.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelnerstraße 4b 12627 Berlin	(0)30-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
6.	Elektro Jansen	Langestr. 35 und 44 49733 Haren (Ems)	(0)5932-2446	info@elektro-jansen.de
7.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 25462 Rellingen	(0)4101-301-220	info@elna.de
8.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 45711 Datteln	(0)2363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
9.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 27572 Bremerhaven	(0)471-974080	info@pundsack.net
10.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 27472 Cuxhaven	(0)4721-7452-0	info@funkservice-bloemer.de
11.	Furuno Deutschland GmbH	Siemensstr. 33 25462 Rellingen	(0)4101-838201	r.elmer@furuno.de
12.	FS- Schiffstechnik GmbH	Werftstraße 25 47053 Duisburg	(0)203-60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de

<b>Volgnr.</b>	<b>Naam</b>	<b>Adres</b>	<b>Telefoon +49</b>	<b>E-mail Website</b>
13.	G und M Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 21039 Börnsen	(0)40-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
14.	HBI Harm Boontjes Internautik	Steingasse 29 97904 Dorfprozelten	(0)9392-98937	HBI-Harm.Boontjes@t-online.de
15.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter Str. 6 25813 Husum	(0)4841-9145	info@Horn-MarineService.de
16.	IfE Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstr. 71 01217 Dresden	(0)351-47004-54	IfE.Hanicke@t-online.de
17.	in-innovative navigation GmbH	Leibnizstraße 11 70806 Kornwestheim	(0)7154 807 150	info@innovative-navigation.de
18.	Jentson Nachrichtentechnik	Buschhagenweg 6 26133 Oldenburg	(0)441-21713775	info@jentson.de
19.	Imtech Marine Germany GmbH	Albert- Einstein Ring 6 22761 Hamburg	(0)40-89972-201	j.ostrowitzki@imtechmarinegermany.com
20.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 28779 Bremen	(0)421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
21.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 47119 Duisburg	(0)203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de
22.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 47589 Uedem	(0)203-4565632	a.strake@kse-duisburg.de
23.	Lammers Schiffselektronik GmbH	Industriestraße 16 26789 Leer	(0)491-96079-0	info@lseleer.de
24.	Matronik Schiffselektrik und Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 47509 Rheurdt	(0)2845-29899-0	Matronik-duisburg.de
25.	Mohrs+Hoppe GmbH	Plauener Str. 163 -165 13053 Berlin	(0)30-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
26.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 47119 Duisburg	(0)203-82650	info@naval-marine.de
27.	Pro Nautas B.V. GmbH	Kutterweg 1 26789 Leer	(0)491 98790 192	abeiden@pro-nautas.de

<b>Volgnr.</b>	<b>Naam</b>	<b>Adres</b>	<b>Telefoon +49</b>	<b>E-mail Website</b>
28.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 93195 Wolfsegg- Stetten	(0)9409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
29.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 47059 Duisburg	(0)203-993370	info@schwarz-technik.de
30.	See-Nautic Emden	Nesserlander Straße 96 26723 Emden	(0)4921-27703	info@see-nautic.de
31.	Transas Europe GmbH	Luruper Chaussee 125 22761 Hamburg	(0)40-890666-0	info@transas.de
32.	Trede Schiffs- und Industrieelektronik	Wobbenhüller Chaussee 11 25856 Hattstedt	(0)4846-693-633	info@trede-schiffselektronik.de
33.	R. Willborn Schiffstechnik	Berliner Chaussee 180 39114 Magdeburg	(0)391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de
34.	Wolfgang Hagelstein	Alte Heerstraße 63 56329 St. Goar-Fellen	(0)6741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de
35.	Gallandt Yachttechnik -Yachtelektronik	Gertrudenweg 36 33335 Gütersloh	(0)5241-3118	wassersport@gallandt.de
36.	Krebs Elektrotechnik e.K.	Im Martelacker 8 79588 Efringen-Kirchen	(0)7628 1046	info@krebs-elektrotechnik.de
37.	Kurt J. Nos GmbH	Presentstr. 15 63939 Wörth / Main	(0)9372 73-111	nos-schiffstechnik@t-online.de

## Frankrijk<sup>1</sup>

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +33	E-mail Website
1.	AEMI	56, avenue Pierre Berthelot F-14000 Caen	(0)2 31 35 44 47	aemi.scan@wanadoo.fr
2.	ATEYS	35, rue de Valmy F-76600 Le Havre	(0)2 35 13 81 74	ateys@ateys.fr
3.	Établissement Max Guerdin et fils	13, rue de Clermont F-60200 Compiègne	(0)3 44 83 66 20	max.guerdin@wanadoo.fr
4.	ETNA	31, rue des ponts F-76620 Le Havre	(0)2 35 54 60 60	info@etna.fr
5.	FLUVIAL ELEC	4 Quai Fernand-Saguet 94700 Maisons-Alfort	(0)6 32 40 46 36	vincent.quenolle@fluvialelec.fr
6.	GH2E	3, rue Sophie Germain F-75014 Paris	(0)1 43 27 07 12	info@gh2e.fr
7.	MAP Marine	1, Quai de la Grande Bigue Bat B. - Port autonome de Marseille porte C F-13002 Marseille	(0)4 91 07 54 44	contact@map-marine.com
8.	PROMAT	68, boulevard Jules Durand BP 350 F-76056 Le Havre Cedex	(0)2 35 53 05 65	contact@promat-securite.com
9.	SIECMI	3, quai Est F-29900 Concarneau	(0)3 21 30 45 13	boulogne@siecmi.com
10.	Sud Communication	95, rue Rajol Espace Fréjorgues Est F-34130 Mauguio	(0)4 67 50 98 52	contact@sudcom.info
11.	THEMYS	Quartier la Chaume CD 45 - Pont de l'Etoile F-13360 Roquevaire	(0)4 42 32 99 00	info@themys-sa.com
12.	BARILLEC SAS	ZI du Moros, F-29990 Concarneau	(0)2 98 50 12 12	contact@barillec.fr

<sup>1</sup> De bevoegdheden van elk bedrijf zijn per ministerieel besluit van 2 februari 2011 inzake de goedkeuring van het materiaal en van de bedrijven die navigatielichten, radarapparatuur, bochtanwijzers en Inland AIS-apparatuur installeren, duidelijk vastgelegd.



#### 4.3 Comité Reglement van onderzoek (Besluit 2013-I-16)

##### CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

##### AANBEVELING Nr. 1/2014 van 20 februari 2014

##### ONDERLOSSERS MET LNG-AANDRIJVING

Voor de onderlosser, dossiernummer 3500ZS-313.2-12037, wordt bij dezen de vergunning afgegeven voor het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG, Liquefied Natural Gas) als brandstof voor de voortstuwingsinstallatie.

Op grond van artikel 2.19, derde lid, mag bij genoemd schip worden afgeweken van de artikelen 8.01, derde lid, 8.05, eerste lid, 8.05, zesde lid, 8.05, negende lid, 8.05, elfde lid en 8.05, twaalfde lid, tot en met 30.06.2019. Het gebruik van LNG wordt geacht voldoende veilig te zijn indien te allen tijde aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. Het vaartuig wordt gebouwd en geclassificeerd onder toezicht en overeenkomstig de van toepassing zijnde voorschriften van een erkend classificatiebureau dat specifieke voorschriften voor LNG-installaties hanteert.
2. Het LNG-voortstuwingssysteem wordt jaarlijks gekeurd door het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd.
3. Een volledige veiligheidsanalyse (FMEA) werd uitgevoerd (zie **bijlage 1**) en door het classificatiebureau dat het vaartuig heeft geclassificeerd gecontroleerd en goedgekeurd.
4. Het LNG-voortstuwingssysteem voldoet aan de eisen van de IMO-Resolutie MSC.285(86) van 1 juni 2009, behoudens de in **bijlage 2** vermelde onderdelen.
5. Het LNG-voortstuwingssysteem is zodanig uitgevoerd dat uitstoot van methaan maximaal wordt beperkt.
6. De twee LNG-voorraadtanks moeten aan de eisen van een tank van Type C overeenkomstig de IGC-code voldoen. De tanks worden dusdanig op het vaartuig aangebracht dat verzekerd is dat deze onder alle omstandigheden aan het vaartuig bevestigd blijven. Op het vaartuig zijn tekens aangebracht die duidelijk weergeven dat LNG-opslag tanks aan boord aanwezig zijn.
7. Bunkeren van LNG wordt uitgevoerd conform de in **bijlage 3** vermelde procedures.
8. Opdat bij het hellen van de tanks tijdens het openen van de kleppen de veiligheidsventielen van de tanks niet in het vloeibare aardgas worden ondergedompeld, worden de LNG-tanks slechts voor 80% gevuld.
9. Het onderhoud van het LNG-voortstuwingssysteem wordt uitgevoerd overeenkomstig de instructies van de fabrikant. De instructies worden aan boord bewaard. Voordat het voortstuwingssysteem na een aanzienlijke wijziging of reparatie opnieuw in bedrijf wordt gesteld, moet het door het classificatiebureau dat het vaartuig heeft geclassificeerd onderzocht worden.

10. Alle bemanningsleden zijn opgeleid in de bestrijding van gevaren alsmede in het gebruik, het onderhoud en de inspectie van het LNG-voortstuwingsstelsel overeenkomstig de in **bijlage 4** vermelde procedures.
11. Een veiligheidsrol is beschikbaar aan boord van het vaartuig. De veiligheidsrol beschrijft de taken van de bemanning en bevat tevens een veiligheidsplan.
12. Alle gegevens betreffende het gebruik van het LNG-voortstuwingsstelsel worden verzameld door de vervoerder en moeten minstens vijf jaar worden bewaard. Deze gegevens worden op verzoek naar de bevoegde autoriteit verzonden.
13. Er wordt jaarlijks een evaluatierapport, waarin alle verzamelde gegevens zijn opgenomen, opgesteld en naar het secretariaat van de CCR gezonden, ter uitdeling onder de lidstaten. Dit evaluatierapport bevat ten minste de volgende informatie:
  - a) systeemuitval;
  - b) lekkage;
  - c) bunkergegevens (LNG);
  - d) drukgegevens;
  - e) afwijkingen, reparaties en wijzigingen van het LNG-systeem inclusief de tank;
  - f) functioneringsgegevens;
  - g) emissiegegevens, inclusief de uitstoot van methaan;
  - h) verslag van het onderzoek opgesteld door het classificatiebureau dat het vaartuig heeft geclassificeerd.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (14) 13 worden gevonden).

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

**AANBEVELING Nr. 2/2014**  
van 20 februari 2014

EIGER

Voor het droge lading schip "Eiger", Europees scheepsidentificatienummer 02324957, wordt bij deze de vergunning afgegeven voor het gebruik van diesel en vloeibaar aardgas (LNG, Liquefied Natural Gas) als brandstof voor de voortstuwingsinstallatie.

Op grond van artikel 2.19, derde lid, mag bij genoemd schip worden afgeweken van de artikelen 8.01, derde lid, 8.05, zesde lid, 8.05, negende lid, 8.05, elfde lid en 8.05, twaalfde lid, tot en met 01.04.2019. Het gebruik van LNG wordt geacht voldoende veilig te zijn indien te allen tijde aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. Het schip wordt verbouwd en geklasseerd onder toezicht en overeenkomstig de van toepassing zijnde voorschriften van een erkend classificatiebureau dat specifieke voorschriften voor LNG-installaties hanteert. De klasse blijft gehandhaafd.
2. Het LNG-voortstuwingssysteem wordt jaarlijks gekeurd door het classificatiebureau dat het schip heeft geklasseerd.
3. Een volledige HAZID-keuring door het classificatiebureau dat het schip heeft geklasseerd (zie **bijlage 1**) is uitgevoerd.
4. Het LNG-voortstuwingssysteem voldoet aan de IGF-Code (IMO-Resolutie MSC 285(86) van 1 juni 2009), behoudens de in **bijlage 2** vermelde onderdelen.
5. Het LNG-voortstuwingssysteem is zodanig uitgevoerd dat uitstoot van methaan maximaal wordt beperkt.
6. De LNG-opslagtank voldoet aan de voorschriften voor cryogene tanks overeenkomstig de EN 13458-2 standaard. Afgezien van deze eisen, moet de tank minimaal bestand zijn tegen een kracht van 2 g in het horizontale vlak, 1 g in de verticale richting en een helling van 10°. De tank is dusdanig op het schip aangebracht dat verzekerd is dat deze onder alle omstandigheden aan het schip bevestigd blijft. Aan de buitenzijde van de tankruimte zijn tekens aangebracht die duidelijk weergeven dat er zich daar een LNG-opslagtank bevindt.
7. Boven de tankruimte en in de eerste rij voor de tankruimte mogen geen containers met gevaarlijke goederen en geen koelcontainers worden geplaatst.
8. Bunkeren van LNG wordt uitgevoerd conform de in **bijlage 3** vermelde procedures.
9. Het onderhoud van het LNG-voortstuwingssysteem wordt uitgevoerd overeenkomstig de instructies van de fabrikant. De instructies worden aan boord bewaard. Voordat het voortstuwingssysteem opnieuw in bedrijf wordt genomen en tevens na een omvangrijke reparatie, moet het door het classificatiebureau dat het schip heeft geklasseerd, onderzocht worden.
10. Alle bemanningsleden zijn opgeleid in de bestrijding van gevaren alsmede in het gebruik, het onderhoud en de inspectie van het LNG-voortstuwingssysteem overeenkomstig de in **bijlage 4** vermelde procedures.

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

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (14) 17 worden gevonden).

**CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART**

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

**AANBEVELING Nr. 3/2014  
van 20 februari 2014**

**GOBLIN**

Het motorvrachtschip Goblin, met Europees identificatienummer 02335529, wordt hierbij op grond van artikel 2,19, derde lid, toegestaan af te wijken van artikel 8a.02, derde lid, hetgeen inhoudt dat de voortstuwingsinstallatie geen typegoedkeuringsprocedure heeft ondergaan.

De afwijking wordt toegestaan tot 31 december 2018 en onder de voorwaarde dat te allen tijde aan de volgende voorschriften wordt voldaan:

1. Het voortstuwingsstelsel is uitgerust met een nabehandelingsstelsel in de vorm van SCR katalysatoren.
2. De uitvoering van de motoren, alsmede de omschrijving van de bijbehorende SCR katalysatoren, wordt met een inbouwrapportage overeenkomstig bijlage J, deel VIII, van het ROSR vastgelegd.
3. De scheepseigenaar stuurt jaarlijks een rapportage aan de bevoegde autoriteit met daarin tenminste de volgende gegevens:
  - a) emissiegegevens van de stoffen genoemd in artikel 8a.02, tweede lid;
  - b) aanpassingen aan de motoren of het nabehandelingsstelsel;
  - c) overige data aangaande het functioneren van de motoren en het nabehandelingsstelsel.
4. De emissiemetingen worden conform de norm ISO 8178, testcyclus E3 of D2, uitgevoerd door een meetbedrijf dat is erkend door de Raad voor Accreditatie, overeenkomstig Dienstinstructie nr. 16.
5. In de rapportage, bedoeld in het derde lid, worden de resultaten van de emissiegegevens vergeleken met proefstandmetingen van gelijksoortige motoren en nabehandelingsstelsels, uitgevoerd door het meetbedrijf bedoeld in het vierde lid.
6. Indien uit de gegevens, bedoeld in het derde lid, blijkt dat de motoren en het nabehandelingsstelsel niet naar behoren functioneren, wordt de motoren vervangen door motoren die een typegoedkeuring conform hoofdstuk 8a van het ROSR hebben.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (14) 25 worden gevonden).

## CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

#### AANBEVELING Nr. 4/2014 van 21 februari 2014

#### E-POWER BARGE

Het drijvende werktuig „E-POWER BARGE“, dossiernummer 3500ZS-313.2-12044, wordt, in uitzondering op het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, toegelaten voor het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof voor het generatorsysteem dat andere schepen en installaties voorziet van stroom. Het vaartuig wordt aangedreven door dieselmotoren.

Op grond van artikel 2.19, derde lid, mag tot 31.12.2018 bij het genoemde vaartuig worden afgeweken van de artikelen 8.01, derde lid, 8.05, eerste lid, 8.05, zesde lid, 8.05, negende lid, 8.05, elfde lid, 8.05, twaalfde lid en hoofdstuk 9, voor wat betreft de elektrische installatie van het LNG- en generatorsysteem. Het gebruik van LNG wordt geacht voldoende veilig te zijn, indien te allen tijde aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. Het vaartuig wordt gebouwd en geklasseerd onder toezicht en overeenkomstig de van toepassing zijnde voorschriften van een erkend classificatiebureau, dat specifieke voorschriften voor LNG-installaties hanteert.
2. Het LNG- en generatorsysteem wordt jaarlijks gekeurd door een erkend classificatiebureau.
3. Er is een uitgebreide FMEA-studie (zie **bijlage 1**) verricht en door het classificatiebureau dat de classificatie van het vaartuig verzorgt, gecontroleerd en goedgekeurd.
4. Het LNG- en generatorsysteem voldoet aan de IGF-Code (IMO-resolutie MSC.285(86), van 1 juni 2009) met uitzondering van de in **bijlage 2** genoemde punten.

De bepalingen van het ADN 2013 inzake het vervoer van LNG in tankcontainers met drogeladingschepen moeten, voor zover deze toepasbaar zijn, ten minste overeenkomstige toepassing vinden.

5. Het LNG- en generatorsysteem is zodanig uitgevoerd dat uitstoot van methaan maximaal wordt beperkt.
6. De LNG-opslagtanks voldoen aan de voorschriften voor Type C-tanks overeenkomstig de IGC-code. De tanks zijn dusdanig op het vaartuig aangebracht dat verzekerd is dat deze onder alle omstandigheden aan het vaartuig bevestigd blijven. Op de tanks zijn opschriften aangebracht die duidelijk weergeven dat het een LNG-opslagtank betreft.
7. Bunkeren van LNG wordt uitgevoerd conform de in **bijlage 3** vermelde procedures.
8. Het onderhoud aan het LNG- en generatorsysteem wordt uitgevoerd overeenkomstig de instructies van de fabrikant. De instructies worden aan boord bewaard. Voordat het LNG- en generatorsysteem na een aanzienlijke wijziging of reparatie opnieuw in bedrijf wordt genomen, moet het door het classificatiebureau dat het schip geklasseerd heeft, gekeurd worden.

9. De elektrische installatie van het LNG- en generatorsysteem moet voldoen aan de voorschriften van een erkend classificatiebureau die gelden voor de zeevaart en moet jaarlijks worden gekeurd.
10. Alle bemanningsleden zijn opgeleid in de bestrijding van gevaren alsmede in het gebruik, het onderhoud en de inspectie van het LNG- en generatorsysteem overeenkomstig de in **bijlage 4** vermelde procedures.
11. Een veiligheidsrol is beschikbaar aan boord van het vaartuig. De veiligheidsrol beschrijft de taken van de bemanning en bevat tevens een veiligheidsplan.
12. De exploitant zorgt ervoor dat hij over alle gegevens betreffende het gebruik van het LNG- en generatorsysteem beschikt. Deze informatie moet minstens vijf jaar worden bewaard. Deze gegevens worden op verzoek naar de bevoegde autoriteit verzonden.
13. Er wordt jaarlijks een evaluatierapport opgesteld, dat ter attentie van de lidstaten, naar het secretariaat van de CCR wordt verzonden. Dit evaluatierapport bevat ten minste de volgende informatie:
  - a) systeemuitval;
  - b) lekkage;
  - c) bunkergegevens (vloeibaar aardgas - opslagtanks);
  - d) drukgegevens;
  - e) afwijkingen, reparaties en wijzigingen van het LNG- en generatorsysteem, met inbegrip van de opslagtanks;
  - f) meetgegevens;
  - g) emissiegegevens, methaan hieronder begrepen;
  - h) keuringsrapport van het classificatiebureau.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (14) 26 worden gevonden).

**CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART**

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

**AANBEVELING Nr. 5/2014  
van 5 juni 2014**

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

Droog aerosolvormend SBC<sup>1</sup>-blusmiddel

MVS BEAUFORT

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste volzin, wordt op het motorschip "Beaufort" – met uniek Europees scheepsidentificatienummer 02334056 - toegestaan om het droge aerosolvormende SBC-blusmiddel in de machinekamers toe te passen, onder de volgende voorwaarden:

1. Artikel 10.03b, tweede, derde, vijfde, zesde en negende lid moeten in acht worden genomen.
2. Het droge aerosolvormende SBC-blusmiddel is typegoedgekeurd volgens Richtlijn 96/98/EG van de Raad van 20 december 1996 inzake uitrusting van zeeschepen.
3. Iedere te beschermen ruimte moet met een eigen blusinstallatie worden uitgerust.
4. Het droge aerosolvormende SBC-blusmiddel wordt in speciaal daarvoor voorziene drukloze reservoirs in de te beschermen ruimte opgeslagen. Deze reservoirs moeten zodanig zijn aangebracht dat het blusmiddel gelijkmatig wordt verdeeld. In het bijzonder moet het blusmiddel ook onder de vloerplaten werkzaam zijn.
5. Het in werking stellen van de blusinstallatie moet via een elektrische besturing als bedoeld in artikel 10.03b, vijfde lid, onderdeel c, geschieden. Ieder reservoir wordt afzonderlijk met de inrichting voor het in werking stellen verbonden.
6. De hoeveelheid droog aerosolvormend SBC-blusmiddel voor de te beschermen ruimte moet ten minste 120 g/m<sup>3</sup> van het brutovolume van de ruimte bedragen.
7. De reservoirs met blusmiddel moeten na 15 jaren worden vervangen. De noodstroombatterijen moeten uiterlijk na zes jaren worden vervangen.
8. Deze aanbeveling geldt uitsluitend voor de brandklassen A en B.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV/G (14) 42 worden gevonden).

---

<sup>1</sup> Solid Bound Compound



**CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART**

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

**AANBEVELING Nr. 6/2014  
van 5 juni 2014**

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

Droog aerosolvormend SBC<sup>1</sup>-blusmiddel

MVS VIVADERO R

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste volzin, wordt op het motorschip "Vivadero R" – met uniek Europees scheepsidentificatienummer 02332408 - toegestaan om het droge aerosolvormende SBC-blusmiddel in de machinekamers toe te passen, onder de volgende voorwaarden:

1. Artikel 10.03b, tweede, derde, vijfde, zesde en negende lid moeten in acht worden genomen.
2. Het droge aerosolvormende SBC-blusmiddel is typegoedgekeurd volgens Richtlijn 96/98/EG van de Raad van 20 december 1996 inzake uitrusting van zeeschepen.
3. Iedere te beschermen ruimte moet met een eigen blusinstallatie worden uitgerust.
4. Het droge aerosolvormende SBC-blusmiddel wordt in speciaal daarvoor voorziene drukloze reservoirs in de te beschermen ruimte opgeslagen. Deze reservoirs moeten zodanig zijn aangebracht dat het blusmiddel gelijkmatig wordt verdeeld. In het bijzonder moet het blusmiddel ook onder de vloerplaten werkzaam zijn.
5. Het in werking stellen van de blusinstallatie moet via een elektrische besturing als bedoeld in artikel 10.03b, vijfde lid, onderdeel c, geschieden. Ieder reservoir wordt afzonderlijk met de inrichting voor het in werking stellen verbonden.
6. De hoeveelheid droog aerosolvormend SBC-blusmiddel voor de te beschermen ruimte moet ten minste 120 g/m<sup>3</sup> van het brutovolume van de ruimte bedragen.
7. De reservoirs met blusmiddel moeten na 15 jaren worden vervangen. De noodstroombatterijen moeten uiterlijk na zes jaren worden vervangen.
8. Deze aanbeveling geldt uitsluitend voor de brandklassen A en B.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV/G (14) 43 worden gevonden).

---

<sup>1</sup> Solid Bound Compound

## CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

#### AANBEVELING Nr. 7/2014 van 5 juni 2014

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

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

#### VIKING HERMOD

Op grond van artikel 2.19, eerste lid van het ROSR, wordt voor de toepassing en afwijkend van artikel 10.03a van het ROSR wordt aan het passagiersschip “Viking Hermod”, uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001977, toegestaan om in de woonruimten, het stuurhuis en de passagiersruimten de EconAqua fijnsproeisprinklerinstallatie (EAFS) van de fabrikant firma Minimax te gebruiken, onder de volgende voorwaarden:

De brandblusinstallatie werkt met een verminderde hoeveelheid water van 1,88 l/(min · m<sup>2</sup>), waarbij hetzelfde, overeenkomstig de beoogde bescherming, effect wordt bereikt. Met de fijnsproeitechniek kan een hoge efficiëntie worden bereikt door het koel- en stikeffect van de waternevel door verdamping en zuurstofverdringing. Door de vermindering van de hoeveelheid water kunnen de afmetingen van onderdelen van de installatie kleiner zijn, waardoor er plaats gespaard wordt.

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

7. De ruimte waarin de pompen, hun schakelinrichtingen en de benodigde ventielen voor het inwerkingstellen zijn aangebracht, moet door scheidingsvlakken met een brandklasse overeenkomstig de tabel van artikel 15.11, tweede lid, zijn gescheiden van de aangrenzende ruimten, waarbij de ruimten, waarin deze pompen en bedieningsinrichtingen zich bevinden, gelijk zijn gesteld aan controleposten. Een brand in de te beschermen ruimten mag de brandblusinstallatie niet buiten bedrijf doen raken.
8. De brandblusinstallatie en de bedienings- en afstelinrichtingen voor de brandblusinstallatie moeten gemakkelijk bereikbaar en eenvoudig te bedienen zijn; ze moeten op zo weinig mogelijk plaatsen bij elkaar aangebracht zijn en zo zijn opgesteld, dat ze door een brand in de te beschermen ruimte niet kunnen worden afgesneden.
9. De brandblusinstallatie moet zijn uitgerust met de volgende alarmeringen:
  - laag niveau in de watertank;
  - spanningsuitval;
  - drukverlies leidingsysteem.

Het optisch en akoestisch alarm dient te worden gemeld op een permanent door boordpersoneel of leden van de bemanning bezette plaats.

## CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

#### AANBEVELING Nr. 8/2014 van 5 juni 2014

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

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

#### VIKING BURI

Op grond van artikel 2.19, eerste lid van het ROSR, wordt voor de toepassing en afwijkend van artikel 10.03a van het ROSR wordt aan het passagiersschip “Viking Buri”, uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001978, toegestaan om in de woonruimten, het stuurhuis en de passagiersruimten de EconAqua fijnsproeisprinklerinstallatie (EAFS) van de fabrikant firma Minimax te gebruiken, onder de volgende voorwaarden:

De brandblusinstallatie werkt met een verminderde hoeveelheid water van 1,88 l/(min · m<sup>2</sup>), waarbij hetzelfde, overeenkomstig de beoogde bescherming, effect wordt bereikt. Met de fijnsproeitechniek kan een hoge efficiëntie worden bereikt door het koel- en stikeffect van de waternevel door verdamping en zuurstofverdringing. Door de vermindering van de hoeveelheid water kunnen de afmetingen van onderdelen van de installatie kleiner zijn, waardoor er plaats gespaard wordt.

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

7. De ruimte waarin de pompen, hun schakelinrichtingen en de benodigde ventielen voor het inwerkingstellen zijn aangebracht, moet door scheidingsvlakken met een brandklasse overeenkomstig de tabel van artikel 15.11, tweede lid, zijn gescheiden van de aangrenzende ruimten, waarbij de ruimten, waarin deze pompen en bedieningsinrichtingen zich bevinden, gelijk zijn gesteld aan controleposten. Een brand in de te beschermen ruimten mag de brandblusinstallatie niet buiten bedrijf doen raken.
8. De brandblusinstallatie en de bedienings- en afstelinrichtingen voor de brandblusinstallatie moeten gemakkelijk bereikbaar en eenvoudig te bedienen zijn; ze moeten op zo weinig mogelijk plaatsen bij elkaar aangebracht zijn en zo zijn opgesteld, dat ze door een brand in de te beschermen ruimte niet kunnen worden afgesneden.
9. De brandblusinstallatie moet zijn uitgerust met de volgende alarmeringen:
  - laag niveau in de watertank;
  - spanningsuitval;
  - drukverlies leidingsysteem.

Het optisch en akoestisch alarm dient te worden gemeld op een permanent door boordpersoneel of leden van de bemanning bezette plaats.

## CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

#### AANBEVELING Nr. 9/2014 van 5 juni 2014

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

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

#### VIKING HEIMDAL

Op grond van artikel 2.19, eerste lid van het ROSR, wordt voor de toepassing en afwijkend van artikel 10.03a van het ROSR wordt aan het passagiersschip “Viking Heimdal”, uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001979, toegestaan om in de woonruimten, het stuurhuis en de passagiersruimten de EconAqua fijnsproeisprinklerinstallatie (EAFS) van de fabrikant firma Minimax te gebruiken, onder de volgende voorwaarden:

De brandblusinstallatie werkt met een verminderde hoeveelheid water van 1,88 l/(min · m<sup>2</sup>), waarbij hetzelfde, overeenkomstig de beoogde bescherming, effect wordt bereikt. Met de fijnsproeitechniek kan een hoge efficiëntie worden bereikt door het koel- en stikeffect van de waternevel door verdamping en zuurstofverdringing. Door de vermindering van de hoeveelheid water kunnen de afmetingen van onderdelen van de installatie kleiner zijn, waardoor er plaats gespaard wordt.

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

7. De ruimte waarin de pompen, hun schakelinrichtingen en de benodigde ventielen voor het inwerkingstellen zijn aangebracht, moet door scheidingsvlakken met een brandklasse overeenkomstig de tabel van artikel 15.11, tweede lid, zijn gescheiden van de aangrenzende ruimten, waarbij de ruimten, waarin deze pompen en bedieningsinrichtingen zich bevinden, gelijk zijn gesteld aan controleposten. Een brand in de te beschermen ruimten mag de brandblusinstallatie niet buiten bedrijf doen raken.
8. De brandblusinstallatie en de bedienings- en afstelinrichtingen voor de brandblusinstallatie moeten gemakkelijk bereikbaar en eenvoudig te bedienen zijn; ze moeten op zo weinig mogelijk plaatsen bij elkaar aangebracht zijn en zo zijn opgesteld, dat ze door een brand in de te beschermen ruimte niet kunnen worden afgesneden.
9. De brandblusinstallatie moet zijn uitgerust met de volgende alarmeringen:
  - laag niveau in de watertank;
  - spanningsuitval;
  - drukverlies leidingsysteem.

Het optisch en akoestisch alarm dient te worden gemeld op een permanent door boordpersoneel of leden van de bemanning bezette plaats.

## CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

#### AANBEVELING Nr. 10/2014 van 5 juni 2014

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

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

#### VIKING DELLING

Op grond van artikel 2.19, eerste lid van het ROSR, wordt voor de toepassing en afwijkend van artikel 10.03a van het ROSR wordt aan het passagiersschip “Viking Delling”, uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001982, toegestaan om in de woonruimten, het stuurhuis en de passagiersruimten de EconAqua fijnsproeisprinklerinstallatie (EAFS) van de fabrikant firma Minimax te gebruiken, onder de volgende voorwaarden:

De brandblusinstallatie werkt met een verminderde hoeveelheid water van 1,88 l/(min · m<sup>2</sup>), waarbij hetzelfde, overeenkomstig de beoogde bescherming, effect wordt bereikt. Met de fijnsproeitechniek kan een hoge efficiëntie worden bereikt door het koel- en stikeffect van de waternevel door verdamping en zuurstofverdringing. Door de vermindering van de hoeveelheid water kunnen de afmetingen van onderdelen van de installatie kleiner zijn, waardoor er plaats gespaard wordt.

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



7. De ruimte waarin de pompen, hun schakelinrichtingen en de benodigde ventielen voor het inwerkingstellen zijn aangebracht, moet door scheidingsvlakken met een brandklasse overeenkomstig de tabel van artikel 15.11, tweede lid, zijn gescheiden van de aangrenzende ruimten, waarbij de ruimten, waarin deze pompen en bedieningsinrichtingen zich bevinden, gelijk zijn gesteld aan controleposten. Een brand in de te beschermen ruimten mag de brandblusinstallatie niet buiten bedrijf doen raken.
8. De brandblusinstallatie en de bedienings- en afstelinrichtingen voor de brandblusinstallatie moeten gemakkelijk bereikbaar en eenvoudig te bedienen zijn; ze moeten op zo weinig mogelijk plaatsen bij elkaar aangebracht zijn en zo zijn opgesteld, dat ze door een brand in de te beschermen ruimte niet kunnen worden afgesneden.
9. De brandblusinstallatie moet zijn uitgerust met de volgende alarmeringen:
  - laag niveau in de watertank;
  - spanningsuitval;
  - drukverlies leidingsysteem.

Het optisch en akoestisch alarm dient te worden gemeld op een permanent door boordpersoneel of leden van de bemanning bezette plaats.

**CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART**

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

**AANBEVELING Nr. 11/2014  
van 5 juni 2014**

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

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

**VIKING LIF**

Op grond van artikel 2.19, eerste lid van het ROSR, wordt voor de toepassing en afwijkend van artikel 10.03a van het ROSR wordt aan het passagiersschip "Viking Lif", uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001983, toegestaan om in de woonruimten, het stuurhuis en de passagiersruimten de EconAqua fijnsproeisprinklerinstallatie (EAFS) van de fabrikant firma Minimax te gebruiken, onder de volgende voorwaarden:

De brandblusinstallatie werkt met een verminderde hoeveelheid water van 1,88 l/(min · m<sup>2</sup>), waarbij hetzelfde, overeenkomstig de beoogde bescherming, effect wordt bereikt. Met de fijnsproeitechniek kan een hoge efficiëntie worden bereikt door het koel- en stikeffect van de waternevel door verdamping en zuurstofverdringing. Door de vermindering van de hoeveelheid water kunnen de afmetingen van onderdelen van de installatie kleiner zijn, waardoor er plaats gespaard wordt.

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

7. De ruimte waarin de pompen, hun schakelinrichtingen en de benodigde ventielen voor het inwerkingstellen zijn aangebracht, moet door scheidingsvlakken met een brandklasse overeenkomstig de tabel van artikel 15.11, tweede lid, zijn gescheiden van de aangrenzende ruimten, waarbij de ruimten, waarin deze pompen en bedieningsinrichtingen zich bevinden, gelijk zijn gesteld aan controleposten. Een brand in de te beschermen ruimten mag de brandblusinstallatie niet buiten bedrijf doen raken.
8. De brandblusinstallatie en de bedienings- en afstelinrichtingen voor de brandblusinstallatie moeten gemakkelijk bereikbaar en eenvoudig te bedienen zijn; ze moeten op zo weinig mogelijk plaatsen bij elkaar aangebracht zijn en zo zijn opgesteld, dat ze door een brand in de te beschermen ruimte niet kunnen worden afgesneden.
9. De brandblusinstallatie moet zijn uitgerust met de volgende alarmeringen:
  - laag niveau in de watertank;
  - spanningsuitval;
  - drukverlies leidingsysteem.

Het optisch en akoestisch alarm dient te worden gemeld op een permanent door boordpersoneel of leden van de bemanning bezette plaats.

**CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART**

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

**AANBEVELING Nr. 12/2014  
van 5 juni 2014**

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

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

**VIKING GULLVEIG**

Op grond van artikel 2.19, eerste lid van het ROSR, wordt voor de toepassing en afwijkend van artikel 10.03a van het ROSR wordt aan het passagiersschip “Viking Gullveig”, uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001984, toegestaan om in de woonruimten, het stuurhuis en de passagiersruimten de EconAqua fijnsproeisprinklerinstallatie (EAFS) van de fabrikant firma Minimax te gebruiken, onder de volgende voorwaarden:

De brandblusinstallatie werkt met een verminderde hoeveelheid water van 1,88 l/(min · m<sup>2</sup>), waarbij hetzelfde, overeenkomstig de beoogde bescherming, effect wordt bereikt. Met de fijnsproeitechniek kan een hoge efficiëntie worden bereikt door het koel- en stikeffect van de waternevel door verdamping en zuurstofverdringing. Door de vermindering van de hoeveelheid water kunnen de afmetingen van onderdelen van de installatie kleiner zijn, waardoor er plaats gespaard wordt.

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

7. De ruimte waarin de pompen, hun schakelinrichtingen en de benodigde ventielen voor het inwerkingstellen zijn aangebracht, moet door scheidingsvlakken met een brandklasse overeenkomstig de tabel van artikel 15.11, tweede lid, zijn gescheiden van de aangrenzende ruimten, waarbij de ruimten, waarin deze pompen en bedieningsinrichtingen zich bevinden, gelijk zijn gesteld aan controleposten. Een brand in de te beschermen ruimten mag de brandblusinstallatie niet buiten bedrijf doen raken.
8. De brandblusinstallatie en de bedienings- en afstelinrichtingen voor de brandblusinstallatie moeten gemakkelijk bereikbaar en eenvoudig te bedienen zijn; ze moeten op zo weinig mogelijk plaatsen bij elkaar aangebracht zijn en zo zijn opgesteld, dat ze door een brand in de te beschermen ruimte niet kunnen worden afgesneden.
9. De brandblusinstallatie moet zijn uitgerust met de volgende alarmeringen:
  - laag niveau in de watertank;
  - spanningsuitval;
  - drukverlies leidingsysteem.

Het optisch en akoestisch alarm dient te worden gemeld op een permanent door boordpersoneel of leden van de bemanning bezette plaats.

**CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART**

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

**AANBEVELING Nr. 13/2014  
van 5 juni 2014**

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

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

**VIKING KVASIR**

Op grond van artikel 2.19, eerste lid van het ROSR, wordt voor de toepassing en afwijkend van artikel 10.03a van het ROSR wordt aan het passagiersschip “Viking Kvasir”, uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001991, toegestaan om in de woonruimten, het stuurhuis en de passagiersruimten de EconAqua fijnsproeisprinklerinstallatie (EAFS) van de fabrikant firma Minimax te gebruiken, onder de volgende voorwaarden:

De brandblusinstallatie werkt met een verminderde hoeveelheid water van 1,88 l/(min · m<sup>2</sup>), waarbij hetzelfde, overeenkomstig de beoogde bescherming, effect wordt bereikt. Met de fijnsproeitechniek kan een hoge efficiëntie worden bereikt door het koel- en stikeffect van de waternevel door verdamping en zuurstofverdringing. Door de vermindering van de hoeveelheid water kunnen de afmetingen van onderdelen van de installatie kleiner zijn, waardoor er plaats gespaard wordt.

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

7. De ruimte waarin de pompen, hun schakelinrichtingen en de benodigde ventielen voor het inwerkingstellen zijn aangebracht, moet door scheidingsvlakken met een brandklasse overeenkomstig de tabel van artikel 15.11, tweede lid, zijn gescheiden van de aangrenzende ruimten, waarbij de ruimten, waarin deze pompen en bedieningsinrichtingen zich bevinden, gelijk zijn gesteld aan controleposten. Een brand in de te beschermen ruimten mag de brandblusinstallatie niet buiten bedrijf doen raken.
8. De brandblusinstallatie en de bedienings- en afstelinrichtingen voor de brandblusinstallatie moeten gemakkelijk bereikbaar en eenvoudig te bedienen zijn; ze moeten op zo weinig mogelijk plaatsen bij elkaar aangebracht zijn en zo zijn opgesteld, dat ze door een brand in de te beschermen ruimte niet kunnen worden afgesneden.
9. De brandblusinstallatie moet zijn uitgerust met de volgende alarmeringen:
  - laag niveau in de watertank;
  - spanningsuitval;
  - drukverlies leidingsysteem.

Het optisch en akoestisch alarm dient te worden gemeld op een permanent door boordpersoneel of leden van de bemanning bezette plaats.

## CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

#### AANBEVELING Nr. 14/2014 van 5 juni 2014

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

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

#### VIKING IDI

Op grond van artikel 2.19, eerste lid van het ROSR, wordt voor de toepassing en afwijkend van artikel 10.03a van het ROSR wordt aan het passagiersschip “Viking Idi”, uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001992, toegestaan om in de woonruimten, het stuurhuis en de passagiersruimten de EconAqua fijnsproeisprinklerinstallatie (EAFS) van de fabrikant firma Minimax te gebruiken, onder de volgende voorwaarden:

De brandblusinstallatie werkt met een verminderde hoeveelheid water van  $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ , waarbij hetzelfde, overeenkomstig de beoogde bescherming, effect wordt bereikt. Met de fijnsproeitechniek kan een hoge efficiëntie worden bereikt door het koel- en stikeffect van de waternevel door verdamping en zuurstofverdringing. Door de vermindering van de hoeveelheid water kunnen de afmetingen van onderdelen van de installatie kleiner zijn, waardoor er plaats gespaard wordt.

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



7. De ruimte waarin de pompen, hun schakelinrichtingen en de benodigde ventielen voor het inwerkingstellen zijn aangebracht, moet door scheidingsvlakken met een brandklasse overeenkomstig de tabel van artikel 15.11, tweede lid, zijn gescheiden van de aangrenzende ruimten, waarbij de ruimten, waarin deze pompen en bedieningsinrichtingen zich bevinden, gelijk zijn gesteld aan controleposten. Een brand in de te beschermen ruimten mag de brandblusinstallatie niet buiten bedrijf doen raken.
8. De brandblusinstallatie en de bedienings- en afstelinrichtingen voor de brandblusinstallatie moeten gemakkelijk bereikbaar en eenvoudig te bedienen zijn; ze moeten op zo weinig mogelijk plaatsen bij elkaar aangebracht zijn en zo zijn opgesteld, dat ze door een brand in de te beschermen ruimte niet kunnen worden afgesneden.
9. De brandblusinstallatie moet zijn uitgerust met de volgende alarmeringen:
  - laag niveau in de watertank;
  - spanningsuitval;
  - drukverlies leidingsysteem.

Het optisch en akoestisch alarm dient te worden gemeld op een permanent door boordpersoneel of leden van de bemanning bezette plaats.

## CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

#### AANBEVELING Nr. 15/2014 van 5 juni 2014

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

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

#### VIKING INGVI

Op grond van artikel 2.19, eerste lid van het ROSR, wordt voor de toepassing en afwijkend van artikel 10.03a van het ROSR wordt aan het passagiersschip “Viking Ingvi”, uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001985, toegestaan om in de woonruimten, het stuurhuis en de passagiersruimten de EconAqua fijnsproeisprinklerinstallatie (EAFS) van de fabrikant firma Minimax te gebruiken, onder de volgende voorwaarden:

De brandblusinstallatie werkt met een verminderde hoeveelheid water van  $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ , waarbij hetzelfde, overeenkomstig de beoogde bescherming, effect wordt bereikt. Met de fijnsproeitechniek kan een hoge efficiëntie worden bereikt door het koel- en stikeffect van de waternevel door verdamping en zuurstofverdringing. Door de vermindering van de hoeveelheid water kunnen de afmetingen van onderdelen van de installatie kleiner zijn, waardoor er plaats gespaard wordt.

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

7. De ruimte waarin de pompen, hun schakelinrichtingen en de benodigde ventielen voor het inwerkingstellen zijn aangebracht, moet door scheidingsvlakken met een brandklasse overeenkomstig de tabel van artikel 15.11, tweede lid, zijn gescheiden van de aangrenzende ruimten, waarbij de ruimten, waarin deze pompen en bedieningsinrichtingen zich bevinden, gelijk zijn gesteld aan controleposten. Een brand in de te beschermen ruimten mag de brandblusinstallatie niet buiten bedrijf doen raken.
8. De brandblusinstallatie en de bedienings- en afstelinrichtingen voor de brandblusinstallatie moeten gemakkelijk bereikbaar en eenvoudig te bedienen zijn; ze moeten op zo weinig mogelijk plaatsen bij elkaar aangebracht zijn en zo zijn opgesteld, dat ze door een brand in de te beschermen ruimte niet kunnen worden afgesneden.
9. De brandblusinstallatie moet zijn uitgerust met de volgende alarmeringen:
  - laag niveau in de watertank;
  - spanningsuitval;
  - drukverlies leidingsysteem.

Het optisch en akoestisch alarm dient te worden gemeld op een permanent door boordpersoneel of leden van de bemanning bezette plaats.

## CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

#### AANBEVELING Nr. 16/2014 van 5 juni 2014

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

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

#### VIKING EISTLA

Op grond van artikel 2.19, eerste lid van het ROSR, wordt voor de toepassing en afwijkend van artikel 10.03a van het ROSR wordt aan het passagiersschip “Viking Eistla”, uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001987, toegestaan om in de woonruimten, het stuurhuis en de passagiersruimten de EconAqua fijnsproeisprinklerinstallatie (EAFS) van de fabrikant firma Minimax te gebruiken, onder de volgende voorwaarden:

De brandblusinstallatie werkt met een verminderde hoeveelheid water van  $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ , waarbij hetzelfde, overeenkomstig de beoogde bescherming, effect wordt bereikt. Met de fijnsproeitechniek kan een hoge efficiëntie worden bereikt door het koel- en stikeffect van de waternevel door verdamping en zuurstofverdringing. Door de vermindering van de hoeveelheid water kunnen de afmetingen van onderdelen van de installatie kleiner zijn, waardoor er plaats gespaard wordt.

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

7. De ruimte waarin de pompen, hun schakelinrichtingen en de benodigde ventielen voor het inwerkingstellen zijn aangebracht, moet door scheidingsvlakken met een brandklasse overeenkomstig de tabel van artikel 15.11, tweede lid, zijn gescheiden van de aangrenzende ruimten, waarbij de ruimten, waarin deze pompen en bedieningsinrichtingen zich bevinden, gelijk zijn gesteld aan controleposten. Een brand in de te beschermen ruimten mag de brandblusinstallatie niet buiten bedrijf doen raken.
8. De brandblusinstallatie en de bedienings- en afstelinrichtingen voor de brandblusinstallatie moeten gemakkelijk bereikbaar en eenvoudig te bedienen zijn; ze moeten op zo weinig mogelijk plaatsen bij elkaar aangebracht zijn en zo zijn opgesteld, dat ze door een brand in de te beschermen ruimte niet kunnen worden afgesneden.
9. De brandblusinstallatie moet zijn uitgerust met de volgende alarmeringen:
  - laag niveau in de watertank;
  - spanningsuitval;
  - drukverlies leidingsysteem.

Het optisch en akoestisch alarm dient te worden gemeld op een permanent door boordpersoneel of leden van de bemanning bezette plaats.

## CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

#### AANBEVELING Nr. 17/2014 van 5 juni 2014

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

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

#### VIKING ALSVIN

Op grond van artikel 2.19, eerste lid van het ROSR, wordt voor de toepassing en afwijkend van artikel 10.03a van het ROSR wordt aan het passagiersschip “Viking Alsvin”, uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001989, toegestaan om in de woonruimten, het stuurhuis en de passagiersruimten de EconAqua fijnsproeisprinklerinstallatie (EAFS) van de fabrikant firma Minimax te gebruiken, onder de volgende voorwaarden:

De brandblusinstallatie werkt met een verminderde hoeveelheid water van  $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ , waarbij hetzelfde, overeenkomstig de beoogde bescherming, effect wordt bereikt. Met de fijnsproeitechniek kan een hoge efficiëntie worden bereikt door het koel- en stikeffect van de waternevel door verdamping en zuurstofverdringing. Door de vermindering van de hoeveelheid water kunnen de afmetingen van onderdelen van de installatie kleiner zijn, waardoor er plaats gespaard wordt.

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

7. De ruimte waarin de pompen, hun schakelinrichtingen en de benodigde ventielen voor het inwerkingstellen zijn aangebracht, moet door scheidingsvlakken met een brandklasse overeenkomstig de tabel van artikel 15.11, tweede lid, zijn gescheiden van de aangrenzende ruimten, waarbij de ruimten, waarin deze pompen en bedieningsinrichtingen zich bevinden, gelijk zijn gesteld aan controleposten. Een brand in de te beschermen ruimten mag de brandblusinstallatie niet buiten bedrijf doen raken.
8. De brandblusinstallatie en de bedienings- en afstelinrichtingen voor de brandblusinstallatie moeten gemakkelijk bereikbaar en eenvoudig te bedienen zijn; ze moeten op zo weinig mogelijk plaatsen bij elkaar aangebracht zijn en zo zijn opgesteld, dat ze door een brand in de te beschermen ruimte niet kunnen worden afgesneden.
9. De brandblusinstallatie moet zijn uitgerust met de volgende alarmeringen:
  - laag niveau in de watertank;
  - spanningsuitval;
  - drukverlies leidingsysteem.

Het optisch en akoestisch alarm dient te worden gemeld op een permanent door boordpersoneel of leden van de bemanning bezette plaats.

## CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

#### AANBEVELING Nr. 18/2014 van 5 juni 2014

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

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

#### VIKING BESTLA

Op grond van artikel 2.19, eerste lid van het ROSR, wordt voor de toepassing en afwijkend van artikel 10.03a van het ROSR wordt aan het passagiersschip “Viking Bestla”, uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001988, toegestaan om in de woonruimten, het stuurhuis en de passagiersruimten de EconAqua fijnsproeisprinklerinstallatie (EAFS) van de fabrikant firma Minimax te gebruiken, onder de volgende voorwaarden:

De brandblusinstallatie werkt met een verminderde hoeveelheid water van 1,88 l/(min · m<sup>2</sup>), waarbij hetzelfde, overeenkomstig de beoogde bescherming, effect wordt bereikt. Met de fijnsproeitechniek kan een hoge efficiëntie worden bereikt door het koel- en stikeffect van de waternevel door verdamping en zuurstofverdringing. Door de vermindering van de hoeveelheid water kunnen de afmetingen van onderdelen van de installatie kleiner zijn, waardoor er plaats gespaard wordt.

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



7. De ruimte waarin de pompen, hun schakelinrichtingen en de benodigde ventielen voor het inwerkingstellen zijn aangebracht, moet door scheidingsvlakken met een brandklasse overeenkomstig de tabel van artikel 15.11, tweede lid, zijn gescheiden van de aangrenzende ruimten, waarbij de ruimten, waarin deze pompen en bedieningsinrichtingen zich bevinden, gelijk zijn gesteld aan controleposten. Een brand in de te beschermen ruimten mag de brandblusinstallatie niet buiten bedrijf doen raken.
8. De brandblusinstallatie en de bedienings- en afstelinrichtingen voor de brandblusinstallatie moeten gemakkelijk bereikbaar en eenvoudig te bedienen zijn; ze moeten op zo weinig mogelijk plaatsen bij elkaar aangebracht zijn en zo zijn opgesteld, dat ze door een brand in de te beschermen ruimte niet kunnen worden afgesneden.
9. De brandblusinstallatie moet zijn uitgerust met de volgende alarmeringen:
  - laag niveau in de watertank;
  - spanningsuitval;
  - drukverlies leidingsysteem.

Het optisch en akoestisch alarm dient te worden gemeld op een permanent door boordpersoneel of leden van de bemanning bezette plaats.

**5.1 Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding**  
(Besluit 2010-II-3)

**REGLEMENT BETREFFENDE HET  
SCHEEPVAARTPERSONEEL OP DE RIJN  
(RSP)**

**Bijlage A5  
(Model)**

**In het buitenland opgestelde,  
als gelijkwaardig erkende dienstboekjes<sup>1</sup>**

<b>Staat</b>	<b>Nationale autoriteit(en) van afgifte</b>		<b>Besluit</b>
<b>Polen</b>			2010-II-3
Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Zeglugi 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 Zeglugi 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	
<b>Roemenië</b>			2010-II-3
Roemeense Scheepvaartautoriteit, Constanta	Port No. 1, 900900 Constanta	Tel.: +40241555676 Fax: +40341730349 rna@rna.ro lgrigore@rna.ro	
<b>Slowaakse Republiek</b>			2010-II-3
Dopravný úrad Divízia vnútrozemskej plavby	Letisko M. R. Štefánika 823 05 Bratislava	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.

<sup>1</sup> Wijziging in werking getreden op 1 juli 2011 (Besluit 2010-II-3).

Als gelijkwaardig erkend vaarbevoegdheidsbewijs

I. Vaarbevoegdheidsbewijzen van de lidstaten

Land	Naam van het gelijkwaardig erkende bewijs	Aanvullende voorwaarden	Voor de afgifte bevoegde nationale autoriteit(en)	Model van het gelijkwaardig erkende bewijs
D	Schifferpatent A	- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd.	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord und Nordwest	<a href="#">Model</a>
D	Schifferpatent B		Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordwest, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	
NL	Groot vaarbewijs A	- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd. - de houder moet ten minste 21 jaar oud zijn.	CCV, afdeling binnenvaart P.C. Boutenslaan 1 Postbus 1970 2280 DV Rijswijk	<a href="#">Model</a>
NL	Groot vaarbewijs B			
NL	Groot vaarbewijs I	- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage D3 bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn vermelde model worden overgelegd, - de houder moet ten minste 21 jaar oud zijn, - de houder is slechts tot het bereiken van de leeftijd van 50 jaar gerechtigd op de Rijn te varen.	Tot 1 maart 2001 afgegeven door het KOFS	<a href="#">Model</a>
NL	Groot vaarbewijs II			

**Duits model:**

Schipperspatent voor de binnenvaart A en B  
(85 mm x 54 mm - basiskleur blauw; overeenkomstig ISO-Norm 7810.)

(Voorzijde)



(Achterzijde)



(Voorzijde)

**SCHIFFERPATENT** **BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**  
**FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT** **Generaldirektion Wasserstraßen und**  
**Schiffahrt - Außenstelle Nord**

A

1. Mustermann  
2. Erika  
3. 12.08.1964 -D- Duisburg  
4. 02.01.1998  
5. 0113005600  
6.   
7. *Erika Mustermann*  
8. A  
9. R, >1600  
10. -  
11. Bescheid mit Auflagen ist mitzuführen

**MUSTER**



(Achterzijde)

**SCHIFFERPATENT FÜR DEN BINNENSCHIFFSGÜTER- UND -PERSONENVERKEHR**

1. Name des Inhabers  
2. Vorname(n)  
3. Geburtsdatum und -ort  
4. Ausstellungsdatum des Patent  
5. Ausstellungsnummer  
6. Lichtbild des Inhabers  
7. Unterschrift des Inhabers  
8. A Alle Wasserstraßen außer dem Rhein

9. -R(Radar)  
Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes für die das Patent gilt(Tonnen, kW, mehr als 1600 Fahrgäste)  
10. Ungültigkeitsdatum  
11. Vermerk(e)  
Einschränkungen  
Wasserstraßen mit besonderer Streckenkenntnis

**MUSTER**

0 13

## II. Vaarbevoegdheidsbewijzen van derde landen

Land	Naam van het gelijkwaardig erkende bewijs	Aanvullende voorwaarden	Voor de afgifte bevoegde nationale autoriteit(en)	Model van het gelijkwaardig erkende bewijs
SK <sup>1</sup>	Kapiteinsvaarbewijs klasse I <i>Preukaz odbornej spôsobilosti Lodný kapitán I. triedy kategórie B</i>	- voor de geldigheid van dit Slowaakse vaarbewijs op het riviergedeelte tussen de sluizen van Iffeheim (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 voorleggen, dat volgens de door dat Reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.	Dopravný úrad Divízia vnútrozemskej plavby Letisko M. R. Štefánika 823 05 Bratislava Slowaakse Republiek  Tel.: +421 2 333 00217 Fax: +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913 <a href="mailto:sekretariat@sps.sk">sekretariat@sps.sk</a>	<a href="#">Model</a>
AT*)	Kapiteinspatent <i>Kapitänspatent</i>	- voor de geldigheid van dit Oostenrijkse vaarbewijs op het riviergedeelte tussen de sluizen van Iffeheim (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 voorleggen, dat volgens de door dat Reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Oberste Schifffahrtsbehörde Radetzkystrasse 2 1030 Wien Österreich  Tel.: +431 71162 655704 Fax: +431 71162 655799 <a href="mailto:w1@bmvit.gv.at">w1@bmvit.gv.at</a>	<a href="#">Model</a>
BG <sup>2</sup>	Binnenvaartpatent <i>Schifferpatent für die Binnenschifffahrt</i>	- op het riviergedeelte tussen de sluizen van Iffeheim (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 voorleggen, dat volgens de door dat Reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.	Bulgarian Maritime Administration (BMA)  Ruse 7000 20 Pristanistna St. <a href="mailto:stw_rs@marad.bg">stw_rs@marad.bg</a> Tel.: +359 82 815 815 Fax: +359 82 824 009	<a href="#">Model</a>

\*) Wijziging door voorschriften van tijdelijke aard van 1.10.2011 tot 30.9.2014.

<sup>1</sup> Wijziging in werking getreden op 1 januari 2013 (Besluit 2012-II-11).

<sup>2</sup> Wijziging in werking getreden op 1 juli 2012 (Besluit 2011-II-16).

Als gelijkwaardig erkende bevoegdheidsbewijzen voor de radarvaart

Land	Naam van het erkende bewijs	Aanvullende voorwaarden	Voor de afgifte bevoegde nationale autoriteit(en)	Model
RO	Radarbevoegdheidsbewijs voor de binnenvaart	---	Roemeense Scheepvaartautoriteit, Constanta Port Nr. 1, 900900 Constanta, Roemenië Tel.: 0241/616.129 ; 0241/60.2229 Fax: 0241/616.229 ; 0241/60.1996 E-mail: rna@rna.ro	<a href="#">Model</a>
CZ	Radarbevoegdheidsbewijs voor de binnenvaart	---	Státní plavební správa, Jankovcova 4 Praha 7 170 04 Tsjechische Republiek Tel.: +420 234 637 240 kuzminski@spspraha.cz bimka@spspraha.cz	<a href="#">Model</a>
HU	Radarbevoegdheidsbewijs voor de binnenvaart	---	Nemzeti Közlekedési Hatóság / Autorité Nationale de Transport Stratégiai és Módszertani Igazgatóság / Direction de Stratégique et Méthdologique Hajózási és Légiközlekedési Főosztály / Departement Scheepvaart en Burgerluchtvaart  Postadres: 1389 Boedapest 62 Pf. 102  Bezoekadres: 1066 Boedapest, Teréz körút 62 Hongarije  Tel.: +36 1 815 9646 Fax: +36 1 815 9659 E-mail: <a href="mailto:hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu">hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu</a>	<a href="#">Model</a>
SK <sup>1</sup>	Radarbevoegdheidsbewijs <i>Preukaz radarového navigátor</i>	---	Dopravný úrad Divízia vnútrozemskej plavby Letisko M. R. Štefánika 823 05 Bratislava Slowaakse Republiek  Tel. +421 2 333 00217 Fax +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913 <a href="mailto:secretariat@sps.sk">secretariat@sps.sk</a>	<a href="#">Model</a>
AT*)	Aantekening « Radar » ingeschreven op het kapiteinspatent	---	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Oberste Schifffahrtsbehörde Radetzkystrasse 2 1030 Wien Österreich  Tel.: +431 71162 655704 Fax: +431 71162 655799 <a href="mailto:w1@bmvit.gv.at">w1@bmvit.gv.at</a>	<a href="#">Model</a>

\*) Wijziging door voorschriften van tijdelijke aard van 1.10.2011 tot 30.9.2014.

<sup>1</sup> Wijziging in werking getreden op 1 januari 2013 (Besluit 2012-II-11).

**5.2 Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding**  
(Besluit 2010-I-8)

**Aanhangsel 1 bij dienstinstructie nr. 2**

**Informatiebureaus voor bedrijfsgeneeskundige diensten en erkende artsen**  
(Artt. 7.01, derde lid, onder a, 7.02, derde lid, onder a, 7.03, tweede lid, onder a,  
7.04, eerste lid, onder c)

B	1.	Antwerpen Bestuur van de Medische Expertise Pelikaanstraat 4 - 6 - 8 B-2018 ANTWERPEN 1	Tel.: 00 32 2 524 97 97
	2.	Brugge Bestuur van de Medische Expertise Hoogstraat 9 B-8000 BRUGGE	Tel.: 00 32 2 524 97 97
	3.	Brussel/Bruxelles Administration de l'Expertise médicale Boulevard Simon Bolivar 30 Boîte 3 WTC III B - 1000 BRUXELLES	Tel.: 00 32 2 524 97 97
	4.	Charleroi Administration de l'Expertise médicale Place Albert I, Centre Albert I (16 <sup>ème</sup> étage) B-6000 CHARLEROI	Tel.: 00 32 2 524 97 97
	5.	Gent Bestuur van de Medische Expertise "Ter Plaeten" Sint-Lievenslaan 23 bus1 B-9000 GENT	Tel.: 00 32 2 524 97 97
	6.	Hasselt Bestuur van de Medische Expertise Sint Jozefstraat 30/5 B-3500 HASSELT	Tel.: 00 32 2 524 97 97
	7.	Libramont Administration de l'Expertise médicale Rue du Dr. Lomry B-6800 LIBRAMONT	Tel.: 00 32 2 524 97 97
	8.	Liège Administration de l'Expertise médicale Boulevard Frère Orban 25 B-4000 LIEGE	Tel.: 00 32 2 524 97 97
	9.	Leuven Bestuur van de Medische Expertise Philipssite 3b/bus 1 B-3001 LEUVEN	Tel.: 00 32 2 524 97 97
	10.	Namur Administration de l'Expertise médicale Place des Célestines 25 B-5000 NAMUR	Tel.: 00 32 2 524 97 97



B	11. Tournai Administration de l'Expertise médicale Boulevard. Eisenhower 87 B-7500 TOURNAI Tel.: 00 32 2 524 97 97
	12. Centrum voor Leerlingenbegeleiding Hoofdzetel: Van Stralenstraat 48 A 6 B -2060 ANTWERPEN (nur für Lehrlinge „Cenflumarin“) Tel.: 00 32 3/232 23 82
	13. Centre provincial de médecine préventive Rue Saint-Pierre 48 B-4800 HUY (nur für Schüler der Schule in Huy) Tel.: 00 32 85/21 12 50
CH	1. Ophthalmologische Universitätspoliklinik Basel Mittlere Straße 31 CH-4012 BASEL Tel.: 00 41/ 61 265 87 87
	2. Kantonsspital Liestal, Augenabteilung Rheinstraße 26 CH-4410 LIESTAL Tel.: 00 41 61 925 2525
	3. Arbeitsmedizinisches Zentrum Basel (azb ag) Düngerstrasse 81 CH-4133 Pratteln Tel.: 00 41 61 821 82 60
D	1. Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der Berufsgenossenschaft für Verkehr - ASD Rhein-Ruhr GmbH, Düsseldorfer Str. 193 D-47053 DUISBURG Tel.: 00 49 203 2952 21
	2. Betriebsärzte der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes (BAD) Gesundheitsvorsorge und Sicherheitstechnik GmbH, Herbert-Rabius-Str. 1, D-53225 BONN Tel.: 00 49 228 400 72 27  oder Betriebsärzte der Verwaltung eines Landes, Ärzte eines hafenerärztlichen Dienstes und der Dienststelle für Schiffssicherheit der BG Verkehr
F	Préfet du Bas-Rhin Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Secrétariat Général Pôle Navigation 14, rue du Maréchal Juin BP 61003 67070 STRASBOURG Cedex Tel.: 00 33 (0)3 88 88 91 00
NL	Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Scheepvaart Medisch adviseur Scheepvaart Postbus 8634 NL-3009 AP ROTTERDAM Tel.: 00 31 10 266 86 84

**Aanhangsel 2 bij Dienstinstructie nr. 1**

**Door middel van een bewijs van vaarbekwaamheid aangetoonde vaartijd buiten de Rijn  
(artikel 3.09, derde lid)**

1	2	3	4	5
Etat/ Staat / Land	n°/ Lfd Nr./ Nr.	Dénomination du certificat / Bezeichnung des Zeugnisses / Aanduiding van het getuigschrift	Name der Behörde, die das Zeugnis ausgestellt hat Nom de l'autorité qui a délivré le certificat / Uitgevende instantie	Temps de navigation à prendre en compte en jours / anzurechnende Fahrzeit in Tagen / Mee te rekenen vaartijd in dagen
A	1	Kapitänspatent A	Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr	450
A	2	Schiffsführerpatent A	Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr	150
B	1 2 3 4	Stuurbrevet (Brevet de conduite) A Stuurbrevet B Stuurbrevet C Stuurbrevet D	Ministerie van Verkeer en Infrastructuur (Ministère des Communications et de l'Infrastructure)	360
B	5 6 7 8	Vaarbewijs (Certificat de conduite) A Vaarbewijs B Vaarbewijs A + aantekening P Vaarbewijs B + aantekening P	FOD Mobiliteit en Vervoer (SPF Mobilité et Transport)	720, waarvan 180 als lid van de dekbemanning
CH	1	Nationaler Schiffsführerausweis n. Art. 79 schw. Binnenschiff- fahrtsverordnung, Kategorie B Fahrgastschiff	Bundesamt für Verkehr Kantonale Schifffahrts- und oder Straßenverkehrsämter	75 (tot en met 60 passagiers) 150 (meer dan 60 passagiers)
CH	2	Nationaler Schiffsführerausweis n. Art. 79 schw. Binnenschiff- fahrtsverordnung, Kategorie C Güterschiffe/Schwimmende Geräte mit eigenem Antrieb	Bundesamt für Verkehr Kantonale Schifffahrts- und oder Straßenverkehrsämter	150
CH	3	Hochrheinschifferpatent Hochrheinpatent	Rheinschiffahrtsdirektion Basel Schweizerische Rheinhäfen, Direktion Basel	720, waarvan 180 als matroos
D	1	Hochrheinschifferpatent Hochrhein patent	Regierungspräsidium Freiburg	720, waarvan 180 als matroos
D	2	Schifferpatent Elbeschifferpatent Donaukapitänspatent	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	720, waarvan 180 als matroos
D	3	Schifferausweis	Wasser- und Schifffahrtsämter	360
D	4	Feuerlöschbootpatent	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	180
D	5	Fährführerschein	Wasser- und Schifffahrtsämter	180

1	2	3	4	5
Etat/ Staat / Land	n°/ Lfd Nr./ Nr.	Dénomination du certificat / Bezeichnung des Zeugnisses / Aanduiding van het getuigschrift	Name der Behörde, die das Zeugnis ausgestellt hat Nom de l'autorité qui a délivré le certificat / Uitgevende instantie	Temps de navigation à prendre en compte en jours / anzurechnende Fahrzeit in Tagen / Mee te rekenen vaartijd in dagen
D	6	Schifferpatent A	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord und Nordwest	720, waarvan 360 als matroos
D	7	Schifferpatent B	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	720, waarvan 360 als matroos
D	8	Schifferpatent C2	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	180 als matroos
D	9	Feuerlöschbootpatent (ausgestellt bis 31.12.1997)	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	180 als matroos
D	10	Feuerlöschbootpatent D1	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord und Nordwest	180
D	11	Feuerlöschbootpatent D 2	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	180
D	12	Fährführerschein E	Wasser- und Schifffahrtsämter, ab 11.5.2000: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	180
F	1	Certificat de capacité professionnelle du groupe A sans mention restrictive	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	400
F	2	Certificat de capacité professionnelle du groupe B sans mention restrictive	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	400
F	3	Certificat de capacité professionnelle du groupe A avec mention restrictive	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	100
F	4	Certificat de capacité professionnelle du groupe B avec mention restrictive	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	100
HU	1	Schifferpatent Schiffsführer A Oklevél Hajós Képesítésröl (Hajóvezető A)	Verkehrshauptaufsicht	720, waarvan 180 als matroos
HU	2	Hajoskapitány		720, waarvan 180 als matroos

1	2	3	4	5
Etat/ Staat / Land	n°/ Lfd Nr./ Nr.	Dénomination du certificat / Bezeichnung des Zeugnisses / Aanduiding van het getuigschrift	Name der Behörde, die das Zeugnis ausgestellt hat Nom de l'autorité qui a délivré le certificat / Uitgevende instantie	Temps de navigation à prendre en compte en jours / anzurechnende Fahrzeit in Tagen / Mee te rekenen vaartijd in dagen
NL	1	Groot Vaarbewijs I / Groot Vaarbewijs B	Koninklijk OnderwijsFonds voor de Scheepvaart (KOFs) of CCV	720, waarvan 180 als matroos
NL	2	Groot Vaarbewijs II / Groot Vaarbewijs A	Koninklijk OnderwijsFonds voor de Scheepvaart (KOFs) of CCV	720, waarvan 180 als ma- troos
PL	1	Kapitän 1. Klasse der Binnenschiffahrt	Inspection de la navigation intérieure	720, waarvan 180 als matroos
PL	2	Kapitän 2. Klasse der Binnenschiffahrt	Inspection de la navigation intérieure	570, waarvan 30 als matroos
PL	3	Leutnant der Binnenschiffahrt	Inspection de la navigation intérieure	300
PL	4	Steuermann/Maschinist der Binnenschiffahrt	Inspection de la navigation intérieure	135

**Aanhangsel 4 bij Dienstinstructie nr. 2**

**Autoriteit die het patent afgeeft  
(artikel 7.14, derde lid)**

Staat/Etat/ Land	Ausstellende Behörde Autorité de délivrance Autoriteit die het afgeeft	Patentarten nach § 6.04 RheinSchPersV / Types de patentes selon l'art. 6.04 du RPN / Soorten patent als bedoeld in artikel 6.04 van het RSP
B	SPF Mobilité et Transports/Direction générale Transport terrestre FOD Mobiliteit en Vervoer/Directoraat generaal Vervoer te Land City Atrium Rue du Progrès 56 B-1210 Bruxelles	Groot Patent
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion Basel	Groot-, Sport- en Overheids patent
D	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen West, Südwest und Süd	Groot -, Klein-, Sport- en Overheids patent
F	Préfet du Nord Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord Délégation à la Mer, au Littoral et à la Navigation Intérieure 123, rue de Roubaix CS 20839 F-59508 Douai Cedex Tel. : 00 33 (0)3 27 94 55 60	alle Patenten
F	Préfet de Paris Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile de France Département de la Sécurité des Transports Fluviaux 24, quai d'Austerlitz F-75013 Paris Tel. : 00 33 (0)1 44 06 19 62	alle Patenten
F	Préfet du Bas-Rhin Direction Départementale des Territoires du Bas- Rhin Secrétariat Général Pôle Navigation 14, rue du Maréchal Juin BP 61003 F-67070 Strasbourg Cedex Tel. : 00 33 (0)3 88 88 91 00	alle Patenten
F	Préfet de Loire-Atlantique Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique Service Transports et Risques Unité Sécurité des Transports Centre Instructeur de Sécurité Fluviale 10, bd Gaston Serpette BP 53606 F-44036 Nantes Tel. : 00 33 (0)2 40 67 26 20	alle Patenten

Staat/Etat/ Land	Ausstellende Behörde Autorité de délivrance Autoriteit die het afgeeft	Patentarten nach § 6.04 RheinSchPersV / Types de patentes selon l'art. 6.04 du RPN / Soorten patent als bedoeld in artikel 6.04 van het RSP
F	Préfet du Rhône Direction Départementale des Territoires du Rhône Arrondissement Urbain et Transports (AUT) Unité Permis et Titres de Navigation (UPTN) 165, rue Garibaldi CS 33862 F-69401 Lyon Cedex 03 Tel. : 00 33 (0)4 72 56 59 63	alle Patenten
F	Préfet de la Haute Garonne Direction Départementale des Territoires de la Haute Garonne Service des Risques et Gestion de Crise Unité Navigation et Sécurité Fluviale Cité Administrative - Bât A 2, bd Armand Duportal BP 70001 F-31074 Toulouse Cedex 09 Tel. : 00 33 (0)5 61 10 60 80	alle Patenten
NL	CCV, afdeling binnenvaart Lange Kleiweg 30 PC Boutenslaan 1 Postbus 1970 NL-2280 DZ Rijswijk	Groot Patent, Sportpatent

**Aanhangsel 5 bij Dienstinstructie nr. 2**

**De als gelijkwaardig erkende examens  
(artikel 7.13, eerste lid)**

n° d'ordre lfd. Nr.	Etat Staat Land	Dénomination de l'examen final ou du certificat d'aptitude / Bezeichnung der Abschlussprüfung oder des Befähigungszeugnisses / Aanduiding van het eindexamen of van het bekwaamheidsbewijs	Autorité de délivrance / Ausstellende Stelle / Instantie die het afgeeft	Matière justifiée conformément à l'annexe D7 du RPN/Dadurch nachgewiesener Prüfungsstoff nach Anlage D7 BinSchPersV /Aangetoonde examenstof ingevolge Bijlage D7 van het RSP	Epreuve à passer conformément à l'annexe D7 du RPN Noch zu prüfende Teile der Anlage D7 BinSchPersV / Nog te examineren onderdelen van Bijlage D7 van het RSP
1	CH	Nautische Patente für die Hochseeschifffahrt	schweizerisches Seeschiffahrtsamt, Basel		1.1; 1.3 - 1.6; 2; 3
2	CH	B-Schein für Hochseeyachten mit Anerkennungsstempel	schweizerisches Seeschiffahrtsamt, Basel		1.1; 1.3 - 1.6; 2; 3
3	D	Matrosen-/Bootsmannsbrief oder Prüfungszeugnis nach § 34 Berufsbildungsgesetz	Industrie- und Handelskammern	1.1; 1.6; 2.1; 3	1.2 - 1.5; 2.2
4	D	Schiffsmechanikerbrief	Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V.	1.2; 1.6; 3.2	1.1; 1.3 - 1.5; 2; 3.1; 3.3; 3.4
5	D	Technische Befähigungszeugnisse der DDR: MI und MII (alt), M (neu)  (Hinweis: M und MI entsprechen Matrosen-Motorwart)	Wasserstraßen-aufsichtsamt	M + MI: 1.6; 3.2; 3.3  MII: 3.2	M + MI: 1.1 - 1.5; 2; 3.1; 3.4.  MII: 1; 2; 3.1; 3.3; 3.4
6	D	Technische Befähigungszeugnisse: C-Patente (See)	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle Nord + 6 Landesbehörden	Cnaut: 3.2  overige C-Patenten: 1.6; 3.1 (gedeeltelijk); 3.2; 3.4 (gedeeltelijk)	Cnaut: 1; 2; 3.1; 3.3; 3.4  overige C-Patenten: 1.1 - 1.5; 2; 3.1 (gedeeltelijk), 3.3; 3.4 (gedeeltelijk)
7	D	Befähigungszeugnisse der Kategorien A und B (See)	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle Nord + 6 Landesbehörden	Befähigungszeugnisse der Kategorie A: 1.2; 1.6; 3.1; 3.2; 3.4 (gedeeltelijk)  Befähigungszeugnisse der Kategorie B: 1.2; 1.6; 3.1; 3.2; 3.4 (gedeeltelijk)	Befähigungszeugnisse der Kategorie A: 1.1; 1.3 - 1.5; 2; 3.3; 3.4 (gedeeltelijk)  Befähigungszeugnisse der Kategorie B: 1.1; 1.3 - 1.5; 2; 3.3; 3.4 (gedeeltelijk)
8	D	Dienstberechtigungsscheine der Wasserschutzpolizeien Baden-Württemberg, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz	WSP-Direktion Baden-Württemberg, Hessisches WSP-Amt, Präsident der WSP NRW, WSP-Amt Rheinland-Pfalz	1 - 3	-
9	D	Sportbootführerschein-See, Sportsee- und Sporthochseeschifferschein	Koordinierungsausschuss des DSV und des DMYV; Zentrale Verwaltungsstelle des DSV und DMYV	1.2, vervangt overigens het praktische examens	1.1; 1.3 - 1.6; 2; 3

**Aanhangsel 6 bij Dienstinstructie nr. 2**

**Geldige vaarbevoegdheidsbewijzen van de Rijnsoeverstaten en België**

Opmerking: KVR: Regels voor het voorkomen van aanvaringen (bijlage D7, nr. 1.2 van het RSP)  
(artikel 7.13, derde lid)

Staat Etat Land	lfd. Nr./ n° d'or- dre Nr	Bezeichnung des Befähigungszeugnisses Dénomination du certificat d'aptitude Aanduiding van het bekwaamheidsbewijs	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance Instantie die het afgeeft	Damit verbundene Berechtigung Qualification Daaraan verbonden bekwaamheid	Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à De bekwaamheid komt overeen met een Rijnpatent krachtens
B	1 2 3 4	Stuurbrevet A Stuurbrevet B Stuurbrevet C Stuurbrevet D	Ministerie van Verkeer en Infrastructuur	Güterbeförderung Güterbeförderung alle Fahrzeuge alle Fahrzeuge	§ 7.01 (einschl. KVR) § 7.01 (ohne KVR) § 7.01 (einschl. KVR) § 7.01 (ohne KVR)
B	5 6 7 8	Vaarbewijs A Vaarbewijs B Vaarbewijs A + vermelding P Vaarbewijs B + vermelding P	Ministerie van Verkeer en Infrastructuur	Güterbeförderung Güterbeförderung Alle Fahrzeuge  Alle Fahrzeuge	§ 7.01 (einschl. KVR) § 7.01 (ohne KVR) § 7.01 (einschl. KVR)  § 7.01 (ohne KVR)
CH	1	Hochrheinschiffer- patent Hochrheinpatent	Rheinschiff- fahrtsdirektion Basel Schweizerische Rheinhäfen, Direktion Basel	alle Fahrzeuge	§ 7.01 (einschl. KVR)
CH	2	Führerausweis Schiffahrt Kategorie A (bis 15 m Länge)	Kantonale Schiffahrts- und/oder Straßen- verkehrsämter	Fahrzeuge bis 15 m Länge	§ 6.02 Nr. 4 (ohne KVR)
D	1	Weitergeltende Befähigungszeugnisse der DDR, ausgenommen Zeugnisse MI bis MIII, und weitergeltende Patente nach der BinnenschifferpatentV sind aus Gründen der Gleichbehandlung und der Rechtsvereinheitlichung in das entsprechende Dokument nach der BinnenschifferpatentV umzutauschen.			
D	2	Schifferpatent mit/ohne Erweiterung Seeschiffahrtsstraßen (ausgestellt bis 31.12.1997)	General- direktion Wasserstraßen und Schiffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	alle Fahrzeuge	§ 7.01 (soweit mit Zusatz Seeschiffahrtsstraßen: einschl. KVR)
D	3	Schifferpatent A	General- direktion Wasserstraßen und Schiffahrt Außenstellen Nord und Nordwest	alle Fahrzeuge	§ 7.01 (einschl. KVR)



Staat Etat Land	lfd. Nr./ n° d'ordre Nr	Bezeichnung des Befähigungszeugnisses Dénomination du certificat d'aptitude Aanduiding van het bekwaamheidsbewijs	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance Instantie die het afgeeft	Damit verbundene Berechtigung Qualification Daaraan verbonden bekwaamheid	Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à De bekwaamheid komt overeen met een Rijnpatent krachtens
D	4	Schifferpatent B	General- direktion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	alle Fahrzeuge	§ 7.01 (ohne KVR)
D	5	Schifferausweis (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schifffahrtsämter	Fahrzeuge bis 150 t oder 150 m³ oder bis 12 Fahrgäste	§ 7.02 (soweit mit Zusatz Seeschifffahrtsstraßen: einschl. KVR)
D	6	Schifferpatent C1	General-direktion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord und Nordwest	Fahrzeuge < 35 m oder ≤ 12 Fahrgäste oder Schub- und Schleppboote ≤ 73,6 kW	§ 7.02 (einschl. KVR)
D	7	Schifferpatent C2	General- direktion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	Fahrzeuge < 35 m Länge oder ≤ 12 Fahrgäste oder Schub- und Schleppboote ≤ 73,6 kW	§ 7.02 (ohne KVR)
D	8	Feuerlöschbootpatent (ausgestellt bis 31.12.1997)	General- direktion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	Feuerlöschboote, Fahrzeuge des Zivil- und Katastrophenschutzes, Sportfahrzeuge bis 60 m³	§ 7.04 (soweit mit Zusatz Seeschifffahrtsstraßen: einschl. KVR)
D	9	Feuerlöschbootpatent D1	General- direktion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord und Nordwest	Feuerlöschboote, Fahrzeuge des Zivil- und Katastrophenschutzes	§ 7.04 (einschl. KVR)
D	10	Feuerlöschbootpatent D2	General- direktion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	Feuerlöschboote, Fahrzeuge des Zivil- und Katastrophenschutzes	§ 7.04 (ohne KVR)

Staat Etat Land	lfd. Nr./ n° d'or- dre Nr	Bezeichnung des Befähigungszeugnisses Dénomination du certificat d'aptitude Aanduiding van het bekwaamheidsbewijs	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance Instantie die het afgeeft	Damit verbundene Berechtigung Qualification Daaraan verbunden bekwaamheid	Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à De bekwaamheid komt overeen met een Rijnpatent krachtens
D	11	Sportschifferzeugnis (ausgestellt bis 31.12.1997)	General- direktion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	Sportfahrzeuge bis 60 m³	§ 7.03 (ohne KVR)
D	12	Sportschifferzeugnis E	General- direktion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	Sportfahrzeuge ≤ 25 m Länge	§ 7.03 (ohne KVR)
D	13	Sportbootführerschein -Binnen (ausgestellt bis 31.12.1997)	DMYV/DSV	Sportboote bis 15 m³	§ 6.02 Nr. 4 (ohne KVR)
D	14	Sportbootführerschein -Binnen	DMYV/DSV	Sportboote < 15 m Länge	§ 6.02 Nr. 4 (ohne KVR)
D	15	Fährführerschein	Wasser- und Schiffahrts- ämter	Fähren	§ 6.02 Nr. 4 (ohne KVR)
D	16	Fährführerschein F	Wasser- und Schiffahrtsämter, ab 11.5.2000: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	Fähren	§ 6.02 Nr. 4 (mit KVR, wenn Geltung für Seeschiffahrtsstraße)
D	17	Hochrhein- schifferpatent Hochrheinpatent	Regierungsprä- sidium Freiburg	alle Fahrzeuge	§ 7.01 (einschl. KVR)
D	18	Dienstberechtigung- scheine, soweit nicht Anhang 5, laufende Nr. 9	insb. Bundes- wehr, Zoll, Bundesgrenz- schutz, Polizei	Dienstfahrzeuge	mindestens § 6.02 Nr. 4, überwiegend § 7.05 (soweit mit Zusatz Seeschiffahrtsstraßen: einschl. KVR)
D	19	Schifferdienstbuch (Mindestqualifikation Matrose)	Wasser- und Schiffahrts- ämter	Fahrzeuge bis 15 m Länge	§ 6.02 Nr. 4 (ohne KVR)
F	1	Certificat de capacité professionnelle du groupe "A"	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	alle Fahrzeuge	§ 7.01 (einschl. KVR) und § 7.04
F	2	Certificat de capacité professionnelle du groupe "A" avec mention restrictive	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	Fahrzeuge, deren Größe den im Zeugnis vermerkten Grenzwert nicht überschreitet	§ 7.01 (einschl. KVR) und § 7.04

Staat Etat Land	lfd. Nr./ n° d'or- dre Nr	Bezeichnung des Befähigungszeugnisses Dénomination du certificat d'aptitude Aanduiding van het bekwaamheidsbewijs	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance Instantie die het afgeeft	Damit verbundene Berechtigung Qualification Daaraan verbonden bekwaamheid	Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à De bekwaamheid komt overeen met een Rijnpatent krachtens
F	3	Certificat de capacité professionnelle du groupe B	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	alle Fahrzeuge	§ 7.01 (ohne KVR) und § 7.04
F	4	Certificat de capacité professionnelle du groupe B avec mention restrictive	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	Fahrzeuge, deren Größe den im Zeugnis vermrkten Grenzwert nicht überschreitet	§ 7.01 (ohne KVR) und § 7.04
F	5	Permis plaisance option eaux intérieures	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	Fahrzeuge bis 20 m Länge	§ 6.02 Nr. 4 (ohne KVR)
F	6	Permis plaisance option	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	Sportfahrzeuge über 20 m Länge	§ 7.03 (ohne KVR)
NL	1	Groot Vaarbewijs II / Groot Vaarbewijs A	KOFS/CCV	alle Fahrzeuge	§ 7.01 (einschl. KVR)
NL	2	Groot Vaarbewijs I / Groot Vaarbewijs B	KOFS/CCV	alle Fahrzeuge	§ 7.01 (ohne KVR)
NL	3	Klein Vaarbewijs I	ANWB/VAMEX	Sportfahrzeuge	§ 7.03 (ohne KVR)
NL	4	Klein Vaarbewijs II	ANWB/VAMEX	Sportfahrzeuge	§ 7.03 (einschl. KVR)

**Aanhangsel 8 bij Dienstinstructie nr. 2**

**De door de CCR erkende bewijzen van vaarbekwaamheid en medische verklaringen voor het aantonen van de lichamelijke en geestelijke geschiktheid**

**1. Bekwaamheidsbewijzen Vaarbevoegdheidsbewijzen**

Land	Nr	Aanduiding van het bekwaamheidsbewijs	Instantie die het afgeeft	Opmerkingen
B	1 2 3 4	Vaarbewijs A Vaarbewijs B Vaarbewijs A+ Vermerk P Vaarbewijs B + Vermerk P	FOD Mobiliteit en Vervoer (SPF Mobilité et Transport)	Tot het bereiken van de leeftijd van 50 jaar vervolgens vanaf 65 jaar
D	1	Schifferpatent mit/ohne Erweiterung Seeschiffahrtsstraßen	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordwest, Mitte, West, Südwest, Süd, Ost	
D	2	Schifferausweis	Wasser- und Schifffahrtsämter	
D	3	Feuerlöschbootpatent	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordwest, Mitte, West, Südwest, Süd, Ost	
D	4	Sportschifferzeugnis	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordwest, Mitte, West, Südwest, Süd, Ost	
D	5	Fährführerschein F	Wasser- und Schifffahrtsämter	
NL	1	Groot Vaarbewijs II / Groot Vaarbewijs A	KOFS/CCV	
NL	2	Groot Vaarbewijs I Groot Vaarbewijs B	KOFS/CCV	
CH	1	Großes Hoahrheinpatent	Rheinschiffahrtsdirektion Basel Schweizerische Rheinhäfen, Direktion, Basel	
CH	2	Sportpatent für den Hoahrhein	Rheinschiffahrtsdirektion Basel Schweizerische Rheinhäfen, Direktion, Basel	
CH	3	Behördenpatent für den Hoahrhein	Rheinschiffahrtsdirektion Basel Schweizerische Rheinhäfen, Direktion, Basel	
CH	4	Führerausweis – Kategorie B und C	Kantonale Schifffahrts- und/oder Straßenverkehrsämter	

**Aanhangsel 1 bij Dienstinstructie nr. 3**

**Afgeevende autoriteiten van het patent als bedoeld in artikel 7.20 RSP**

Staat Etat Land	Autorités Behörden Autoriteiten
B	SPF Mobilité et Transport/Direction générale Transport terrestre FOD Mobiliteit en Vervoer/Directoraat generaal Vervoer te Land City Atrium Rue du Progrès 56 B-1210 Bruxelles
CH	Schweizerische Rheinhäfen, Direktion Basel Postfach CH-4019 Basel
D	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle West Cheruskerring 11 D-48147 Münster
D	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle Südwest Brucknerstraße 2 D-55127 Mainz
D	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle Süd Wörthstraße 19 D-97082 Würzburg
F	Préfet du Nord Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord Délégation à la Mer, au Littoral et à la Navigation Intérieure 123, rue de Roubaix CS 20839 F-59508 Douai Cedex Tel.: 00 33 (0)3 27 94 55 60
F	Préfet de Paris Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile de France Département de la Sécurité des Transports Fluviaux 24, quai d'Austerlitz F-75013 Paris Tel.: 00 33 (0)1 44 06 19 62
F	Préfet du Bas-Rhin Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Secrétariat Général Pôle Navigation 14, rue du Maréchal Juin BP 61003 F-67070 STRASBOURG Cedex Tel.: 00 33 (0)3 88 88 91 00

Staat Etat Land	Autorités Behörden Autoriteiten
F	Préfet de Loire-Atlantique Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique Service Transports et Risques Unité Sécurité des Transports Centre Instructeur de Sécurité Fluviale 10, bd Gaston Serpette BP 53606 F-44036 Nantes Tel.: 00 33 (0)2 40 67 26 20
F	Préfet du Rhône Direction Départementale des Territoires du Rhône Arrondissement Urbain et Transports ( AUT ) Unité Permis et Titres de Navigation ( UPTN ) 165, rue Garibaldi CS 33862 F-69401 Lyon Cedex 03 Tel.: 00 33 (0)4 72 56 59 63
F	Préfet de la Haute Garonne Direction Départementale des Territoires de la Haute Garonne Service des Risques et Gestion de Crise Unité Navigation et Sécurité Fluviale Cité Administrative - Bât A 2, bd Armand Duportal BP 70001 F-31074 Toulouse Cedex 09 Tel.: 00 33 (0)5 61 10 60 80
NL	Ministerie van Verkeer en Waterstaat / Ministerie van Infrastructuur en Milieu Postbus 20904 NL-2500 EX Den Haag

**Aanhangsel 1 bij Dienstinstructie nr. 5**

**Bevoegde autoriteit voor de erkenning van cursussen**

Duitsland:	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle West
België:	
Frankrijk:	Préfet du Bas-Rhin – Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin
Nederland:	Inspectie Verkeer en Waterstaat
Zwitserland:	Schweizerische Rheinhäfen, Direktion Basel

\*\*\*

## **PROTOCOL 21**

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

Geen besluit.

## **PROTOCOL 22**

### **Begroting voor 2015 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden**

#### **Besluit**

De begroting van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden wordt voor 2015 op **€45.000** vastgesteld. De bijdrage van elke betrokken staat bedraagt **€7.500**. Dit orgaan zal van de begroting in kennis worden gesteld.

## **PROTOCOL 23**

### **Goedkeuring van het verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2013**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie keurt het door het secretariaat opgestelde verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2013 goed.

#### **Bijlage**



**Bijlage bij Protocol 23**

**I) SAMENSTELLING VAN DE CENTRALE COMMISSIE EN HAAR SECRETARIAAT IN 2013**

Mevr. Belliard, lid van de Raad van State, directeur van Juridische Zaken bij het Ministerie van Buitenlandse en Europese Zaken van de Republiek Frankrijk, hoofd van de Franse delegatie bij de CCR, bekleedt de functie van voorzitter van de CCR sinds 1 januari 2012.

Mevr. Gijsbers, directeur van Maritieme zaken bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu van Nederland, hoofd van de Nederlandse delegatie bij de CCR, bekleedt de functie van vicevoorzitter van de CCR sinds 17 juni 2013, ter vervanging van de heer Huyser, die op een andere post is benoemd.

Mevrouw Andrivon, adjunct directeur-generaal van Voies navigables de France, is sinds 18 september 2013 benoemd tot commissaris van Frankrijk bij de CCR, ter vervanging van de heer Jean-Louis Jérôme, die op een andere post is benoemd.

De heer Verschueren, adviseur bij het Directoraat-generaal van Vervoer bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, voorheen plaatsvervangend commissaris, is sinds 10 december 2013 tot commissaris van de Belgische delegatie bij de CCR benoemd.

De heer Van den Borre, adviseur-generaal bij het Directoraat-generaal van Vervoer bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Maritiem/Binnenlands Vervoer, voorheen plaatsvervangend commissaris, is sinds 10 december 2013 tot plaatsvervangend commissaris van de Belgische delegatie bij de CCR benoemd.

Ten gevolge hiervan was de samenstelling van de Centrale Commissie aan het einde van het jaar 2013, als volgt:

**DUITSLAND:**

commissarissen:	de heren	Wehrmann, Hönemann, Kaune, Wempe,
plaatsvervangende commissarissen:	de heren	Häusler, Kliche;

**BELGIË:**

commissarissen:	de heren	Ardui, Croo, Verschueren,
plaatsvervangende commissarissen:	mevr. de heren	Vanluchène, Adam, Van Den Borre;

**FRANKRIJK:**

commissarissen:	de dames	Belliard, Andrivon,	<b>voorzitster</b>
	de heren	Beurain, Morin;	
plaatsvervangende commissarissen:	de heren	Guyonvarch, Piet;	

NEDERLAND:

commissarissen: de heer Huyser, *plv. voorzitter*  
(tot en met 16.06.2013)  
mevr. Gijsbers,  
de heren Ten Broeke,  
Muller,  
Post,  
plaatsvervangende commissarissen: de heer Mensink,  
mevr. Augustijn;

ZWITSERLAND:

commissarissen: de heren Dürler,  
Reutlinger,  
Hadorn,  
Kratzenberg,  
plaatsvervangende commissarissen: de heren Bühler,  
Suter;

Het secretariaat werd op dezelfde datum geleid door:

secretaris-generaal: de heer Van Der Werf  
plaatsvervangend secretaris-generaal: mevr. Moosbrugger (sinds 21.01.2013)  
hoofdingenieur: de heer Pauli

**II) WERKZAAMHEDEN VAN DE CENTRALE COMMISSIE**

1) Vergaderingen van de CCR-organen: plenaire vergaderingen, vergaderingen van de comités en werkgroepen

**a) Plenaire vergadering**

De Centrale Commissie heeft, onder voorzitterschap van mevr. Belliard, haar gewone plenaire voorjaarsvergadering op 29 mei te Straatsburg gehouden, in aanwezigheid van de volgende afvaardiging:

- voor de Europese Commissie, de heer Vanderhaege,
- voor de Moezelcommissie, mevr. Bruckner.

De Centrale Commissie heeft, onder voorzitterschap van mevr. Belliard, haar gewone plenaire najaarsvergadering op 5 december te Straatsburg gehouden, in aanwezigheid van de volgende afvaardiging:

- voor de Europese Commissie, de heer Theologitis,
- voor de Moezelcommissie, mevr. Bruckner,
- voor de Donaucommissie, de heren Margic, Schindler, Stemmer, Matics,
- voor de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, de heer Magold.

**b) Comités, ad hoc groepen en werkgroepen van de CCR of met deelname van de CCR**

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

het Comité voor de Begroting, onder voorzitterschap van de heer Bellenger op 28 mei en 2 december te Straatsburg;

het Subcomité voor de Administratie, onder voorzitterschap van de heer Bellenger, op 8 april en 13 november te Straatsburg;

het Voorbereidingscomité, onder voorzitterschap van mevrouw Belliard, op 20 maart, 28 mei, 9 oktober en 3 november te Straatsburg;

het Economisch Comité, onder voorzitterschap van de heer Hadorn, voor gewone vergaderingen onder voorzitterschap van de heer Muller op 28 mei, onder voorzitterschap van de heer Hadorn op 17 september, 2 december evenals op 19 maart thematische vergadering: "Ontwikkeling van de binnenvaartmarkt en potentieel van het betreffende bedrijfsleven", op 8 oktober: rondetafelconferentie betreffende greening – economische aspecten in de binnenvaart en op 2 december te Straatsbrug;

het Comité Binnenvaartrecht, onder voorzitterschap van de heer SUTER, op 21 maart en 13 november te Straatsburg;

het Comité Binnenvaartrecht en het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvaardenden, onder voorzitterschap van de heer Suter: gemeenschappelijke vergadering op 21 maart met betrekking tot de "richtsnoeren voor de toepassing van Reglement 1984-I-3 betreffende de Rijnvaartverklaring"

het Comité Politiereglement, onder voorzitterschap van de heer Kaune, op 23 april en 29 oktober te Straatsburg;

het Comité Reglement van onderzoek, onder voorzitterschap van de heer Croo, op 25 april en 30 oktober te Straatsburg;

het Comité gevaarlijke stoffen, onder voorzitterschap van de heer Kliche, op 31 oktober te Straatsburg;

het Comité Infrastructuur en Milieu (IEN), onder voorzitterschap van de heer Jérôme, op 11 april en onder voorzitterschap van de heer Wempe, op 28 oktober te Straatsburg;

het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding, onder voorzitterschap van mevrouw Augustijn, op 20 maart en op 9 en 10 oktober te Straatsburg;

het Comité Politiereglement, het Comité Reglement van onderzoek, het Comité Gevaarlijke stoffen en het Comité Infrastructuur en Milieu: gemeenschappelijke vergadering op 27 mei en 2 december te Straatsburg;

de Werkgroep Politiereglement, onder voorzitterschap van de heer Gerhardt, op 22 en 24 januari en op 3 en 4 september te Bonn;

de Werkgroep RIS, onder voorzitterschap van de heer Braunroth, op 5 en 6 maart, 28 en 29 augustus en op 17 en 18 december te Straatsburg;

De Coördinatiegroep Implementatie van Inland AIS en Inland ECDIS onder voorzitterschap van de heer Stuurman op 19 februari, 18 juni en 17 december te Straatsburg;

de Werkgroep Reglement van onderzoek, onder voorzitterschap van de heer Bühler op 20 en 22 februari te Straatsburg, van 11 t/m 13 juni te Brussel, van 10 t/m 12 september en van 26 t/m 28 november te Straatsburg;

de Werkgroep Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding, onder voorzitterschap van de heer Gries, op 29 januari, 4 en 5 juni en 14 oktober te Straatsburg;

de Werkgroep Infrastructuur en Milieu, onder voorzitterschap van de heer Ursenbacher, op 26 februari te Straatsburg en op 1 oktober te Ittingen (CH);

de Deskundigengroep Modernisering van beroepskwalificaties, onder voorzitterschap van mevrouw Schol, erkend deskundige van Duitsland, op 31 januari en 15 oktober te Straatsburg;

de Werkgroep Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding en de Deskundigengroep Modernisering van beroepskwalificaties: gemeenschappelijke vergadering betreffende de stabiliteit van schepen op 15 oktober te Straatsburg;

het Stuurcomité "International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals" (ISGINTT/SC), onder voorzitterschap van de heer Jaegers, op 18 oktober te Straatsburg;

het Comité Veiligheid van het ADN (gemeenschappelijke vergadering van deskundigen betreffende het in de bijlage bij het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over binnenwateren vermelde reglement (ADN-CA), onder voorzitterschap van de heer Rein, van 21 t/m 25 januari en van 26 t/m 30 augustus te Genève;

Het Comité van Beheer van het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over binnenwateren (ADN), onder voorzitterschap van de heer Rein, op 25 januari en 30 augustus te Genève;

de Informele Werkgroep "Stoffen" (ADN), onder voorzitterschap van de heer Krischok, op 19 en 20 maart;

de Informele werkgroep "Explosieveiligheid op tankschepen" (ADN) onder voorzitterschap van mevrouw dr. Brandes op 16 mei evenals op 6 en 7 november te Straatsburg;

de Informele Werkgroep "Opleiding van erkend deskundigen" (ADN), onder voorzitterschap van de heer Bölker, op 20 en 21 maart te Straatsburg;

### **c) raadgevende conferentie**

Onder voorzitterschap van de secretaris-generaal vond de gewone raadgevende conferentie van de erkende organisaties op 8 oktober te Straatsburg plaats.

## 2) Onder de vlag van de Centrale Commissie georganiseerde evenementen

### POLITIE TE WATER VAN HAAR LIDSTATEN EN AQUAPOL

Net als iedere vier jaar, heeft de Centrale Commissie een bijeenkomst van de politie te water van haar lidstaten en AQUAPOL, netwerk van de Europese rivierpolitie, in de ruimten van het Secretariaat-generaal van de Benelux georganiseerd. Deze vergadering was een uitstekend platform voor het uitwisselen van opinies en praktische ervaringen tussen de politieautoriteiten. Tijdens de vergadering werden vraagstukken met betrekking tot alle CCR-reglementen (nautische, sociale, en technische voorschriften en het vervoer van gevaarlijke stoffen) en concrete onderwerpen zoals het belang van een ter zake kundige, de communicatieproblemen vanwege onvoldoende talenkennis of de controle van de rusttijd behandeld.

Ook was het voor de handhavende autoriteiten en de redacteurs van de reglementaire CCR-teksten een goede gelegenheid om direct met elkaar te overleggen. Daaruit bleek dat globaal genomen alle reglementen duidelijk en eenduidig zijn en slechts kleine verduidelijkingen nodig zijn.

### ONTWIKKELING VAN DE RADAR IN DE BINNENVAART

De CCR heeft een colloquium over de ontwikkeling van de radar in de binnenvaart op 19 december te Straatsburg georganiseerd. De CCR onderzoekt de ontwikkeling van de radar in de binnenvaart

Met dit initiatief werd beoogd om, na een kort chronologisch overzicht, de rol van de radar in de binnenvaart te presenteren. Op economisch gebied heeft de radar een grote rol gespeeld. Immers, het gebruik van de radar heeft het bedrijfsleven de mogelijkheid geboden om, los van bijna alle meteorologische omstandigheden, qua betrouwbaarheid en continuïteit aan de logistieke vereisten voldoen. Dankzij deze technologische vooruitgang kon de binnenvaart dus toetreden tot de logistieke keten, onder andere door het inzetten van regelmatig lijnvervoer voor containers. Tijdens het colloquium werd benadrukt dat de radar, in samenhang met Inland AIS en Inland ECDIS, nu noodzakelijk deel uitmaakt van een globaal informatiesysteem.

#### STABILITEIT VAN CONTAINERSCHEPEN

- **Op 5 september heeft in Bonn een rondetafelconferentie over de stabiliteit van containerschepen plaats gevonden, waaraan een zestigtal deskundigen aan hebben deelgenomen. Met de aldaar gevoerde discussies werd beoogd oplossingen te vinden voor het probleem van het verkrijgen van voldoende nauwkeurige gegevens om het gewicht van containers vast te kunnen stellen of, bij gebreke, middelen te vinden om de stabiliteit te kunnen berekenen.**

**Uit de conclusies bleek dat het vaststellen van het juiste gewicht van de containers voor alle betrokken partijen in de logistieke keten een noodzakelijk gegeven is en dat het een bijzonder complex probleem is, dat niet alleen door de binnenvaart kan worden opgelost, aangezien de binnenvaart slechts één schakel van de keten is.**

Verder kon worden geconstateerd dat het bedrijfsleven inmiddels globaal goede praktijken weet toe te passen, waardoor het gebrek aan nauwkeurige of juiste gegevens over het gewicht van de containers minder impact heeft. Tegenwoordig zijn er nieuwe instrumenten voor het controleren van de stabiliteit op de markt, waarmee op verschillende punten van de scheepsromp bijvoorbeeld de belading of de inzinking berekend kan worden. Met behulp van dergelijke instrumenten aan boord kan de schipper constant de stabiliteit van zijn/haar schip verzekeren. Tot slot werd door alle betrokken partijen benadrukt dat, gezien de complexiteit van de stabiliteitsberekeningen, een basisopleiding en bijscholing gedurende de hele loopbaan van groot belang is.

#### INVOERING VAN EEN UITRUSTINGS- EN GEBRUIKSVERPLICHTING VOOR INLAND AIS-APPARATUUR

Onder voorzitterschap van de heer Braunroth heeft op 27 augustus te Straatsburg een hoorzitting van het bedrijfsleven plaatsgevonden. Deze hoorzitting bood de gelegenheid het ontwerp voor de invoering van een uitrustings- en gebruiksverplichting van Inland AIS-apparatuur te bespreken en hieromtrent advies van het bedrijfsleven in te winnen. Deze bijeenkomst is in het kader van een nauw overleg met het bedrijfsleven georganiseerd. Als onderdeel hiervan zijn tevens ontwerpen voor informatiedocumenten onderzocht.

#### AUTOMATISCHE KOERSBEPALINGSSYSTEMEN

Een hoorzitting van de fabrikanten en gebruikers van automatische koersbepalingssystemen heeft onder voorzitterschap van de heer Kaune op 29 oktober te Straatsburg plaatsgevonden. Deze hoorzitting bood de gelegenheid om in het kader van het Comité Politierglement over het belang en de beperkingen van dit soort uitrustingen te overleggen voordat de CCR een officiële uitspraak over deze systemen doet.

#### VISIE 2018

**De CCR heeft verschillende evenementen in het kader van « Visie 2018 » georganiseerd.** Met dit initiatief bepaalt zij in de vorm van een stappenplan de strategische oriëntaties voor de komende vijf jaar, waarmee op ambitieuze maar realiseerbare wijze aan de duurzame ontwikkeling van de binnenvaart op ecologisch, sociaal en economisch gebied wordt bijgedragen. Het doel is om met dit initiatief voor de Rijnvaart en de Europese binnenvaart aan de implementatie van het actieprogramma NAIADES II van de Europese Commissie bij te dragen, tegelijkertijd rekening houdend met de moeilijke economisch context waarin de binnenvaartsector verkeert. Visie 2018 zet alle betrokken partijen ertoe aan hun acties te coördineren om in vijf jaar acht hoofdpunten van het stappenplan uit te voeren.

#### VAARSIMULATOREN IN DE BINNENVAART

→ Op 30 januari is in Straatsburg een rondetafelconferentie over de vaarsimulatoren in de binnenvaart georganiseerd. De rondetafel had tot doel de verschillende partijen de gelegenheid te bieden hun standpunten en ervaringen uiteen te zetten over de doelgroepen, gebruiksmodaliteiten en functionaliteiten voor deze instrumenten. De manifestatie bood tevens de gelegenheid een aanzienlijke hoeveelheid informatie uit te wisselen.

De volgende conclusies konden uit de rondetafel worden getrokken: Een vaarsimulator is een instrument dat kan bijdragen aan de modernisering en rationalisering van de loopbaan van een schipper en biedt tevens nieuwe perspectieven voor een omscholing en vergroot aldus de attractiviteit van de binnenvaart, maar vergemakkelijkt tevens de communicatie met het grote publiek en is dientengevolge een prima middel om de binnenvaart te promoten, waarbij het duidelijk is dat de simulator de praktische ervaring nooit zal vervangen. Tenslotte zijn de functionaliteiten van de simulator afhankelijk van het voorziene gebruik van dit instrument.

#### UITVOERING VAN DE STRATEGIE VAN DE CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART VOOR HET VERMINDEREN VAN HET BRANDSTOFVERBRUIK EN VAN DE UITSTOOT VAN BROEIKASGASSEN VAN DE RIJNVAART

- Op 24 april is in Straatsburg een rondetafelconferentie over de implementatie van de strategie van de Centrale Commissie voor de vermindering van het brandstofverbruik en van de uitstoot van broeikasgassen van de Rijnvaart georganiseerd.

#### MILIEUBEWUST MAKEN (GREENING IN DE BINNENVAART) VANUIT DE OPTIEK VAN DE ECONOMIE

- Op 8 oktober is in Straatsburg een rondetafelconferentie over milieubewust maken (greening) in de binnenvaart vanuit de optiek van de economie georganiseerd. Bij deze gelegenheid werden de volgende thema's behandeld: stand van zaken t.o.v. de uitgangssituatie, juiste beoordeling van het emissieprofiel van de binnenvaart, algemene huidige voorwaarden voor het milieubewust maken (greening) in de binnenvaart, opstellen van de lijst met gevolgen en uitdagingen evenals de mogelijke oplossingen en tot slot, opmaken van de balans van de doelstellingen die zowel ambitieus als realistisch moeten zijn.

#### RAADGEVENDE CONFERENTIE

- De raadgevende conferentie die op 8 oktober in Straatsburg is georganiseerd was tevens een gelegenheid voor het secretariaat van de Centrale Commissie om het ontwerp "Visie 2018" te presenteren en om met de erkende non-gouvernementele organisaties en de aanwezige waarnemerstaten te bespreken welke bijdragen het bedrijfsleven voor de implementatie van "Visie 2018" kan leveren.

#### BUNDELEN VAN DE COMPETENTIES VOOR EEN DUURZAME BINNENVAART

- Ter gelegenheid van het vijfde internationale congres van de Centrale Commissie, gewijd aan het thema "Bundelen van de competenties voor een duurzame binnenvaart", dat onder voorzitterschap van Frankrijk op 3 en 4 december in het 'Maison de la Région Alsace' te Straatsburg heeft plaatsgevonden, heeft de Centrale Commissie 'Visie 2018' gelanceerd.

Voor de CCNR was dit congres, waar meer dan 200 deelnemers aanwezig waren, de gelegenheid om deze Visie te presenteren. De duurzame ontwikkeling van de binnenvaart was de thematiek van de discussies. Twee specifieke workshops werden aan de sociale aspecten gewijd. Voorafgaand aan het evenement, zijn deze onderwerpen gedurende meer dan een jaar in behandeling geweest. Meerdere partners van de CCNR hebben de relevantie van de doelstellingen voor de duurzame ontwikkeling van de sector benadrukt en al vastgesteld op welke gebieden een samenwerking mogelijk is met het oog op het realiseren van 'Visie 2018' binnen het tijdschema. De Europese Commissie heeft de complementariteit van haar actieprogramma's en die van de Centrale Commissie op het gebied van duurzame ontwikkeling benadrukt. Ten slotte was de officiële afsluiting van de rondetafelconferentie, die in het stadhuis van Straatsburg plaats vond, de gelegenheid om het 50 jarig bestaan van het Verdrag van Straatsburg feestelijk te herdenken met een toespraak van Jean-Marie Woehrling, voormalig secretaris-generaal van de CCNR. In zijn toespraak herinnerde de heer Woehrling aan het belang van het Verdrag, door middel waarvan de herziening van de Akte van Mannheim van 1868 werd afgerond en waarmee opnieuw zijn relevantie werd bevestigd. Immers, het feit dat in 2018 het 150-jarig bestaan herdacht kan worden, toont in hoeverre de Akte van Mannheim baanbrekend was.

- **Voorts heeft mevrouw Edwige Belliard, voorzitter van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), op 3 september te Rotterdam de doop van de "Greenrhine" verricht (Nederlandse rederij Interstream Barging), een van de vier eerste tankschepen op de Rijn die uitsluitend vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken.**

Tijdens haar toespraak heeft mevrouw Belliard benadrukt dat de ontwikkeling van schepen die LNG als brandstof voor de aandrijving gebruiken in de lijn ligt van het beleid waarmee een vermindering van de ecologische voetafdruk van de Europese binnenvaart wordt beoogd. Frankrijk beschouwde de duurzame ontwikkeling van de Europese binnenvaart trouwens als een van de prioriteiten tijdens haar voorzitterschap van de CCR in 2012-2013.

### 3) Interinstitutionele betrekkingen

#### a) **Europese Commissie**

De heer Matthias Ruete, directeur-generaal van het DG Mobiliteit en Vervoer van de Europese Commissie (DG MOVE), en de heer Hans van der Werf, secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), hebben op 22 mei in Brussel een administratieve overeenkomst ondertekend die de samenwerking tussen de twee instellingen zal versterken. De gemeenschappelijke doelstellingen beogen een optimale marktwerking voor de binnenvaart te garanderen en de hindernissen op te heffen die een bredere inzet van deze vervoerswijze in de weg staan.

Deze administratieve overeenkomst betreft drie belangrijke samenwerkingsgebieden:

- de ontwikkeling van de technische voorschriften voor de binnenvaartschepen,
- de modernisering van het bekwaamhedensysteem voor het varende personeel en
- de ontwikkeling van de marktobservatie voor de binnenvaart in Europa.

Coördinatievergaderingen tussen DG MOVE en het CCR-secretariaat hebben op 10 september te Straatsburg en tussen de CCR en DG MOVE op 21 november te Brussel plaatsgevonden.

Het secretariaat heeft de CCR tijdens een vergadering over NAIADES op 22 november te Brussel vertegenwoordigd.

De Common expert group (CEG) Modernisering van de beroepskwalificaties, onder voorzitterschap van de heer Vanderhaegen op 26 april en 21 juni te Brussel;

#### b) **VN/ECE**

Een informele ontmoeting tussen de heer Magold, vertegenwoordiger van het secretariaat van de VN/ECE en het CCR-secretariaat heeft op 5 december te Straatsburg plaatsgevonden.

#### c) **Donaucommissie**

Een informele ontmoeting tussen de vertegenwoordigers van het secretariaat van de Donaucommissie, de heren Margic, Schindler, Stemmer en Matics heeft op 6 december te Straatsburg plaatsgevonden.

#### d) **Moezelcommissie**

Een vergadering met de vertegenwoordigers van de Moezelcommissie, de dames Bruckner en Jacobi en de heer Nilles heeft op 13 september te Luxemburg plaatsgevonden. Ter gelegenheid van deze vergadering is over de mogelijke toekomstige samenwerking en de herziening van de bestaande samenwerkingsovereenkomst tussen beide instellingen overlegd.

#### 4) Internationale organisaties

Het secretariaat heeft de Centrale Commissie vertegenwoordigd bij:

- de Europese Commissie (bijeenkomsten van verschillende werkgroepen die diverse kwesties met betrekking tot de binnenvaart behandelen);
- het Comité Binnenlands vervoer van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties te Genève en bij haar werkgroepen en groepen deskundigen bij onderzoek van kwesties betreffende de binnenvaart;
- hoorzittingen en colloquia van het Internationaal Transport Forum (FIT);
- de Donaucommissie (plenaire vergadering en bijeenkomsten van technische deskundigen) (CD);
- de Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn (ICBR);
- de Moezelcommissie (CM).

#### 5) Administratieve overeenkomsten

Het secretariaat van de Centrale Commissie heeft aan de in het kader van de administratieve overeenkomst RAINWAT georganiseerde activiteiten deelgenomen.

#### 6) Niet-gouvernementele organisaties

Het secretariaat heeft deelgenomen aan evenementen georganiseerd door:

- de Internationale Permanente Vereniging van de Congressen van de Scheepvaart (PIANC) en met name aan de Conferentie Smart Rivers 2013, die van 24 t/m 27 september te Luik (België) plaats vond;
- de Internationale Vereniging voor de behartiging van de gemeenschappelijke belangen van de binnenvaarten de verzekering en voor het houden van het register van binnenschepen in Europa. (IVR);
- de Europese Binnenvaart Unie (EBU);
- de "Education in Inland Navigation" (EDINNA).

### **III) HET ADMINISTRATIEF CENTRUM VOOR DE SOCIALE ZEKERHEID VOOR DE RIJNVARENDEN**

Het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid van de Rijnvarenden is onder voorzitterschap van de heer Cueni (Zwitserse delegatie), en met deelname van het Comité DF, op 22 maart te Straatsburg bijeengekomen voor een vergadering met betrekking tot de "richtsnoeren voor de toepassing van het Reglement 1984-I-3 betreffende de Rijnvaartverklaring".



#### **IV) KAMER VAN BEROEP**

Op 1 januari 2013 bestond de Kamer van Beroep van de Centrale Commissie uit de navolgende leden:

<u>rechters:</u>			<u>plaatsvervangend rechters:</u>		
de heren	Ball	( <i>Duitsland</i> )	de heren	Göbel	( <i>Duitsland</i> )
	Craeybeckx	( <i>België</i> )		Verstreken	( <i>België</i> )
mevr.	Abelson Gebhardt	( <i>Frankrijk</i> )		Bangratz	( <i>Frankrijk</i> )
de heren	De Savornin-Lohman	( <i>Nederland</i> )		Haak	( <i>Nederland</i> )
	Rapp	( <i>Zwitserland</i> )	mevr.	Stamm	( <i>Zwitserland</i> )
Griffier:	mevr. Tournaye				

Onder voorzitterschap van mevr. Abelson Gebhardt heeft de Kamer van Beroep op 1 februari, 6 juni en 14 november zitting gehouden te Straatsburg, en heeft zij in hoger beroep dertien civiele vonnissen en één strafrechtelijk vonnis uitgesproken.

**PROTOCOL 24**

**Persbericht**

**Besluit**

Het persbericht is goedgekeurd.

**PROTOCOL 25**

**Datum van de volgende vergadering**

**Besluit**

De volgende vergadering vindt plaats op 4 december 2014 te Straatsburg.

\*\*\*