



**NAJAARZITTING 2015  
AANGENOMEN BESLUITEN  
(2015-II)**

Straatsburg, 3 december 2015



**CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART**

**CC/R (15) 2 def.**

**NAJAARSZITTING 2015**

**AANGENOMEN BESLUITEN**

**(2015-II)**

**Straatsburg, 3 december 2015**



# INHOUD

Bladzijde

## I. Opening van de zitting – Samenstelling van de Centrale Commissie – Goedkeuring van de agenda

Protocol 1: Opening van de zitting – Samenstelling van de Centrale Commissie – Goedkeuring van de agenda .....	1
Protocol 2: Samenstelling van de Kamer van Beroep .....	1

## II. Algemene zaken

Protocol 3: Samenwerking van de CCR met de Europese Unie - Ondertekening van het contract met DG MOVE van de Europese Commissie .....	2
Protocol 4: Samenwerking van de CCR met de internationale organisaties.....	3
Protocol 5: Realisatie van de doelstellingen van het CCR-voorzitterschap 2014-2015 .....	3
Protocol 6: Uitvoering van de werkprogramma's .....	8
Protocol 7: Oriëntaties van het Zwitserse voorzitterschap .....	8
Protocol 8: Werkprogramma's .....	11
Protocol 9: Voorzitterschap en plaatsvervangend voorzitterschap van de comités voor de periode 2016-2017 .....	26

## III. Juridische zaken

Protocol 10: Rijnvaartverklaring en exploitatiecertificaat .....	28
Protocol 11: Ratificaties van verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR .....	31
Protocol 12: Klacht van de Europese Binnenvaart Unie (EBU) tegen de Duitse wet inzake het minimumloon CCR.....	37

## IV. Economische aspecten

Protocol 13: Economische situatie in de Rijnvaart.....	48
--	----

## V. Schipperspatenten en bemanning

Protocol 14: Erkenning van matrozenopleidingen van buiten de Rijnstaten / Verkrijging van de bekwaamheid "volmatroos" Wijziging van artikel 3.02, vijfde lid, onderdeel a, van het RSP .....	69
--	----

## VI. Verkeersregels

Protocol 15: Amending van het Rijnvaartpolitierglement door voorschriften van tijdelijke aard - Amending van de voorschriften voor schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken (artikelen 1.10 en 7.08).....	72
Protocol 16: Wijziging van het Rijnvaartpolitierglement door een voorschrift van tijdelijke aard – Wijziging van de voorschriften inzake het vrije uitzicht (artikel 1.07).....	77
Protocol 17: Definitieve Definitieve amending van het Rijnvaartpolitierglement – Amending van de bepalingen voor het riviergedeelte met waarschuwingssystemen Oberwesel - St. Goar (inhoudsopgave, artikelen 9.07, 9.08, 12.02, 12.03 en bijlage 9) .....	81

## VII. Technische voorschriften voor schepen

Protocol 18: Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (artikelen 7.02, derde lid, 8.02, vijfde lid, 9.15, negende en tiende lid en 24.02, tweede lid).....	90
Protocol 19: Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn - Erkenning van andere gelijkwaardige normen voor boordzuiveringsinstallaties (artikel 14a.07) .....	91
Protocol 20: Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn - Informatie- en navigatieapparatuur (Bijlage M, deel I, artikelen 1 en 3).....	94
Protocol 21: Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn - Voorschriften betreffende vrij zicht (artikel 7.02, 15.01 vijfde en zesde lid, artikel 24.02 en 24.06).....	99
Protocol 22: Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn - Bijzondere bepalingen voor vaartuigen uitgerust met voortstuwings- of hulpsystemen die brandstoffen gebruiken met een vlammpunt van 55 °C of minder en meer in het bijzonder voor vaartuigen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken.....	105

## VIII. Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg

Protocol 23: Nieuwbouw brug over het Pannerdensch Kanaal .....	137
Protocol 24: Project Fessenheim - brug Chalampé Reparatiewerkzaamheden aan metalen balken naar aanleiding van scheepvaartongeval .....	143
Protocol 25: Buiten bedrijf zetten van afzonderlijke kolken van de sluizen in de Boven-Rijn voor het uitvoeren onderhoudswerkzaamheden.....	148

**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**

Protocol 26: Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van de door comités en werkgroepen genomen beslissingen evenals kennisneming van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften .....	150
--	-----

**X. Begroting en beheer**

Protocol 27: Begroting voor 2016 van de Centrale Commissie .....	257
Protocol 28: Begroting voor 2016 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden .....	257
Protocol 29: Goedkeuring van de jaarrekeningen 2014 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart .....	257
Protocol 30: Goedkeuring van de jaarrekeningen 2014 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden .....	257

**XI. Diversen**

Protocol 31: Onderbreking van het sluisbedrijf op het Grote Kanaal van de Elzas en op de gekanaliseerde Rijn, en in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek tijdens de Kerst- en Nieuwjaarsnacht.....	258
Protocol 32: Onderbreking van het sluisbedrijf in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek gedurende het weekeinde .....	258
Protocol 33: Persbericht .....	258
Protocol 34: Datum van de volgende vergadering .....	258





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

---

### **PROTOCOL 1**

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

Geen besluit.

### **PROTOCOL 2**

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

##### **Besluit**

##### **I.**

De Centrale Commissie

stemt in met de eervolle ontheffing van de heer Antoon VERSTREKEN (België) uit zijn functie van rechter, en,

benoemt op voorstel van de Belgische delegatie overeenkomstig artikel 45bis van de Herzienne Rijnvaartakte van 17 oktober 1868, laatstelijk gewijzigd op 20 november 1963, de heer Paul DE BAETS (België) tot rechter en de heer Björn BULLYNCK (België) tot plaatsvervangend rechter voor de periode van 1 januari 2016 tot 31 december 2021.

##### **II.**

De Centrale Commissie

stemt in met de eervolle ontheffing van de heer Fritz RAPP (Zwitserland) uit zijn functie van rechter, en,

benoemt op voorstel van de Zwitserse delegatie overeenkomstig artikel 45bis van de Herzienne Rijnvaartakte van 17 oktober 1868, laatstelijk gewijzigd op 20 november 1963, mevrouw Marie-Louise STAMM (Zwitserland) tot rechter en de heer Bruno LÖTSCHER (Zwitserland) tot plaatsvervangend rechter voor de periode van 1 januari 2016 tot 31 december 2021.

### III.

De Centrale Commissie,

heeft op voorstel van de Duitse, Belgische, Franse, Nederlandse en Zwitserse delegatie overeenkomstig artikel 45bis van de Herzene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868, laatstelijk gewijzigd op 20 november 1963, voor de periode van 1 januari 2016 tot 31 december 2021 voor de Kamer van Beroep van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart de volgende leden benoemd :

Rechters :	Dhr. W. BALL	(Duitsland)
	Dhr. P. DE BAETS	(België)
	Dhr. J-M. WOEHRLING	(Frankrijk)
	Dhr. B.C. de SAVORNIN LOHMAN	(Nederland)
	Mw. M.L. STAMM	(Zwitserland)

Plaatsvervangend  
rechters:

	Dhr. A. GÖBEL	(Duitsland)
	Dhr. B. BULLYNCK	(België)
	Dhr. B. BANGRATZ	(Frankrijk)
	Dhr. K.F. HAAK	(Nederland)
	Dhr. B. LÖTSCHER	(Zwitserland)

### PROTOCOL 3

#### **Samenwerking van de CCR met de Europese Unie Ondertekening van het contract met DG MOVE van de Europese Commissie**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR),

verwijst naar de Administratieve Overeenkomst tussen de Secretaris-Generaal van de CCR en de Directeur-Generaal van het directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer van de Europese Commissie, die op 22 mei 2013 is ondertekend in Brussel en de meerjarige, indicatieve begrotingsplanning die het secretariaat van de CCR in overleg met DG MOVE van de Europese Commissie voornemens is op te stellen,

overweegt dat voorwaarden geschapen zijn voor nauwere samenwerking tussen de CCR en DG MOVE van de Europese Commissie met betrekking tot:

- a) de opstelling van standaarden voor technische vereisten en voor beroepskwalificaties voor binnenvaartpersoneel,
- b) de marktobservatie van de Europese binnenvaart en technische ondersteuning van de Europese Commissie ten behoeve van de implementatie van het NAIADES II-actieprogramma,

verwijst in dit verband naar de instelling van het Europees Comité CESNI door de CCR en verheugt zich over het feit dat CESNI een eerste begin heeft gemaakt met de werkzaamheden,

stelt vast dat de twee partijen een financieringsregeling voor de activiteiten in de periode 2016-2018 ter beschikking hebben gesteld,

verstrekt haar Secretaris-Generaal het mandaat om namens de CCR het contract (MOVE/B3/SER/2015-2013/SI2.718156) te ondertekenen dat voor deze doeleinden tussen het secretariaat en DG MOVE van de Europese Commissie werd opgesteld,

besluit een stuurgroep (Stuurgroep Europees Contract (PCE)) onder leiding van het voorzitterschap van de CCR in te stellen, die wordt belast met de begeleiding van de uitvoering van

het contract door het secretariaat, en draagt dit comité op uiterlijk aan het einde van het jaar 2016 een evaluatie van de uitvoering van het genoemde contract voor te leggen,

draagt haar Secretaris-Generaal op

- 1) met ingang van 2016 zich in te zetten voor het realiseren van een duurzame samenwerkingsbasis tussen de CCR en de EU,
- 2) het voorzitterschap en het vicevoorzitterschap te informeren over en waar nodig te betrekken bij overleg tussen het secretariaat van de CCR en DG MOVE van de Europese Commissie,
- 3) in overleg met het comité PCE met DG MOVE van de Europese Commissie wijzigingen aan dit contract te onderhandelen indien dit op grond van de evaluatie van het genoemde comité nodig mocht blijken,
- 4) te bewerkstelligen dat de CCR ook de volle intellectuele eigendomsrechten verkrijgt voor alle werkzaamheden die in het kader van het contract worden verricht,
- 5) zorg te dragen voor financiële en boekhoudkundige transparantie inzake de uitvoering van het contract en in dit kader de samenhang aan te geven met de reguliere begroting van de CCR.

#### **PROTOCOL 4**

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

Geen besluit.

#### **PROTOCOL 5**

##### **Realisatie van de doelstellingen van het CCR-voorzitterschap 2014-2015**

##### **Besluit**

De Centrale Commissie,

neemt akte van het verslag van haar voorzitter over de oriëntaties die zij voor de periode 2014-2015 had vastgelegd,

dankt mevr. GIJSBERS voor haar efficiëntie en haar standvastigheid als voorzitter, alsmede haar team voor de uitgevoerde werkzaamheden.

**Bijlage**

## Balans over de activiteitenperiode 2014-2015

De activiteiten van het Nederlands voorzitterschap waren met name gericht op samenwerking met de Europese Commissie, modernisering van regelgeving, vergroening van de binnenvaart en het beheersen van de crisis in de binnenvaart .

### Samenwerking met de Europese Commissie

#### Oriëntaties van het voorzitterschap:

*De Nederlandse delegatie beschouwt het als haar taak om de in deze overeenkomst<sup>1</sup> gestelde doelen verder uit te werken en in samenwerking met de Europese Commissie en alle andere betrokken actoren verdere stappen te zetten om te komen tot een uitgebalanceerde structuur waarin standaarden voor de binnenvaart in geheel Europa worden uitgewerkt.*

Gedurende het Nederlands voorzitterschap is intensief gewerkt aan de totstandkoming van een nieuw Comité dat kan werken aan standaarden op het gebied van technische eisen aan schepen, alsmede op het gebied van bemanningseisen en beroepskwalificaties. Uiteindelijk is in juni 2015 bij besluit van de CCR het Comité CESNI ingesteld. In dit comité hebben de lidstaten van de CCR alsmede de lidstaten van de EU zitting. Bovendien mag een groot aantal non-gouvernementele organisaties aan de vergaderingen van CESNI deelnemen, om op die manier het draagvlak voor de standaarden van CESNI te garanderen.

Afspraken zijn gemaakt over de secretariële ondersteuning van CESNI door het secretariaat van de CCR, alsmede over de financiering hiervan door de Europese Commissie. In het najaar van 2015 is CESNI van start gegaan en kon de eerste technische standaard worden vastgesteld. Bovendien is een begin gemaakt met het opstellen van een werkprogramma voor de periode 2016-2018. Dit zal naar verwachting begin 2016 worden vastgesteld.

Daarnaast zijn opnieuw afspraken gemaakt met de Europese Commissie over de uitvoering van de marktobservatie.

### Modernisering van regelgeving

#### a) Bemanning

#### Oriëntaties van het voorzitterschap:

*Evenals dat voor het Franse voorzitterschap het geval was, zal de modernisering van het kwalificatiesysteem voor varende binnenvaartpersoneel een absolute prioriteit zijn. (...) Van belang is te bezien of de huidige, al weer wat oudere, regelgeving voor de samenstelling van de bemanning, de vaar- en rusttijden en de daarvoor benodigde handhavingsmiddelen, de binnenvaart wellicht onnodig in haar concurrentiekracht belemmert. Daarom wil Nederland met prioriteit onderzoeken of deze regelgeving nog wel past bij de hedendaagse eisen aan de bedrijfsvoering, de nieuwe technische mogelijkheden en de gewijzigde arbeidsmarktsituatie in de binnenvaart.*

---

<sup>1</sup> Administratief arrangement van 22 mei 2013

Wat betreft de regelgeving voor de samenstelling van de bemanning en de vaar- en rusttijden heeft de Rondetafel over dit onderwerp in 2014 duidelijk gemaakt dat zowel de vertegenwoordigers van de CCR-landen als de Sociale Partners en handhavende instanties modernisering van deze regelgeving noodzakelijk vinden. Inmiddels is door de Sociale Partners een aantal voorstellen gedaan voor aanpassingen die op korte en middellange termijn zouden kunnen worden gerealiseerd. Daarnaast wordt thans in samenwerking tussen de CCR en de Sociale Partners bezien hoe een meer fundamentele wijziging van deze regelgeving vorm kan krijgen.

Voor het wederzijds erkennen tussen de CCR en derde landen van door middel van een schoolopleiding verkregen beroepskwalificaties, is er een CCR-procedure tot stand gekomen. De Platina-competentietabellen maken van deze procedure deel uit. Ze zijn van wezenlijk belang om tot een goede vergelijking tussen de opleidingen van de Rijnvaartscholen en die van derde landen te kunnen komen. Toepassing van deze procedure heeft inmiddels geleid tot de wederzijdse erkenning van aan de school te Decin in Tsjechië, de school CERONAV in Roemenië, en de in de CCR-landen behaalde matrozendiploma's.

Beroepskwalificaties is één van de onderwerpen die in EU verband zijn opgepakt, en in CESNI verder zullen worden uitgewerkt. Naar verluidt zal de Europese Commissie eind 2015 het voorstel voor een nieuwe richtlijn presenteren. Aan dit voorstel zullen o.a. de Platina-competentietabellen ten grondslag liggen.

b) Eenduidige standaard technische regelgeving

Oriëntaties van het voorzitterschap:

*Gelijktijdig met het werk aan een eenduidig juridisch kader dat de samenwerking tussen de CCR en de EU bezegelt, moet op het gebied van de technische regelgeving een eenduidige technische standaard worden uitgewerkt gebaseerd op het huidige ROSR en bijlage II bij Richtlijn 2006/87/EG.*

Onder leiding van het secretariaat van de CCR heeft een groep bestaande uit experts uit Frankrijk, Nederland, Oostenrijk en het Verenigd Koninkrijk gewerkt aan een vergelijking tussen het ROSR en bijlage II bij richtlijn 2006/87/EG. Op basis van deze vergelijking heeft de expertgroep een voorstel uitgewerkt voor een technische standaard. Dit voorstel is besproken in de gemeenschappelijke werkgroep van de CCR en de EU (JWG). Nadat JWG de laatste openstaande discussiepunten had gedefinieerd in september 2015, heeft voornoemde expertgroep, aangevuld met experts uit Duitsland en België, de ontwerpstandaard voltooid in oktober 2015. Nadat een speciaal daartoe ingestelde werkgroep onder CESNI de ontwerpstandaard akkoord had bevonden en de coördinatieprocedure binnen de EU doorlopen was, kon de standaard op 26 november door CESNI worden aangenomen.

**Vergroening van de binnenvaart**

Oriëntaties van het voorzitterschap:

*Een van de belangrijkste aandachtspunten is een alomvattend kader te vormen voor het gebruik van LNG als brandstof voor binnenvaartschepen. Elk bevoegd Comité van de CCR zal op haar eigen deelterrein een robuust regelgevend kader moeten uitwerken om het gebruik van LNG als brandstof blijvend mogelijk te maken. Ook het gebruik van andere alternatieve brandstoffen, zoals waterstofgas, verdienen bijzondere aandacht.*

Sinds maart 2013 is in diverse expertgroepen gewerkt aan voorstellen om de regelgeving van de CCR aan te passen aan de opkomst van LNG als brandstof voor binnenvaartschepen. Er zijn voorstellen ontwikkeld tot aanpassing van het ROSR, het Rijnvaartpolitiereglement en het Reglement Scheepvaartpersoneel. De diverse expertgroepen kenden een brede samenstelling met vertegenwoordigers uit delegaties van diverse lidstaten, alsmede erkende classificatiebureaus en havenautoriteiten. De expertgroepen werden op adequate wijze ondersteund door het secretariaat van de CCR.

De voorstellen van de diverse expertgroepen zijn behandeld in de bevoegde werkgroepen en Comités van de CCR en de EU (RP, STF, RV, alsmede RP/G, STF/G en JWG). Uit een raadpleging van het binnenvaartbedrijfsleven op 2 februari 2015 in het Palais du Rhin in Straatsburg bleek dat er veel draagvlak was voor de voorstellen. In juni 2015 heeft de plenaire vergadering van de CCR de voorstellen tot wijziging van het RPR en het RSP aangenomen. In december 2015 zal de plenaire vergadering naar verwachting het voorstel tot wijziging van het ROSR kunnen aannemen. Daarmee heeft de CCR de weg vrijgemaakt voor de uitrol van LNG als brandstof in de binnenvaart. De voorstellen zijn tevens opgenomen in de technische standaarden van CESNI.

Om verdere impulsen te geven aan de introductie van LNG werd op 8 oktober 2015 het "LNG-Strategiesymposium Binnenvaart en Havens" georganiseerd in Straatsburg. Uit de discussie kwam naar voren dat er veel belang wordt gehecht aan meer samenhang in de steun van de Europese Unie voor de ontwikkeling van LNG, waarbij de nadruk werd gelegd op de risico van strengere emissiegrenswaarden. Hoewel de huidige marktsituatie door de sterk gedaalde olieprijsen als moeilijk is aangemerkt, zou het globale overaanbod aan LNG op middellange tot lange termijn een goed voorteken voor het toekomstige concurrentievermogen van LNG kunnen zijn.

## **Beheersing crisis binnenvaart**

### Oriëntaties van het voorzitterschap:

*Versterking van de marktobservatie voor de binnenvaart door de CCR kan algemene data opleveren over marktontwikkelingen en aldus bijdragen aan de onderbouwing van investeringsbeslissingen door ondernemers. (...) Als onderdeel van dit aandachtsgebied streeft Nederland naar een permanente oplossing voor problemen die voortvloeien uit de afloop van de overgangstermijnen uit het ROSR.*

In oktober 2014 heeft in Brussel onder gezamenlijk voorzitterschap van het CCR-secretariaat en de Europese Commissie (DG Move) een rondetafelbijeenkomst plaatsgevonden, waaraan behalve de lidstaten ook diverse vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en andere stakeholders hebben deelgenomen. Doel was het bespreken van de ervaringen met de marktobservatie en het aanleveren van ideeën voor de nieuwe opzet van de marktobservatie. Deze ideeën zijn verwerkt in het nieuwe contract tussen de Europese Commissie en de CCR, dat naar verwachting eind 2015 gesloten gaat worden. Het secretariaat van de CCR gaat ook de komende jaren een marktobservatie uitbrengen in opdracht van de Europese Commissie. Daarbij zal gestreefd worden naar meer actualiteit in de informatie, o.a. door het regelmatig digitaal uitbrengen van updates. Ook zal getracht worden meer prognoses in de observatie op te nemen, een wens van het bedrijfsleven. De lidstaten zullen gegevens aanleveren ten behoeve van de marktobservatie en onderzocht zal worden in hoeverre meer actuele informatie kan worden verzameld.

In 2014 heeft de CCR een permanente oplossing gevonden voor schepen die varen met stuurhuisruiten met een lichtdoorlatendheid van minder dan 75%. Onderzoek wijst uit dat bij benadering nog 30% van de binnenvaartvloot is uitgerust met groen getint stuurhuisglas. Dit glas heeft een lagere lichtdoorlatendheid. Deze lagere lichtdoorlatendheid vormt geen belemmering bij het varen overdag. Met enkele eenvoudige aanpassingen is ook veilige vaart 's nachts mogelijk. Voor de bestaande schepen is het ROSR hierop aangepast. Ten opzichte van de "oude" voorschriften ligt de investering per schip tussen de €5.000,- en €10.000,- lager.

Inmiddels zijn onderzoeken uitgevoerd naar de eisen aan autokranen, geluidsemisies, bijboten en ontvluchttingsleidingen op brandstoftanks. Naar verwachting kan CESNI in 2016 concrete voorstellen behandelen.

## **PROTOCOL 6**

### **Uitvoering van de werkprogramma's**

Geen besluit.

## **PROTOCOL 7**

### **Oriëntaties van het Zwitserse voorzitterschap**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar interne reglement (art. 24 (3)),

neemt kennis van het oriënterend document waarin de prioriteiten van het voorzitterschap voor de periode 2016-2017 worden vastgesteld,

dankt de Nederlandse delegatie voor de voorbereidende werkzaamheden in het kader van het toekomstige voorzitterschap,

benadrukt dat dit document de werkprogramma's van haar comités aanvult (Protocol 2013-II-7).

#### **Bijlage**



## Vorbereiding van de activiteitenperiode 2016-2017

### 1) Voortzetting van de samenwerking met de EC en structurering van de nieuwe organen

De CCR heeft in juni 2015 formeel het nieuwe Comité CESNI (*Comité Européen pour les Standards dans la Navigation Intérieure*) ingesteld. In de tussentijd heeft dit comité zich geconstitueerd en zijn werkzaamheden opgepakt. De Zwitserse delegatie heeft zich vóór de instelling van dit nieuwe orgaan uitgesproken en maakt zich sterk voor de ondersteuning van CESNI binnen de regels van de CCR en haar eigen voorschriften. De samenwerking tussen de CCR en de EC voor de marktobservatie werd uitgebreid met de coöperatie voor de technische voorschriften en voor de beroepskwalificaties van het binnenvaartpersoneel. Zowel de EC als de CCR stelt hoge verwachtingen aan de ontwikkeling van de gekozen samenwerkingsvorm in het kader van CESNI. In de komende jaren moet een vertrouwensbasis tot stand worden gebracht met geconsolideerde en waar nodig aangepaste structuren. De in gang gezette dynamiek zou aangegrepen kunnen worden om een verdere intensivering van de samenwerking tussen de CCR en de EC te overwegen. In dit kader moet met de belangen van beide organisaties rekening worden gehouden.

### 2) Modernisering van het operationele en financiële beheer van de CCR met het oog op de versterkte samenwerking met de EC

Het begin van de werkzaamheden van het nieuwe Comité CESNI vormt ook een uitdaging voor de afhandeling van de operationele taken van de CCR. De managementstructuren van het secretariaat moeten gezien de nieuwe verantwoordelijkheden en bevoegdheden van hoog niveau zijn. De jaarlijkse bijdragen van de vijf lidstaten bieden ruimte voor de vele taken van het secretariaat van de CCR. De kerntaken zijn in de afgelopen jaren uitgebreid met nieuwe taken, die door middel van eigen begrotingslijnen (CVP, CASS) worden gefinancierd. De werking van CESNI wordt opnieuw opgebracht uit de middelen van de CCR en de EC. De Zwitserse delegatie steunt het secretariaat van de CCR bij de organisatorische ontwikkeling en bij de versterking van de financiële structuren en processen.

### 3) Tussenbalans van de Visie 2018 met bijzondere aandacht voor de "greening" in de binnenvaart

In 2013 heeft de CCR samen met de belangrijkste spelers van de Europese binnenvaart de Visie 2018 ontwikkeld als een baanbrekende oriëntering voor de duurzame ontwikkeling van de Europese binnenvaart. In het kader van de uitvoering van de Visie 2018 zal de CCR met de steun van haar comités en de erkende organisaties in de loop van 2016 een voorlopig verslag opstellen om de op dit gebied geboekte vooruitgang en de toekomstige uitdagingen in de binnenvaart in kaart te brengen. De Zwitserse delegatie wenst in dit verband bijzondere aandacht te schenken aan de ecologische dimensie van de duurzame ontwikkeling en aan de uniforme toepassing van arbeidsnormen en sociale normen.

### 4) Bevordering van innovatieve oplossingen voor de opstelling en tenuitvoerlegging van de standaarden van de CCR met het oog op een praktijkvriendelijke uitvoering

De aanvaarding en de naleving van de standaarden van de CCR beogen in de eerste plaats de veiligheid van de scheepvaart. Absolute veiligheid zal echter nooit haalbaar zijn. Bij de opstelling van nieuwe regels en de tenuitvoerlegging van bestaande regels moet altijd ook rekening worden gehouden met de economische haalbaarheid. Bovendien moeten innovaties die de veiligheid verhogen, zoals de opleiding op de simulator, gefaseerd worden ingevoerd. In het kader van een zorgvuldige belangenafweging moet elk nieuw voorschrift voorafgaand aan de goedkeuring op passende wijze worden geëvalueerd op de kosten-batenverhouding. De tenuitvoerlegging van de standaarden van de CCR wordt niet door haar zelf verzorgd. De CCR kan echter de acceptatie

van de regels verhogen door deze aan te nemen door middel van een transparante en begrijpelijke procedure waaraan de belanghebbende partijen kunnen deelnemen.

**5) Herziening van de beroepsprocedure overeenkomstig het intern reglement en bijlage 5**

De CCR onderzoekt, overeenkomstig de bepalingen van artikel 45a) van de Herziene Rijnvaartakte, alle klachten voortvloeiende uit de toepassing van dit verdrag en uit de uitvoering van de door de overeenkomstsluitende staten onderling vastgestelde reglementen en door hen in gezamenlijk overleg genomen maatregelen. Het reglement inzake het klachtrecht is in 1992 aangenomen. Bijlage 5 van het intern reglement moet om verschillende redenen worden aangepast: enerzijds is het krachtens het intern reglement bevoegde ad hoc-comité ontbonden, anderzijds is het voor een klager niet duidelijk waarom de beslissing van de CCR als bindend interpretatiemiddel voor de nationale rechtbanken moet dienen. Een inhoudelijke herziening in de zin van een actualisering en een verduidelijking lijkt om deze reden aangewezen.

**6) Bevordering van het gebruik van nieuwe RIS-applicaties**

De RIS-applicaties worden steeds belangrijker voor de veiligheid en de logistiek. De schepen op de Rijn moeten bijvoorbeeld sinds 1 december 2014 in principe zijn uitgerust met AIS-transponders en visualiseringssystemen. Dit opent nieuwe mogelijkheden, bijvoorbeeld op het gebied van de afhandeling van buitengewone gebeurtenissen en de verkeersplanning. Bovendien wordt een efficiënt sluis- en havenmanagement mogelijk gemaakt. De door de Europese RIS-expertgroepen ontwikkelde applicaties moeten dus ook in de toekomst door de CCR worden onderzocht en waar nodig worden overgenomen voor de Rijn. Het succesvolle partnerschap en de bewezen samenwerking tussen de CCR en de EU op dit gebied moeten om deze reden worden voortgezet.

**7) Identificatie van mogelijkheden om knelpunten voor de scheepvaart op de Midden- en Bovenrijn weg te nemen, rekening houdend met de activiteiten van de EU voor de verbetering van de transportcorridors**

De EU heeft programma's gelanceerd ter verbetering van de infrastructuur van de waterwegen in de Rijn-Alpencorridor. Tegelijkertijd worden inspanningen gedaan om indicatoren te definiëren die informatie moeten geven over de efficiëntie van de waterwegen en hun verdere ontwikkeling. Ter versterking van de status van de Rijn als belangrijkste waterweg in Europa wenst Zwitserland eventuele onnodige beperkingen van de gesteldheid van de vaarweg in de Midden- en Bovenrijn, die het gebruik van de waterweg door de scheepvaart zouden kunnen belemmeren, te identificeren. Zij beoogt in dit kader de nodige documenten te verzamelen en overleg te voeren met het doel maatregelen aan de CCR te kunnen voorstellen om deze beperkingen weg te nemen.

**PROTOCOL 8**  
**Werkprogramma's**  
**Besluit**

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar Besluit 2001-I-3 ter vaststelling van de doelstellingen van de CCR en naar haar interne reglement (art. 17 (2)),

uitgaande van de evaluerende en prospectieve werkzaamheden van haar comités,

neemt kennis van de in de bijlage vermelde, door de comités vastgestelde werkprogramma's voor 2016-2017.

**Bijlage**

**I – Comité Binnenvaartrecht**

**BELANGRIJKSTE TAKEN VAN HET COMITÉ DF:**  
Verduidelijking en harmonisatie van het recht, klachtenprocedure

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Behandeling	Prioriteit	Referentie „Visie 2018“
I-16-1	<b>Afgifte van de Rijnvaartverklaring</b> Organisatie van een rondetafelconferentie voor de met afgifte belaste autoriteiten over het onderwerp van doeltreffende controles voor de afgifte van de Rijnvaartverklaring of het exploitatiecertificaat	2008 - 2017		DF (11) 21	DF Ad hoc vergaderingen van de afgevende autoriteiten	II	→ 7
I-16-2	<b>Betrekkingen met de Europese Unie en verhouding tussen de Rijnregelgeving en het communautair recht</b> Juridische vraagstukken met betrekking tot de uitvoering van de samenwerkingsakkoorden Beschikbare juridische instrumenten voor de versterking van de samenwerking	2014 - 2017			DF op verzoek en in overleg met het Comité PRE	I	
I-16-3	<b>Geconsolideerde versie van de Akte van Mannheim</b> Instrument zonder juridische waarde dat via de website van de CCR ter beschikking van het publiek wordt gesteld	2011 - 2017	DF (09) 7 rev. 2	DF (09)m 5	DF	II	
I-16-4	<b>Evaluatie van artikel 32 van de Akte van Mannheim</b> Onderzoek naar artikel 32 van de Akte van Mannheim met het oog op een harmonisatie van de boetes voor overtredingen van de verkeersvoorschriften binnen de door de CCR vastgelegde grenzen	2008 - 2017		DF (09)m 5	DF	I	
I-16-5	<b>Juridische monitoring van de internationale verdragen</b> Monitoring van de ratificaties van de internationale verdragen, en met name van het CLNI 2012, en assistentie bij eventuele vragen inzake de toepassing	2002 - 2017		DF (11) 20		II	
I-16-6	<b>Klachtenprocedure</b> Evaluatie van het huidige reglement inzake de klachtenprocedure	2016 - 2017		DF (15) 25	DF	I	
I-16-7	<b>Voorschriften van tijdelijke aard</b> Evaluatie van het instrument van de voorschriften van tijdelijke aard	2016 - 2017		DF (15) 24	DF in coördinatie met de Comités RV, RP en STF	I	

**II – Economisch Comité**

**HOOFDTAAK VAN HET COMITÉ ECO:**

Economische situatie en ontwikkeling van de binnenvaart, bevordering van de binnenvaart

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Behandeling	Prioriteit	Referentie „Visie 2018“
II-16-1	<b>Economische betrouwbaarheid van de scheepvaart op de Rijn</b>	2016 - 2017	De vergaring en analyse van statistieken over ongevallen zou moeten worden voortgezet.	ECO (15) 7 rev. 1	ECO, IEN	II	→ 1
II-16-2	<b>Arbeidsmarktsituatie in de binnenvaartsector</b>	2016 - 2017	De arbeidsmarkt vormt een belangrijk onderdeel van de gehele interne markt voor de Europese binnenvaart, aangezien ze betrekking heeft op de activiteiten van marktdeelnemers in de sector. De ontwikkeling van de werkgelegenheid, onderverdeeld aan de hand van verschillende criteria, vormt een belangrijk aspect van de marktobservatie.	ECO (15) 7 rev. 1	ECO	I	→ 2

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Behandeling	Prioriteit	Referentie „Visie 2018“
II-16-3	<b>Invoering van alternatieve brandstoffen en voortstuwingstechnologieën in de binnenvaart</b>	2016 - 2017	LNG als nieuwe brandstof biedt zeer positieve ontwikkelingsperspectieven voor de binnenvaart. Daarom moeten de ontwikkelingstendensen (op het gebied van de infrastructuur maar ook qua prijzen en verhandelde volumes) gevolgd worden. Nationale strategische kaders voor de marktontwikkeling van alternatieve brandstoffen krachtens richtlijn 2014/94/EU	ECO (14) 35 ECO (15)m 17 ECO (15) 18 ECO (15) 30	ECO, RV	I	→ 3, 4
II-16-4	<b>Economische randvoorwaarden van de „greening“</b> Begeleiding van de politieke debatten op Europees niveau (emissienormen en financieringsinstrumenten)	2016 - 2017	Europese ontwerpverordening ter vermindering van de uitstoot van verontreinigende stoffen door nieuwe motoren van binnenvaartschepen	ECO (14) 14 intern rev. 2	ECO, RV	II	→ 3, 4
II-16-5	<b>Economische bijdrage aan de tussenstand van de Visie 2018</b>	2016	Tussentijds verslag ter omzetting van de Visie 2018	CC/R (13) 2 def.	ECO	II	→ 1, 2, 3, 4, 6, 8

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Behandeling	Prioriteit	Referentie „Visie 2018“
II-16-6	<b>Internalisering van de externe kosten</b> Monitoring van de internalisering van de externe kosten in de context van de politieke initiatieven op middellange termijn Europees niveau	2016 - 2017	NAIADES II: Raadpleging over het thema infrastructuurvergoeding en met het oog op een internalisering van de externe kosten van het binnenvaartvervoer	ECO (15) 8 intern rev.1 PRE (15) 18 = ECO (15) 13 intern	ECO, IEN	II	
II-16-7	<b>Integratie van het binnenvaartvervoer in de logistieke ketens</b> Herziening van het actieplan voor een betere integratie van de binnenvaart in de logistieke ketens en omzetting van de initiatieven	2016 - 2017	RIS voor logistieke doeleinden	ECO (14) 7 rev. 1 ECO (15) 2 ECO (15) 3	ECO	I	→ 6
II-16-8	<b>Vertegenwoordiging van de Rijnvaart in de TEN-T-corridor Rijn-Alpen</b>	2016 - 2017	Herziening van de corridorstudie en het werkprogramma van de Rijn-Alpencorridor	PRE (15) 2 = ECO (15) 4 intern	ECO, IEN	I	→ 6
II-16-9	<b>Observatorium voor de binnenvaart in Europa</b>	2016 - 2017	De resultaten van de werkzaamheden van de CCR op verschillende gebieden moeten bekendgemaakt worden bij het grote publiek. Op het gebied van de marktobservatie houdt dit in dat de informatie en gegevens die op de website gepresenteerd worden, regelmatig worden bijgewerkt.	ECO (15) 7 rev. 1	ECO	I	→ 8

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Behandeling	Prioriteit	Referentie „Visie 2018“
II-16-10	<b>Impact Assessment</b>	2016 - 2017	Op basis van de werkzaamheden van 2014 [ECO (14) 23] zou voor bepaalde gevallen (politievoorschriften bijvoorbeeld) of in het algemeen gesproken voor voorschriften die buiten CESNI vallen een effectbeoordeling kunnen worden uitgevoerd.	ECO (14) 23	ECO	II	
II-16-11	<b>Verslag over de economische situatie in de Rijnvaart</b>	2016 - 2017	De economische ontwikkeling is een belangrijk element van de algehele ontwikkeling van het Rijnvervoer. De via de economische marktobservatie verworven inzichten in het Rijnvervoer dienen als achtergrondinformatie voor de werkzaamheden van de CCR op andere terreinen.	ECO (15) 7 rev. 1	ECO	I	→ 6
II-16-12	<b>Monitoring en ondersteuning van maatregelen in NAIADES II</b>	2016 - 2017			ECO	II	



**III - Comité Infrastructuur en milieu**

**HOOFDTAKEN van het COMITE IEN:**

Instandhouding en verbetering van de waterweg, overkoepelende onderwerpen met betrekking tot het milieu, essentiële kwesties inzake de duurzame ontwikkeling in de binnenvaart

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Behandeling	Prioriteit	Referentie „Visie 2018“
III-16-1	<b>Maatregelen ter verbetering van de veiligheid en betrouwbaarheid van de binnenvaart</b>	1/2016 - 12/2017	Voltooiing van de maatregelen in het bevoegdheidsgebied van het comité	2011-II-8	IEN/G	I	
III-16-2	<b>Ondersteuning van de delegaties bij het optimaliseren en coördineren van het ongevalmanagement</b>	1/2016 - 12/2017	Input voor III-16-1 Opstellen en bijhouden van een gemeenschappelijke lijst met averij-apparatuur	2011-II-8	IEN/G	II	→ 6
III-16-3	<b>Verbetering van de kennis en techniek voor het verwijderen van gevaarlijke goederen bij ongevallen</b>	1/2016 - 12/2017	Input voor III-16-1	2011-II-8	IEN/G	I	
III-16-4	<b>Voortzetting van de werkzaamheden voor het opstellen van een concept voor "Good Navigation Status"</b>	1/2016 - 12/2017	Van geval tot geval concretisering en afstemming over de wijze van afhandelen	IEN (15) 29 = IEN/G (15) 48	IEN/G	I	→ 6
III-16-5	<b>Voortzetting van de maatregelen in NAIADES II</b>	1/2016 - 3/2016	Medewerking bij het onderzoeksproject PLATINA II Ondersteuning van de werkzaamheden van de PLATINA-Werkgroep voor het opstellen van een "Manual on Waterway Maintenance"; Van geval tot geval concretisering en afstemming over de wijze van afhandelen	IEN (13) 44 = IEN/G (13) 40	IEN/G	I	

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Behandeling	Prioriteit	Referentie „Visie 2018“
III-16-6	Ondersteuning van de delegaties bij het implementeren van de Kaderrichtlijn Water (Richtlijn 2000/60/EG) voor het Rijnstroomgebied	1/2016 - 12/2017	Voortzetting van de activiteiten in het kader van de Common Implementation Strategy (CIS) van de Europese Commissie; Coördinatie van CIS-activiteiten met gevolgen voor de scheepvaart	IEN (13) 32	IEN/G	II	→ 5
III-16-7	Opstellen van een verslag voor het aanduiden van wateroppervlakten van de Rijn als FFH-beschermingsgebieden, met inbegrip van eventuele negatieve gevolgen voor de Rijn als waterweg	1/2016 - 12/2016		IEN (13) 32 2013-II-7, III	IEN/G	II	→ 5
III-16-8	Aanpassingen van de waterweg en de Rijnvaart aan mogelijke gevolgen van de klimaatverandering	2018 - 2019		2006-I-4, IV 2008-I-12 2009-I-5 2011-II-6, III	IEN/G	II	→ 5 → 8
III-16-9	Meewerken aan de werkzaamheden voor de multimodale corridors in de EU	1/2016 - 12/2017	De behandeling van corridoractiviteiten worden door het Economisch Comité geleid (PRE (15) 2 = ECO (15) 4 = IEN (15) 4 = RP (15) 4)	IEN (13) 44 = IEN/G (13) 40	IEN/G	II <sup>1</sup>	→ 6
III-16-10	Herziening van de "procedure voor het bepalen van voorwaarden en verplichtingen voor bouwwerken aan de Rijn in het kader van de CCR"	1/2016 - 12/2016		2013-II-7, III (TP (95) 18)	IEN/G	I	
III-16-11	Beoordeling en voorbereiding van de goedkeuring van bouwwerkzaamheden, voor zover deze gevolgen voor de scheepvaart hebben	1/2016 - 12/2017	Permanente taak	1995-I-29	IEN/G	I	

<sup>1</sup> Na vaststelling van de concrete werkzaamheden moet eventueel de prioriteit worden aangepast.

Code	Taak	Termijn	Context	Basis	Behandeling	Prioriteit	Referentie „Visie 2018“
III-16-12	<b>Vaststelling van de beschikbaarheid v/d sluizen in de Boven-Rijn</b>	1/2016 - 12/2017	Permanente taak: Deelname aan de regelmatige vergaderingen voor het afstemmen van de onderbrekingen van het sluisbedrijf op de Boven-Rijn	2007-II-6, IV	IEN/G	I	→ 1
III-16-13	<b>Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn</b>	1/2016 - 12/2017	Permanente taak: Overzicht van alle maatregelen op de Rijn, die ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn gepland zijn of getroffen worden	IEN (13) 32	IEN/G	I	→ 6

**IV – Comité Politierglement**

**HOOFDTAKEN VAN HET COMITÉ RP:**

veiligheid van de scheepsbedrijf, bedrijf van de schepen en gedrag in het verkeer;  
River Information Services (RIS)

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Behandeling	Prioriteit	Referentie „Visie 2018“
<b>Veiligheid van het scheepsbedrijf, bedrijf van de schepen en gedrag in het verkeer</b>							
IV-16-1	<b>Veiligheid bij het vervoer van containers:</b> goedkeuring van een overzicht van goede praktijken	2012 - 2017	--	RP (13) 49 = RP/G (13) 83 = STF (13) 34 = STF/G (13) 48	RP/G (RIS/G)	I	
IV-16-2	<b>Vaststellen minimaal niveau van de taalbeheersing voor het marifoonverkeer:</b> vaststellen van de zinnen die de schipper minstens moet kennen	2016	Handboek voor de marifonie	RP (13) 21 = RP/G (13) 36	RP/G	I	→ 2
IV-16-3	<b>Evaluatie van de voorschriften van tijdelijke aard die van toepassing zijn op schepen met aandrijfsystemen die op vloeibaar aardgas (LNG) werken</b> en opstellen van de controlelijsten voor het bunkeren van LNG (schip/schip en schip/wal)	2016 - 2017	Standaard voor de controlelijst voor het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG)	2015-I-8 RP (11) 43 = RP/G (11) 59	RP/G (RV/G)	II	→ 4
IV-16-4	<b>Gebruiksvoorwaarden voor generatoren op ligplaatsen waar walstroom beschikbaar is</b>	2016 - 2017	Hoofdstuk 7 van het RPR	RP (15) 23 = RP/G (15) 40 = RIS/G (15) 30	RP/G	I	

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Behandeling	Prioriteit	Referentie „Visie 2018“
IV-16-5	<b>Aanwezigheid aan boord van scheepsbescheiden en andere documenten in elektronisch formaat</b>	2016 - 2017	Artikel 1.11 van het RPR	RP (15) 48 = RP/G (15) 63 = RIS/G (15) 41 = STF (15) 64 = STF/G (15) 41 = MQ/G (15) 29 = RV (15) 71 = RV/G (15) 85 = JWG (15) 76 = MD (15) 5	RP/G (RV/G, STF/G, RIS/G)	I	
IV-16-6	<b>Vergadering van de water- en scheepvaartpolitiediensten: organisatie van een vergadering</b>	2017		Vierjaarlijks	RP/G	II	→ 1
IV-16-7	<b>Actualisering van de aanbeveling voor uniforme boetes in geval van overtredingen van politievoorschriften (boetecatalogus)</b>	2016 - 2017		2004-II-19 RP (15) 37 = RP/G (15) 55	RP/G	II	→ 1

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Behandeling	Prioriteit	Referentie „Visie 2018“
<b>Informatiediensten voor de binnenvaart (RIS, River Information Services)</b>							
IV-16-8	<b>Uitbreiding van de elektronische meldplicht tot andere schepen of samenstellen (M-I.3.3), in het bijzonder tankschepen</b>	2014 - 2017	Artikel 12.01 van het RPR	RP (13) 22 = RP/G (13) 37 = RIS/G (13) 32, 2012-I-10, RP (15) 23 = RP/G (15) 40 = RIS/G (15) 30	RP/G (RIS/G)	I	
IV-16-9	<b>Evaluatie van de tenuitvoerlegging van de verplichte uitrusting met Inland AIS en een visualiseringssysteem (Inland ECDIS in informatiemodus of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem voor elektronische kaarten) en evaluatie van de minimumeisen voor deze visualiseringssystemen in het licht van het ontwerp van versie 2.4 van de Inland ECDIS-standaard en uitrusting van de vloot met apparatuur voor de weergave van elektronische kaarten en visualiseringssystemen</b>	2016	Artikel 4.07 van het RPR en "Minimumeisen voor Inland ECDIS-systemen in informatiemodus en daarmee vergelijkbare apparatuur"	2013-II-16, 2014-I-11, 12 en 13, RP (15) 23 = RP/G (15) 40 = RIS/G (15) 30 Bijlage 2 van RP (15) 30 = RP/G (15) 48 = RIS/G (15) 33 RIS/G (15) 23	RIS/G (RP/G)	I	→ 1
IV-16-10	<b>Mogelijke versoepelingen als gevolg van de invoering van een verplichte uitrusting met Inland AIS-apparatuur: onderzoek van de mogelijkheid bij het passeren van een meldpunt het uitzenden van berichten te vereenvoudigen (M-I.3.4)</b>	2014 - 2017	Artikelen 4.07 en 12.01 van het RPR	2012-I-10, 2015-I-16, RP (15) 23 = RP/G (15) 40 = RIS/G (15) 30	RP/G (RIS/G)	I	

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Behandeling	Prioriteit	Referentie „Visie 2018“
IV-16-11	<b>Weergave van Blauw bord in Inland ECDIS (M-I.2.6)</b>	2014 - 2017	Artikel 4.07 van het RPR, Bijlage M van het ROSR	2012-I-10 en RP (14) 34 rev.2 = RP/G (14) 77 rev. 2 = RIS/G (14) 67 rev. 2	RIS/G (RP/G, RV/G)	II	
IV-16-12	<b>Actualisering van de RIS-standaard</b>	2016 - 2017	ERI-, VTT-, Inland ECDIS-, NTS-standaarden	2012-I-10	RIS/G	II	
IV-16-13	<b>Onderzoek van de toelating van automatische koersbepalingssystemen (M-I.2.9)</b>	2012 - 2017		2012-I-10 RP (15) 23 = RP/G (15) 40 = RIS/G (15) 30	RIS/G, RP/G, (RV/G)	II	
IV-16-14	<b>Actualisering van het Handboek voor de marifonie in de binnenvaart in overleg met de andere rivierencommissies</b>	2014 - 2017	Handboek voor de marifonie en artikel 4.05 van het RPR	RP (13) 47 = RP/G (13) 81	RP/G	I	
IV-16-15	<b>Evaluatie met betrekking tot de veiligheidsaspecten van specifieke berichten gespecificeerd voor gebruik in het AIS voor de binnenvaart</b>	2016 - 2017	Artikel 4.07 van het RPR	RP (15) 29 = RP/G (15) 47 = RIS/G (15) 32	RIS/G (RP/G)	II	→ 1
IV-16-16	<b>Stand van zaken van de implementatie en actualisering van de RIS-strategie van de CCR</b>	2016 - 2017		2012-I-10	RIS/G	I	→ 1
IV-16-17	<b>Organisatie van een RIS-workshop</b>	2017		Driejaarlijkse frequentie	RIS/G	II	

**V – Comité sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding**

**PRIORITEITEN ZOALS BEPAALD TIJDENS DE COMITÉ-VERGADERING VAN STF:**

Rijnpatenten, kwalificaties en arbeidsomstandigheden van binnenschippers

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Behandeling	Prioriteit	Referentie „Visie 2018“
V-16-1	<b>Modernisering/flexibilisering van de voorschriften voor de bemanning en de vaar- en rusttijden</b>	2016 - 2018	RSP, bemanningsvoorschriften	Verslag rondetafel Brief sociale partners STF (13) 40 add. 1 rev. 3	STF - ad hoc groepen	I	→ 2
V-16-2	<b>Aanpassing van het RSP</b> , met name om verwijzingen naar CESNI-standaarden en een groter gebruik van elektronische publicaties van lijsten mogelijk te maken	2016 - 2018	RSP		STF	I	
V-16-3	<b>Vereenvoudiging van de dienstinstructies</b>	2016 - 2017	Dienstinstructies bij het RSP		STF	II	
V-16-4	<b>Beheer van de administratieve overeenstemmingen en erkenning van vaartijdenboeken</b> of aanvullende erkenningsprocedures	2016 - 2018	Administratieve overeenstemmingen inzake - vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen - dienstboekjes - matrozenopleidingen	2015-I-11 (erkenning van vaartijdenboeken van niet-Rijnstaten)	STF	Permanent	



**VI - Comité Reglement van Onderzoek**

**HOOFDTAKEN VAN HET COMITÉ RV:**

Technische veiligheid van de schepen, bouw en uitrusting van de schepen

Code	Taak	Termijn	Voorschrift	Basis	Behandeling	Prioriteit	Referentie „Visie 2018“
VI-16-1	Aanpassing van het ROSR om rekening te houden met het voorstel voor een technische richtlijn van de Europese Raad en met het voorstel voor de uniforme ES-TRIN-standaard, met inachtneming van de specifieke voorschriften voor bepaalde riviergedeelten van de Rijn	2016	ROSR	RV (15) 12 rev. 2 = RV/G (15) 45 rev. 2 = JWG (15) 47 rev. 2	RV/G – RV in coördi- natie met RP	I	→ 1
VI-16-2	Analyse van de toepasbaarheid van de overgangsbepalingen voor de uitgifte van een eerste certificaat van onderzoek voor schepen die reeds over een EU-certificaat beschikken	2016 - 2017	ROSR, hoofdstuk 24	RV (15) 47 = RV/G (15) 65 = CESNI (15) 9	RV/G - RV	II	
VI-16-3	Indien nodig, aanpassing van het ROSR om rekening te houden met de toekomstige verordening van het Europees Parlement en de raad inzake voorschriften met betrekking tot emissiegrenswaarden en typegoedkeuring voor in niet voor de weg bestemde mobiele machines gemonteerde verbrandingsmotoren	2016 - 2017	ROSR, hoofdstuk 8a	RV (15) 69 = RV/G (15) 83	RV/G - RV	II	→ 4
VI-16-4	Afgifte van aanbevelingen voor gelijkwaardigheden en afwijkingen in toepassing van artikel 2.19 van het ROSR	2016 - 2017	ROSR, Artikel 2.19		RV/G - RV	I	
VI-16-5	Wijziging van het ROSR naar aanleiding van de conclusies van CESNI over de analyses inzake het moratorium	2016 - 2017	ROSR, hoofdstuk 24	2014-I-16 RV/G (14) 68 rev. 4 = JWG (14) 63 rev. 4	RV/G - RV	I	
VI-16-6	Taken die uit het werkprogramma van het Comité Politiereglement en het Economisch Comité kunnen voortvloeien, met name tegen de achtergrond van de vergroening	2016 - 2017	ROSR		RV/G - RV	II	

## **PROTOCOL 9**

### **Voorzitterschap en plaatsvervangend voorzitterschap van de comités voor de periode 2016-2017**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie

Keurt de in de bijlage vermelde tabel betreffende het voorzitterschap en het plaatsvervangend voorzitterschap van de organen van de Centrale Commissie voor de periode 2016-2017 goed.

#### **Bijlage**

**Bijlage bij protocol 9**

**Voorzitterschappen van de comités voor de periode 2016-2017**

PERIODE	ORGANEN								
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF
Voorzitterschap 2016/2017	CH	CH	FR	DE	NL	FR	NL	BE	BE

**Vicevoorzitterschappen van de comités voor de periode 2016-2017**

PERIODE	ORGANEN								
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF
Plv. voorzitterschap 2016/2017	DE	DE	BE	NL	CH	BE	CH	FR	FR

## PROTOCOL 10

### Rijnvaartverklaring en exploitatiecertificaat

#### Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Binnenvaartrecht,

onder verwijzing naar haar besluit 1986-I-3, waarin het gebruik wordt aanbevolen van de bij het genoemde besluit gevoegde modellen van het exploitatiecertificaat en de Rijnvaartverklaring, waarmee kan worden aangetoond dat schepen tot de Rijnvaartvloot behoren,

teneinde deze twee modellen aan te passen aan de eisen van de huidige tijd en de wijze waarop zij beschikbaar worden gesteld te kunnen moderniseren,

keurt de wijziging van de hier bijgevoegde bijlage van Besluit 1986-I-3 goed.

#### Bijlage

De bijlage bij Besluit 1986-I-3 wordt vervangen door de volgende vermelding :

“De modellen van het exploitatiecertificaat en de Rijnvaartverklaring kunnen op de website van de CCR, (<http://www.ccr-zkr.org/>), worden gedownload.

#### Bijlagen



**ATTESTATION D'APPARTENANCE A LA NAVIGATION DU RHIN  
RHEINSCHIFFFAHRTS-ZUGEHÖRIGKEITSURKUNDE  
RIJNVAARTVERKLARING  
CERTIFICATE OF BELONGING TO THE NAVIGATION OF THE RHINE**

Données en rapport avec le bâtiment ■ Angaben zum Fahrzeug ■ Gegevens met betrekking tot het vaartuig ■ Vessel-related data

Nom du bâtiment Name des Fahrzeugs Naam van het vaartuig Name of vessel	
Numéro européen unique d'identification du bateau ou numéro officiel Einheitliche europäische Schiffsnummer oder amtliche Schiffsnummer Uniek Europees scheepsidentificatienummer of officieel scheepsnummer Unique European identification number of the vessels or official number	
Pays (et lieu) d'enregistrement du bâtiment Land der Registrierung des Fahrzeugs (und Registrierungsart) Land (en plaats) van registratie van het vaartuig Country (and place) of vessel registration	
Type de bâtiment Art des Fahrzeugs Soort vaartuig Type of vessel	

Coordonnées du propriétaire du bâtiment ■ Angaben zum Eigentümer des Fahrzeugs ■ Gegevens eigenaar van het vaartuig ■ Details of vessel owner

Nom ou raison sociale Name oder Firma Naam of firmanaam Name or company	
Adresse Anschrift Adres Address	
Tél. / Tel	
E-mail	

- » Le bâtiment ci-dessus est considéré comme appartenant à la navigation du Rhin conformément à l'article 2 paragraphe 3 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin et à l'article 2 paragraphe 3 de l'annexe du Règlement (CEE) n°2919/85.
- » Vorgenanntes Fahrzeug wird gemäss Artikel 2 Absatz 3 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte und Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 2919/85 als zur Rheinschiffahrt gehörig betrachtet.
- » Het bovengenoemde vaartuig wordt ingevolge artikel 2, derde lid, van de Herzienne Rijnvaartakte en artikel 2, derde lid van Verordening 2919/85/EEG beschouwd als tot de Rijnvaart behorend.
- » The above vessel shall be deemed to belong to the navigation of the Rhine in accordance with article 2 paragraph 3 of the Revised Convention for Rhine Navigation and with article 2 paragraph 3 of the annex of Regulation (EEC) No. 2919/85.

Déjà délivré à  
Ausgestellt in  
Afgegeven te  
Issued in

le  
de  
d.d.  
on

valable jusqu'au  
gültig bis  
geldig tot  
valid until

Signature et cachet de l'autorité compétente  
Unterschrift und Stempel der zuständigen Behörde  
Handtekening en stempel van de bevoegde autoriteit  
Signature and stamp of the competent authority

**CERTIFICAT D'EXPLOITANT  
AUSRÜSTERBESCHEINIGUNG  
EXPLOITATIECERTIFICAAT  
OPERATOR'S CERTIFICATE**



Ce certificat doit être présenté à l'autorité dont relève le propriétaire du bâtiment.  
Diese Bescheinigung ist bei der für den Eigentümer des Fahrzeuges zuständigen Behörde vorzulegen.  
Dit certificaat moet aan de voor de eigenaar van het vaartuig bevoegde overheid worden voorgelegd.  
This certificate must be presented to the authority under whose jurisdiction the vessel owner falls.

**Données en rapport avec le bâtiment ■ Angaben zum Fahrzeug ■ Gegevens met betrekking tot het vaartuig ■ Vessel-related data**

Nom du bâtiment Name des Fahrzeugs Naam van het vaartuig Name of vessel	
Numéro européen unique d'identification du bateau ou numéro officiel Einheitliche europäische Schiffsnummer oder amtliche Schiffsnummer Uniek Europees scheepsidentificatienummer of officieel scheepsnummer Unique European identification number of the vessels or official number	
Pays (et lieu) d'enregistrement du bâtiment Land der Registrierung des Fahrzeugs (und Registrierungsart ) Land (en plaats) van registratie van het vaartuig Country (and place) of vessel registration	
Type de bâtiment Art des Fahrzeugs Soort vaartuig Type of vessel	

**Coordonnées de l'exploitant du bâtiment ■ Angaben zum Ausrüster des Fahrzeuges ■ Gegevens exploitant van het vaartuig ■ Vessel operator's details**

Nom ou raison sociale Name oder Firma Naam of firmanaam Name or company	
Adresse Anschrift Adres Address	
Tél. / Tel	
E-mail	

- » Par le présent certificat il est attesté que l'exploitant ci-dessus remplit conformément à l'article 5 du Règlement d'application du Protocole additionnel n°2 à la Convention révisée pour la Navigation du Rhin les conditions en vue de l'exploitation du bâtiment appartenant à la navigation du Rhin de même que les conditions du Règlement (CEE) n°2919/85.
- » Diese zusätzliche Bescheinigung bestätigt, dass der vorstehende Ausrüster nach Artikel 5 der Ausführungs-Verordnung zu Zusatzprotokoll Nr. 2 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte die Bedingungen für die Ausrüstung eines zur Rheinschiffahrt gehörigen Fahrzeuges sowie die Bedingungen nach Verordnung (EWG) Nr. 2919/85 erfüllt.
- » Dit certificaat bevestigt dat de exploitant ingevolge artikel 5 van de uitvoeringsverordening bij het Aanvullend Protocol nr. 2 bij de Herzene Rijnvaartakte aan de voorwaarden voldoet voor de exploitatie van een tot de Rijnvaart behorend vaartuig alsook aan de voorwaarden van Verordening 2919/85/ EEG.
- » This certificate testifies that the aforementioned operator complies with the conditions governing the operation of the vessel belonging to the navigation of the Rhine in accordance with article 5 of the Implementing regulation of Additional Protocol No. 2 to the revised Convention for the Navigation of the Rhine as well as with the conditions of Regulation (EEC) N° 2919/85.

Délivré à Ausgestellt in Afgegeven te Issued in	le de d.d on	valable jusqu'au gültig bis geldig tot valid until	Signature et cachet de l'autorité compétente Unterschrift und Stempel der zuständigen Behörde Handtekening en stempel van de bevoegde autoriteit Signature and stamp of the competent authority
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

## PROTOCOL 11

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

Geen Besluit

**Bijlage**

**Herziene Rijnvaartakte**

van 17 oktober 1868 in de versie van 20 november 1963

**In werking getreden protocollen**

**Aanvullend Protocol nr. 1:** wijziging van artikel 40a : schrapping van op overtreding van de politiereglementen toepasselijke boetes, ondertekend te Straatsburg op 25 oktober 1972, in werking getreden op 25 februari 1975.

**Aanvullend Protocol nr. 2 :** artikel 2, nieuw derde en vierde lid : voorwaarden voor het vervoer, ondertekend te Straatsburg op 17 oktober 1979, in werking getreden op 1 februari 1985.

**Aanvullend Protocol nr. 3 :** nieuwe artikelen 23, 32 en 37 : aanpassing van boetebedragen voor overtredingen, ondertekend te Straatsburg op 17 oktober 1979, in werking getreden op 1 september 1982.

**Aanvullend Protocol nr. 4 :** dit protocol is, overeenkomstig de bepalingen van artikel II (structurele saneringsmaatregelen), sinds 31.12.1999 niet meer van kracht ondertekend te Straatsburg op 25 april 1989, in werking getreden op 1 augustus 1991.

**Aanvullend Protocol nr. 6 :** verhoging van de boetes tot 25.000 euro, ondertekend te Straatsburg op 21 oktober 1999, in werking getreden op 1 november 2011.

**Aanvullend Protocol nr. 7 :** toevoeging van een tweede alinea in artikel 23 over de erkenning van scheepscertificaten en schipperspatenten, ondertekend te Straatsburg op 27 november 2002, in werking getreden op 1 december 2004.

**Protocollen waarvan de ratificatie nog niet is afgerond**

**Aanvullend Protocol nr. 5 :** verlenging tot 29 april 2003 van de structurele saneringsmaatregelen, ondertekend te Straatsburg op 28 april 1999, treedt in werking op de eerste dag van de maand die volgt op de maand waarin de vijfde ratificatieakte werd neergelegd.

Ondertekenende Staten	Neerlegging van de ratificatieakte
DUITSLAND	18 december 2002
BELGIË	11 maart 2004
FRANKRIJK	
NEDERLAND	21 januari 2000
ZWITSERLAND	5 oktober 2000



**Verdrag van Straatsburg inzake de Beperking van Aansprakelijkheid in de Binnenvaart (CLNI)**

Ondertekend te Straatsburg op 4 november 1988, in werking getreden op 1 september 1997

Ondertekenende Staten	Neerlegging van de ratificatieakte
DUITSLAND <sup>1</sup>	9 maart 1999
BELGIË	
FRANKRIJK	
LUXEMBURG <sup>2</sup>	8 juli 1993
NEDERLAND <sup>3</sup>	16 april 1997
ZWITSERLAND <sup>4</sup>	21 mei 1997

<sup>1</sup> **Punten van voorbehoud en verklaringen van Duitsland**

**Voorbehouden :**

1. De Duitse Bondsrepubliek behoudt zich het recht voor krachtens artikel 18, eerste lid van het Verdrag, de bepalingen van het Verdrag met betrekking tot vorderingen zoals bedoeld in artikel 18, eerste lid, letters a) en c), alsmede met betrekking tot schepen zoals bedoeld in artikel 18, eerste lid, letters d) en e) van het CLNI-Verdrag niet of slechts gedeeltelijk toe te passen.
2. De Duitse Bondsrepubliek verklaart krachtens artikel 18, tweede lid van het Verdrag, dat de Duitse Bondsrepubliek de maximale grenzen voor de aansprakelijkheid zoals voorzien in artikel 7, eerste lid, tweede zin, letters a) en b) niet zal toepassen op vorderingen die voortkomen uit gebeurtenissen die zich op haar wateren hebben voorgedaan.

**Verklaring :**

De Duitse Bondsrepubliek verklaart overeenkomstig artikel 15, tweede lid van het Verdrag dat het genoemde Verdrag op alle Duitse waterwegen toepasselijk is.

<sup>2</sup> **Voorbehoud en verklaringen van Luxemburg overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag**

**Voorbehoud :**

Het Verdrag geldt niet ten aanzien van vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water, noch ten aanzien van sportboten en pleziervaartuigen alsmede vaartuigen die niet worden gebruikt voor de bedrijfsmatige scheepvaart.

**Verklaring :**

Het Verdrag is eveneens van toepassing op de bevaarbare gedeelten van de Sûre.

Binnen de grenzen van het tweede lid van artikel 6 van het Verdrag, hebben vorderingen met betrekking tot schade aan kunstwerken van havens, aan dokken, waterwegen, sluisen, bruggen en hulpmiddelen bij de navigatie, voorrang boven de andere vorderingen.

<sup>3</sup> **Voorbehouden en verklaringen van Nederland overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag**

**Voorbehoud**

Het Verdrag is in zijn geheel niet van toepassing op :

- a) vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water;
- b) vorderingen voor schade, veroorzaakt bij het vervoer van gevaarlijke stoffen, en dit overeenkomstig artikel 18, eerste lid, letters a) en b) van het Verdrag.

**Verklaring**

Het Koninkrijk der Nederlanden verklaart overeenkomstig artikel 15, eerste lid van het Verdrag van Straatsburg inzake de Beperking van Aansprakelijkheid in de Binnenvaart (CLNI), dat het genoemde Verdrag op alle Nederlandse waterwegen toepasselijk is.

<sup>4</sup> **Voorbehouden en verklaringen van Zwitserland overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag**

**Voorbehoud**

- a) de Zwitserse Bondsstaat sluit de toepassing van de bepalingen van het Verdrag voor vorderingen voor schade veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water (artikel 18, eerste lid, letter a) uit;
- b) de Zwitserse Bondsstaat sluit de toepassing van de bepalingen van het Verdrag voor sportboten en pleziervaartuigen alsmede vaartuigen die niet worden gebruikt voor de bedrijfsmatige scheepvaart (artikel 18, eerste lid, letter d) uit;
- c) de Zwitserse Bondsstaat zal de maximale grenzen voor de aansprakelijkheid zoals voorzien in artikel 7, eerste lid, letters a) en b) van het Verdrag niet toepassen (artikel 18, tweede lid).

**Verklaring**

De Zwitserse Bondsraad verklaart bovendien dat de Zwitserse Bondsstaat, overeenkomstig artikel 15, tweede lid van het Verdrag, de bepalingen van het Verdrag eveneens op de Rijn tussen Bazel en Rheinfelden toepast.

**Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012)**

Dit Verdrag staat van 27 september 2012 tot en met 26 september 2014 open voor ondertekening door Staten op de zetel van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart te Straatsburg.

Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de maand na het verstrijken van een periode van een jaar, te rekenen vanaf de datum waarop vier Staten hun akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben neergelegd.

<b>Deelnemende staten</b>	<b>Ondertekening</b>	<b>Ratificatie, aanvaarding, goedkeuring of toetreding</b>
Duitsland	11 juli 2013	-
Oostenrijk		
België	27 september 2012	-
Bulgarije		-
Frankrijk	27 september 2012	-
Luxemburg	27 september 2012	25 september 2014
Nederland	29 november 2012	-
Polen	3 december 2013	
Servië	18 juni 2013	18 juni 2013
Slowakije		
Zwitserland		

**Verdrag inzake de Verzameling, Afgifte en Inname van Afval in de Rijn- en Binnenvaart (CDNI)**

Ondertekend te Straatsburg op 9 september 1996, in werking getreden op 1 november 2009.

**Verdrag van Boedapest inzake de Overeenkomst voor het Vervoer van Goederen over de Binnenwateren (CMNI)**

ondertekend te Boedapest op 22 juni 2001, in werking getreden op 1 april 2005

Depositaris : Regering van de Hongaarse Republiek

Neerlegging van de akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding:

Hongarije : 7 mei 2002

Luxemburg : 25 maart 2004

Roemenië: 3 april 2004

Zwitserland: 19 mei 2004<sup>1</sup>

Kroatië: 7 december 2004

Tsjechische Republiek: 14 november 2005

Bulgarije : 19 april 2006

Nederland : 20 juni 2006

Rusland : 11 april 2007

Frankrijk : 11 mei 2007

Duitsland: 10 juli 2007

Slowakije : 27 november 2007

Moldavië : 21 april 2008

België : 5 augustus 2008

Servië : 10 juni 2010<sup>2</sup>

Oekraïne : 17 april 2014

---

<sup>1</sup> **Verklaring van Zwitserland**

Verklaring betreffende artikel 30, lid 1: Zwitserland past het Verdrag niet toe op haar nationale waterwegen, inclusief de stromen in het grensgebied, met uitzondering van de Rijn aan de Zwitserse grens in Rheinfelden.

Verklaring betreffende artikel 31, onderdeel a: Zwitserland past het Verdrag eveneens toe op het goederenvervoer over de Rijn tussen de Zwitserse grens en Rheinfelden.

<sup>2</sup> **Verklaring van Servië**

Krachtens artikel 31, onder a, verklaart Servië de bepalingen van het Verdrag toe te passen op vervoersovereenkomsten waarbij de laadhaven of plaats van inontvangstneming en de loshaven of plaats van aflevering binnen het grondgebied van de Republiek Servië zijn gelegen.

**Europees Akkoord inzake het Vervoer van gevaarlijke Stoffen over de Binnenwateren (ADN)**

ondertekend in Genève op 26 mei 2000, in werking getreden op 29 februari 2008

De bij het Akkoord gevoegde Toepassingsverordening is in werking getreden op 28 februari 2009.

Depositaris: Secretaris-Generaal van de Organisatie van Verenigde Naties

Neerlegging van de akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding:

Rusland: toetreding op 10 oktober 2002

Nederland: aanvaarding op 30 april 2003

Hongarije: toetreding op 4 mei 2004

Oostenrijk: toetreding op 9 november 2004

Bulgarije: bekrachtiging op 7 maart 2006

Luxemburg : bekrachtiging op 24 mei 2007

Duitsland: bekrachtiging op 31 januari 2008

Moldavië : aanvaarding op 19 februari 2008

Frankrijk : goedkeuring op 3 april 2008

Roemenië: toetreding op 3 december 2008

Kroatië: bekrachtiging op 4 maart 2009

Slowakije: bekrachtiging op 20 oktober 2009

Oekraïne: toetreding op 28 januari 2010

Polen: toetreding op 25 juni 2010

Servië: bekrachtiging 6 januari 2011

Zwitserland: toetreding op 8 februari 2011

Tsjechische Republiek: bekrachtiging op 21 september 2011

België: toetreding op 17 juni 2014

## PROTOCOL 12

### **Klacht van de Europese Binnenvaart Unie (EBU) tegen de Duitse wet inzake het minimumloon**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie

neemt kennis van het onderstaande besluit met betrekking tot de klacht van de Europese Binnenvaart Unie (EBU) dat op 23 oktober 2015 door middel van een schriftelijke procedure werd aangenomen :

#### **“Besluit van 23 oktober 2015**

De Centrale Commissie draagt haar secretaris-generaal op de hier bijgevoegde brief aan verzoekster te doen toekomen.”

#### **Bijlage**

## Bijlage bij protocol 12

Straatsburg, 17 november 2015

Didier LEANDRI  
President van de EBU  
Postbus 23210  
NL- 3001 KE ROTTERDAM

Mijnheer de president,

De CCR heeft de klacht die op 28 januari van dit jaar door de Europese Binnenvaart Unie (EBU) werd ingediend, overeenkomstig artikel 45a) van de Herziane Rijnvaartakte in behandeling genomen. In de klacht wordt gesteld dat de vereisten van de Duitse wet op het minimumloon (MiLoG) die van toepassing zijn op buitenlandse werkgevers die in Duitsland werknemers in dienst hebben, een beletsel vormen op de vrije scheepvaart en derhalve niet verenigbaar is met het eerste artikel, tweede lid, en het vierde artikel van de Herziane Rijnvaartakte.

Betreffende de ontvankelijkheid

De CCR is van mening dat er geen enkele reden is die de ontvankelijkheid in de weg staat en de klacht derhalve ontvankelijk dient te worden verklaard.

Ten gronde

De EBU is van mening dat de Duitse wet op het minimumloon niet verenigbaar is met de artikelen 1 en 4 van de Herziane Rijnvaartakte.

### DE VERONDERSTELDE SCHENDING VAN ARTIKEL 1 VAN HET VERDRAG

Artikel 1 van het Verdrag waarborgt de vrije scheepvaart op de Rijn voor de schepen van alle landen voor het vervoer van goederen en personen, met inachtneming van de in het Verdrag vervatte bepalingen en van de in het belang van de algemene veiligheid getroffen maatregelen. Het tweede lid bepaalt dat, behoudens de in het eerste lid genoemde voorschriften, "geen enkel beletsel hoegenaamd aan de vrije scheepvaart in de weg zal worden gelegd".

De interpretatiebeginselen die uiteengezet zijn in Besluit 2003-II-10 lichten deze bepaling nader toe (bijlage).

De CCR is derhalve bevoegd voorschriften vast te leggen met betrekking tot de veiligheid en de welvaart van de Rijnvaart. Voor de gebieden die niet specifiek samenhangen met de veiligheid, mogen de lidstaten, zolang er geen beletsel voor de vrije scheepvaart ontstaat, maatregelen treffen die ook voor de Rijnvaart gelden, op voorwaarde dat deze maatregelen

- stroken met de door de CCR vastgestelde voorschriften ;
- de eenheid van het scheepvaartregime niet aantasten ;
- niet tot een discriminatie op grond van nationaliteit leiden.

Het algemene voorbehoud dat de vrije scheepvaart op de Rijn niet beperkt mag worden, wordt nader toegelicht in punt 2 van de interpretatiebeginselen. De bepalingen die in de onderhavige zaak relevant zijn, luiden als volgt:

*“2.3 In volgende gevallen is er sprake van een beperking van de vrije scheepvaart :  
[...]*

*2.3.4 als een maatregel die niet rechtstreeks op de scheepvaart gericht is (bv. een voorschrift dat niet voor de binnenvaart bedoeld is) indirect een onevenredige beperking van de scheepvaart tot gevolg heeft.”*

*“ 2.4 Er wordt echter geen inbreuk op het beginsel van de vrije scheepvaart gemaakt :  
[...]*

*2.4.2 bij voorschriften die niet rechtstreeks op de binnenvaart gericht zijn (bijvoorbeeld : voorschriften met een algemene strekking ter bescherming van de openbare orde en veiligheid, zoals algemene voorschriften inzake wapenbezit, het gebruik van bepaalde producten of algemene voorschriften op het vlak van sociale rechten.”*

Nationale regelgeving wordt dus als een beperking van de vrije scheepvaart op de Rijn beschouwd, wanneer deze specifiek gericht is op de Rijnvaart of, indien de regelgeving niet rechtstreeks op de Rijnvaart gericht is, deze indirect een niet evenredige beperking van de scheepvaart of zelfs een ernstig beletsel voor de scheepvaart met zich meebrengt. Er is in principe eveneens sprake van een beperking van de vrije scheepvaart, wanneer de gebruikers van de waterweg onderworpen worden aan een verplichting of een verbod waarvan de niet-naleving gesanctioneerd wordt in de context van de scheepvaart of in de context van een rechtstreeks met de scheepvaart verbonden activiteit. Omgekeerd is er in principe geen beperking van de vrije scheepvaart wanneer het gaat om regelgeving die niet specifiek op de binnenvaart gericht is, bijvoorbeeld als het gaat om algemene voorschriften ter bescherming van de veiligheid en de openbare orde of sociaalrechtelijke voorschriften.

In het licht van deze preciseringen, dient te worden nagegaan of de Duitse wet inzake het minimumloon betrekking heeft op een gebied waarvoor de lidstaten maatregelen kunnen treffen die ook voor de Rijnvaart gelden en zo ja, of de Duitse wet voldoet aan de vereisten om dit te mogen doen.

De Duitse wet op het minimumloon moet worden beschouwd als een arbeidsrechtelijke regeling of als algemene, sociale regelgeving. De wet is niet specifiek gericht op de veiligheid in de Rijnvaart. De wet maakt geen onderscheid naar het type werk dat wordt verricht en legt slechts op algemene wijze vast dat alle werknemers het recht hebben op de betaling van een minimumloon, en dit, overeenkomstig artikel 20, los van het feit of de werkgever zijn maatschappelijk zetel in Duitsland heeft of in het buitenland ; de wet is dan ook in geen geval specifiek gericht op de binnenvaart. Bovendien vormen de administratieve lasten die gepaard gaan met de wet op het minimumloon geen onevenredige beperking voor de werkgevers, noch een ernstig beletsel van de scheepvaart. Daar komt nog bij dat de verordening inzake de verplichte melding krachtens de wet op het minimumloon, de wet op de detachering van werknemers en de wet inzake het ter beschikking stellen van werknemers (MiLoMeldV), de verordening ter wijziging van de verplichting tot registratie van arbeidstijden op grond van de wet op het minimumloon (MiLoAufzV), respectievelijk de verordening betreffende de verplichte documentatie op grond van de artikelen 16 en 17 van de wet op het minimumloon deze verplichtingen van het MiLoG voor bepaalde werknemersgroepen (MiLoDokV) nader bepalen en met name voor de vervoerssector en dus ook voor de binnenvaart een aanzienlijk verlichting betekenen. De belemmering zou slechts dan onevenredig zijn, wanneer de door het MiLoG opgelegde verplichtingen voor werkgevers, de eigenlijke kern van de verrichte activiteit, dus het varen met binnenvaartschepen voor uiteenlopende doeleinden, vrijwel onmogelijk zouden maken of aanzienlijk zouden bemoeilijken. Dit werd echter in de onderhavige zaak niet aangevoerd. Tot slot wordt de niet-naleving van het MiLoG niet vervolgd door een scheepvaartverbod of door intrekking van het recht om scheepvaartactiviteiten te verrichten, aangezien krachtens artikel 22 van het MiLoG bij overtreding van het MiLoG slechts een procedure wordt ingesteld voor de vervolging van overtredingen zoals voorzien in de algemene wettelijke grondbeginselen.

Het bovenstaande leidt tot de conclusie dat de Duitse wet op het minimumloon geen beperking van de vrije scheepvaart op de Rijn tot gevolg heeft. De Duitse wet behoort derhalve tot de gebieden waarop de lidstaten maatregelen kunnen treffen die ook voor de Rijnvaart gelden. Vervolgens dient geverifieerd te worden of de wet voldoet aan de voorwaarden die genoemd worden in punt 1.3 van de interpretatiebeginselen van de Herziane Rijnvaartakte.

De CCR is van mening dat de verenigbaarheid van de Duitse wet met de voorschriften van de CCR geen specifiek probleem vormt, aangezien de wet de eenheid van het scheepvaartregime niet raakt. Tot slot dient ook onderzocht te worden of de wet niet leidt tot discriminatie op grond van nationaliteit. Alleen het voorschrift in artikel 16 van de wet op het minimumloon, dat met name gericht is op vervoers- en logistiekondernemingen, bevat een bepaling die specifiek gericht is op werkgevers die hun zetel in het buitenland hebben. Daarbij is het uitgangspunt echter niet de nationaliteit van de werkgever, maar het feit dat hij zijn hoofdzetel in het buitenland heeft, hetgeen geen discriminatie op grond van de nationaliteit vormt. Dit houdt namelijk in dat de bepaling ook geldt voor Duitse werkgevers als zij hun zetel in het buitenland hebben, of omgekeerd. Dat de meldplicht op grond van artikel 16 van de wet daarbij aanknoopt bij de zetel van de werkgever in het buitenland, is materieel gegrond. De te melden gegevens zijn vereist om de bevoegde autoriteiten überhaupt in staat te stellen voor deze werkgever na te gaan of hij het minimumloon in acht neemt.

#### DE VERONDERSTELDE SCHENDING VAN ARTIKEL 4 VAN HET VERDRAG

Artikel 4 van de Herziane Rijnvaartakte beschermt het recht van de tot de Rijnvaart behorende schepen, om op de Rijn goederen en personen te vervoeren. Het derde lid eist van de Overeenkomstsluitende Staten, dat zij de tot de Rijnvaart behorende schepen en hun ladingen op de eerder genoemde waterwegen in alle opzichten op dezelfde voet behandelen als de eigen schepen en hun ladingen. Hier wordt dus uitgegaan van de schepen en hun ladingen en niet van de arbeidsrechtelijke, respectievelijk de sociaalrechtelijke omzetting van de arbeidsverhoudingen voor de aan boord te werk gestelde personen. Derhalve is ook hier de vrijwarende werking van artikel 4 van de Herziane Rijnvaartakte niet gegeven.

In het licht van het bovenstaande, acht de CCR de klacht van de EBU niet gegrond.

Met vriendelijke groet,

Hans VAN DER WERF  
Secretaris-Generaal

Kopie: Mevrouw Hacksteiner



## PROTOCOL 2003-II-10

### Grondlijnen van de interpretatie van de Akte van Mannheim

#### Besluit

De Centrale Commissie,

keurt de grondlijnen van de interpretatie van de Herziane Rijnvaartakte in de bijlage van dit besluit goed.

#### Bijlage bij protocol 10

- 1. De CCR heeft het recht maatregelen te treffen in het belang van de algemene veiligheid en het welzijn van de Rijnvaart.**
  - 1.1. Deze voorschriften die met de Akte van Mannheim in overeenstemming moeten zijn, kunnen betrekking hebben op zeer uiteenlopende gebieden:
    - 1.1.1. maatregelen in het belang van de algemene veiligheid (artikel 1 van de Akte van Mannheim),
    - 1.1.2. voorschriften voor schepen, schippers en uitrustingen (artikelen 22 en 23 van de Akte van Mannheim),
    - 1.1.3. politievoorschriften (artikel 32 van de Akte van Mannheim),
    - 1.1.4. maatregelen die erop gericht zijn gemeenschappelijke regelgeving voor de uitoefening van de scheepvaart vast te leggen, zodat zij het welzijn van de scheepvaart bevorderen (artikel 45),
    - 1.1.5. voorschriften met betrekking tot walinstallaties, onder voorwaarde dat zij bovengenoemde doeleinden dienen.
  - 1.2. Normaliter wordt alles dat verband houdt met de veiligheid van de Rijnvaart door de CCR geregeld. Enkele uitzonderingen daargelaten kan men stellen dat de voorschriften van de CCR volledig en toereikend zijn. Nationale voorschriften op dit vlak hebben alleen betrekking op gebieden die uitsluitend door nationaal recht geregeld kunnen worden, die door de CCR niet geregeld zijn of waarvoor de regelgevende bevoegdheid van de verdragsluitende staten uitdrukkelijk heeft erkend (artikel 23 van de Akte van Mannheim).
  - 1.3. Voor gebieden die niet specifiek met de veiligheid van de Rijnvaart te maken hebben, mogen de lidstaten maatregelen treffen onder voorbehoud dat de vrije scheepvaart daardoor niet wordt belemmerd (zie hieronder bij punt 2) en aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:
    - 1.3.1. De maatregelen moeten verenigbaar zijn met de voorschriften van de CCR,
    - 1.3.2. Nationale voorschriften mogen de uniformiteit van het regime niet aantasten, noch leiden tot discriminatie op grond van nationaliteit.
  - 1.4. Indien in het kader van de CCR een voorschrift is aangenomen, zijn de lidstaten verplicht, voor zover een harmoniserende uitleg niet mogelijk is, andersluidende nationale regelgeving aan te passen.
    - 1.4.1. Verplichtingen die de lidstaten ten opzichte van andere staten of internationale organisaties zijn aangegaan, moeten de (volkenrechtelijke) verplichtingen op grond van de Akte van Mannheim en de in het kader van de CCR aangenomen voorschriften in acht nemen,

1.4.2. De verplichtingen die de lidstaten op grond van Europese regelgeving hebben, alsmede overige volkenrechtelijke verplichtingen moeten eveneens in acht worden genomen.

**2. De meest wezenlijke bevoegdheid van de CCR bestaat uit het waarborgen van de scheepvaartvrijheid op de Rijn (artikel 1, lid 2, van de Akte van Mannheim).**

2.1 De vrije scheepvaart op de Rijn kan worden beperkt uit hoofde van bepalingen in de Akte van Mannheim of op grond van gemeenschappelijk door de CCR opgestelde voorschriften (artikel 1 van de Akte van Mannheim).

2.2. De lidstaten zijn verplicht in de CCR samen te werken om de gemeenschappelijke voorschriften aan de stand van de techniek aan te passen.

**2.3. In volgende gevallen is er sprake van een beperking van de vrije scheepvaart :**

2.3.1. als een regeling specifiek op de Rijnvaart gericht is en gevolgen heeft voor de omstandigheden in scheepvaart,

2.3.2. als maatregelen of voorschriften tot ernstige verstoringen van de scheepvaart leiden ;

2.3.3. als gebruikers van vaarwegen een verplichting opgelegd krijgen of een verbod waarop een sanctie staat, en deze verplichting of dit verbod betrekking heeft op de scheepvaart of op een activiteit die nauw daarmee samenhangt,

2.3.4 als een maatregel die niet rechtstreeks op de scheepvaart gericht is (bv. een voorschrift dat niet voor de binnenvaart bedoeld is) indirect een onevenredige beperking van de scheepvaart tot gevolg heeft.

**2.4. Er wordt echter geen inbreuk op het beginsel van de vrije scheepvaart gemaakt:**

2.4.1. bij de toepassing van civiel- of handelsrechtelijke voorschriften die op de binnenvaart gericht zijn (bijvoorbeeld : regelgeving met betrekking tot de vervoerscontracten in de binnenvaart),

2.4.2. bij voorschriften die niet rechtstreeks op de binnenvaart gericht zijn (bijvoorbeeld : voorschriften met een algemene strekking ter bescherming van de openbare orde en veiligheid, zoals algemene voorschriften inzake wapenbezit, het gebruik van bepaalde producten of algemene voorschriften op het vlak van sociale rechten),

2.4.3. bij onderbrekingen van de scheepvaart van beperkte duur, overeenkomstig de in het politiereglement hiervoor geldende voorwaarden.

## **Toelichting van het secretariaat bij protocol 2003-II-10 betreffende de interpretatie van de Akte van Mannheim**

### **Regels voor de toepassing van de Herziene Rijnvaartakte**

In overeenstemming met de besluiten van het Congres van Wenen is in de Herziene Rijnvaartakte het grondbeginsel van de scheepvaartvrijheid op de Rijn verankerd (artikel 1).

Dit grondbeginsel houdt in dat belemmeringen van de scheepvaart voorkomen of zoveel mogelijk beperkt moeten worden. Dit geldt voor:

- natuurlijke belemmeringen die veroorzaakt worden door het niet ter beschikking staan van de vaarweg of de daarbij horende kunstwerken,
- administratieve, fiscale of douanerechtelijke belemmeringen, met name het heffen van rechten die op het uitoefenen van de scheepvaart zijn gegrond (artikel 3),
- juridische of reglementaire belemmeringen die tot een beperking van de benutting van de vaarwegen leiden.

Toegelaten zijn uitsluitend beperkingen die voortvloeien uit de Herziene Rijnvaartakte of die in de CCR zijn overeengekomen.

De CCR en haar lidstaten hebben, op eensluidende wijze, uit dit grondbeginsel de volgende beginselen afgeleid <sup>1</sup>:

- Gelijke behandeling (zie eveneens de uitspraak van de Kamer van Beroep van 10 februari 2003 Herweck). Een verschil in behandeling moet worden gerechtvaardigd door objectieve aspecten die verband houden met de algemene veiligheid, een goede verkeersafwikkeling of het algemeen belang. Zij mogen niet gegrond zijn op nationaliteit<sup>2</sup>.
- De eenheid van het Rijnvaartregime. Dit betekent dat er eensluidende regelgeving moet worden uitgewerkt die geldt voor alle bij de Rijnvaart betrokken partijen en van toepassing is op alle riviertrajecten (met uitzondering van specifieke politievoorschriften die vanwege de kenmerken van een bepaald riviervak gerechtvaardigd kunnen zijn).

Om deze beginselen ten uitvoer te kunnen brengen, heeft de CCR <sup>3</sup> de volgende bevoegdheden gekregen :

- tenuitvoerlegging van de bovengenoemde beginselen door gemeenschappelijke regelgeving (artikel 1),
- waarborging van een hoog veiligheidsniveau voor de scheepvaart en zijn omgeving,
- bevordering van het welzijn van de Rijnvaart en Europese scheepvaart (artikel 45).

Verder is de CCR bevoegd om naast de Herziene Rijnvaartakte aanvullende protocollen aan te nemen.

De bevoegdheden die voortvloeien uit de Herziene Rijnvaartakte oefent de CCR uit als juridisch autonome internationale organisatie, terwijl de bevoegdheid om aanvullende protocollen aan te nemen door de CCR wordt uitgeoefend als permanente diplomatieke conferentie.

---

<sup>1</sup> Dit blijkt eveneens uit Besluit 2001-I-3 over de doelstellingen van de CCR.

<sup>2</sup> Dit geldt onder voorbehoud van specifieke maatregelen zoals overeengekomen in het kader van aanvullend protocol nr 2.

<sup>3</sup> De oprichting van de CCR vindt zijn oorsprong op het Congres van Wenen en de CCR bestond derhalve reeds vóór de Herziene Rijnakte.

## **I) De bevoegdheden van de CCR als internationale organisatie**

De CCR oefent haar bevoegdheden in het kader van haar leidende organen uit op grond van het feit dat deze bevoegdheden aan haar zelf werden verstrekt : de besluiten worden door de plenaire vergadering met eenparigheid van stemmen genomen. Het bijzondere bij deze bevoegdheden is dat de besluiten bindend zijn voor de lidstaten, tenzij een lidstaat binnen een maand meedeelt goedkeuring te weigeren (artikel 46).

De bevoegdheden van de CCR zijn deels exclusieve bevoegdheden, deels bevoegdheden die concurreren met de bevoegdheden van de lidstaten. In de uitoefening van de bevoegdheden wordt rekening gehouden met de internationale context.

### **A) Exclusieve bevoegdheden van de CCR**

- 1) De bevoegdheden zijn exclusief als het gaat om voorschriften die de vrije scheepvaart op de Rijn kunnen beperken.

De lidstaten hebben aan de CCR de bevoegdheid overgedragen om «maatregelen in het belang van de algemene veiligheid» uit te vaardigen waar alle regelgeving onder valt die het vrije verkeer op de Rijn beïnvloeden.

De lidstaten zijn verplicht met de CCR samen te werken, teneinde de gemeenschappelijke voorschriften aan de stand van de technische ontwikkeling aan te passen.

- 2) Voor elk type maatregel moet onderzocht worden of er inderdaad, in de zin van de Herzene Rijnvaartakte, sprake is van een eventuele beperking van de vrije scheepvaart op de Rijn.

- a) In de regel is er sprake van een beperking van de vrije scheepvaart bij iedere maatregel:

- o die de scheepvaart voorwaarden oplegt of de omstandigheden in de scheepvaart beïnvloeden. Dit geldt met name voor voorschriften waarin eisen worden gesteld aan de schepen, schippers en bemanning (artikelen 22 en 23), alsmede voor de politievoorschriften voor de scheepvaart (artikel 32),
- o die tot een ernstige belemmering of verstoring van de scheepvaart leidt, ook al was de maatregel niet specifiek op de scheepvaart gericht,
- o die de gebruikers van de vaarweg bij de uitoefening van de scheepvaart of een activiteit die nauw daarmee samenhangt een verplichting of verbod oplegt waarop een sanctie staat.

- b) Er wordt echter in de regel geen inbreuk op het beginsel van de vrije scheepvaart gemaakt:

- o door civiel- of handelsrechtelijke voorschriften of regelgeving op het vlak van sociale rechten die niet door een verbod of opschorting van het recht om te varen worden gesanctioneerd,
- o door voorschriften met een algemene strekking die niet specifiek op de binnenvaart gericht zijn, zoals algemene maatregelen met betrekking tot de openbare orde, de volksgezondheid of de veiligheid,
- o bij onderbrekingen van de scheepvaart van korte duur die zich niet herhaaldelijk of regelmatig voordoen.

## B) Concurrerende bevoegdheden tussen CCR en lidstaten

De CCR beschikt over een besluitvormende bevoegdheid op bepaalde gebieden, die uitsluit dat haar lidstaten of andere instellingen ten aanzien van dezelfde aangelegenheden eveneens besluiten nemen.

- 1) Dit gebied is zeer ruim en beslaat alle maatregelen die nuttig kunnen worden geacht voor de Rijn- en binnenvaart. Het omvat met name<sup>1</sup>:
  - het waarborgen van een adequaat economisch kader,
    - . maatregelen die eerlijke concurrentievoorwaarden waarborgen,
    - . marktobservatie,
    - . coördinatie van bij de waterwegen betrokken partijen,
    - . bevordering van verbeteringen aan de infrastructuur,
    - . bevordering van het aanzien van scheepvaartberoepen,
    - . bevordering van de toepassing van nieuwe technologieën,
    - . ondersteuning bij de ontsluiting van nieuwe markten.
  - de concurrentiepositie van vervoer over water
    - . het bijdragen aan de verbetering van het imago van de Rijnvaart,
    - . studies, analyses en onderzoek,
    - . het uitoefenen van controles ter verhoging van de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de waterwegen,
    - . bevordering van de integratie van de binnenvaart in het gecombineerd vervoer,
    - . aanpassing van de walinstallaties voor het laden en lossen.
  - de harmonisatie van wettelijke voorschriften die op Europees en pan-Europees vlak op de binnenvaart van toepassing zijn,
  - maatregelen op het gebied van de scheepvaartpolitie en de veiligheid die niet onder de exclusieve bevoegdheid van de CCR vallen,
  - de totstandkoming van maatregelen voor de scholing van scheepvaartpersoneel en bevordering van de aantrekkelijkheid van het beroep op gebieden die niet onder de exclusieve bevoegdheid van de CCR vallen,
  - werkgelegenheid en arbeidsomstandigheden,
  - de beperking van de verschillende vormen vervuilende emissies door de binnenscheepvaart,
  - alle maatregelen die de integratie van de vaarwegen binnen een milieuvriendelijk kader bevorderen.
- 2) In de regel wordt alles dat verband houdt met de veiligheid van de Rijnvaart uitsluitend door de CCR geregeld. Men kan stellen dat deze regelgeving, enkele uitzonderingen daargelaten, volledig is. Nationale voorschriften op dit vlak kunnen betrekking hebben op:
  - . kwesties die traditioneel gezien onder nationaal recht vallen,
  - . aangelegenheden waarvoor de CCR uitdrukkelijk de bevoegdheid van de lidstaten heeft erkend (artikel 23).

---

<sup>1</sup> Dit blijkt eveneens uit Besluit 2001-I-3 over de doelstellingen van de CCR.

- 3) Op gebieden waar concurrerende bevoegdheden bestaan, kunnen de lidstaten maatregelen treffen die gericht zijn op de Rijnvaart, wanneer aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:
- zij mogen niet indruisen tegen de Herziane Rijnvaartakte,
  - zij mogen geen beperking vormen voor de scheepvaartvrijheid op de Rijn,
  - zij mogen de uniformiteit van het regime niet aantasten, noch leiden tot discriminatie op grond van nationaliteit,
  - zij moeten verenigbaar zijn met de voorschriften van de CCR.

Dientengevolge:

- . moet een nieuwe maatregel die door een lidstaat op een gebied van concurrerende bevoegdheid getroffen wordt de regelgeving van de CCR in acht nemen,
- . moeten de lidstaten in geval van een nieuwe maatregel van de CCR op een gebied van concurrerende bevoegdheid hun andersluidende nationale voorschriften aanpassen, wanneer gebleken is dat het onmogelijk is om door een bepaalde interpretatie een harmonisatie met de regelgeving van de CCR tot stand te brengen.

Er ontstaan geen moeilijkheden als de regelgeving van de CCR enerzijds en die van een concurrerende autoriteit anderzijds betrekking hebben op verschillende aangelegenheden, wanneer zij elkaar aanvullen of wanneer zij op zijn minst onderling verenigbaar zijn.

## **C) De bevoegdheden van de CCR binnen een internationaal kader**

### **1) De combinatie van de bevoegdheden van de CCR met andere internationale bevoegdheden**

De uitoefening van de bevoegdheden van de CCR moet verenigbaar zijn met de internationale verplichtingen van de lidstaten of de bevoegdheden van andere internationale organisaties (met name van de Europese Commissie) en wel als volgt:

- a) De verplichtingen die de lidstaten zijn aangegaan ten aanzien van andere staten, andere internationale organisaties of de Europese Gemeenschap moeten rekening houden met de verplichtingen naar internationaal recht die voortvloeien uit de Herziane Rijnvaartakte en de voorschriften die in het kader van de CCR zijn aangenomen (artikel 30 van het Verdrag van Wenen met betrekking tot verdragen ; artikel 307 van het EG-Verdrag).

De staten die tot de Akte van Mannheim zijn toegetreden kunnen slechts verplichtingen ten aanzien van derde landen aangaan voor zover deze verenigbaar zijn met de exclusieve bevoegdheden die zij aan de CCR hebben overgedragen.

- b) Bij het uitoefenen van haar bevoegdheden moet de CCR rekening houden met de verplichtingen die de lidstaten in het kader van het internationaal recht of in het kader van de Europese Gemeenschap zijn aangegaan :
- Op gebieden met concurrerende bevoegdheden moet de CCR, als één of meer lidstaten internationale verplichtingen zijn aangegaan, bij het aannemen van voorschriften rekening houden met deze verplichtingen.
  - Op gebieden waar de CCR over exclusieve bevoegdheden beschikt, kunnen de lidstaten geen internationale verplichtingen aangaan, aangezien zij de desbetreffende bevoegdheden aan de CCR hebben overgedragen. Daar staat tegenover dat de CCR op haar beurt ernaar streeft de uitoefening van haar bevoegdheden te harmoniseren met andere instanties die bevoegd zijn op het vlak van de binnenvaart.

2) De activiteiten van de CCR als internationale organisatie

Bij de uitoefening van haar bevoegdheden werkt de CCR samen met andere internationale organisaties. Zij beschikt daartoe over de vereiste juridische bevoegdheden (artikel 44 quinquies).

In dit kader heeft de CCR met de Franse Republiek een overeenkomst over haar zetel en met de Europese Commissie een samenwerkingsovereenkomst gesloten. Met andere organisaties bestaat er een briefwisseling.

**II) Bevoegdheid van de CCR als permanente diplomatieke conferentie**

A) De CCR heeft het recht, conform de tradities en voor zover zij dat wenselijk acht, op de Herziane Rijnvaartakte wijzigingen voor te stellen en aan te nemen. Wijzigingen zijn definitief goedgekeurd na ondertekening en ratificatie door de lidstaten.

Op deze wijze erkennen zij de bevoegdheid van de CCR om elk voorstel tot wijziging van de Herziane Rijnvaartakte in overweging te nemen en aan te nemen, alvorens deze door de lidstaten wordt goedgekeurd.

B) In haar hoedanigheid van permanente diplomatieke conferentie vormt de CCR het kader waarbinnen de lidstaten overleg plegen over alle aangelegenheden in verband met de ontwikkeling van de Rijn- en Europese binnenvaart.

In dit kader kunnen de lidstaten:

- een gemeenschappelijk standpunt innemen,
- de totstandkoming van specifieke overeenkomsten voorbereiden,
- gemeenschappelijke maatregelen vaststellen,
- aanbevelingen aan hun respectievelijke overheden richten,
- de specifieke samenwerkingsmodaliteiten vastleggen.

**PROTOCOL 13**

**Economische situatie in de Rijnvaart**

**Besluit**

De Centrale Commissie,

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

neemt kennis van het verslag over de economische situatie in de Rijnvaart voor de eerste helft van 2015 en de vooruitzichten voor 2016.

**Bijlage**



**Verslag over de economische situatie van de Rijnvaart voor de eerste helft van 2015 en vooruitzichten voor 2016**

**I. Macro-economische randvoorwaarden en totaal goederenvervoer**

Het conjuncturele herstel in Europa zet weliswaar door, maar niet zo snel als verwacht. De OESO rekt in haar laatste prognose van september 2015 desalniettemin met een hoger groeipercentage van het bbp in de eurozone en vooral in Duitsland, Frankrijk, België en Nederland.

Omdat de eurozone door de gedaalde olieprijs en de waardedaling van de euro de 'wind in de rug' heeft, zou het bbp in de eurozone in 2015 met circa 1,6% moeten stijgen tegenover slechts 0,9% in 2014. Voor 2016 raamt de OESO de groei op 1,9%.

**Tabel 1: Groei van het reële bruto binnenlands product (%) inclusief prognoses voor 2015 en 2016**

	2012	2013	2014	2015	2016
België	0,1	0,3	1,1	1,3	1,8
Frankrijk	0,2	0,7	0,2	1,1	1,7
Duitsland	0,6	0,2	1,6	1,6	2,3
Nederland	-1,6	-0,7	0,9	2,0	2,2
Zwitserland	1,1	1,9	2,0	0,8	1,7
Eurozone	-0,8	-0,3	0,9	1,4	2,1

Bron: OECD Economic Outlook (september 2015). De cijfers voor 2015 en 2016 zijn prognoses.

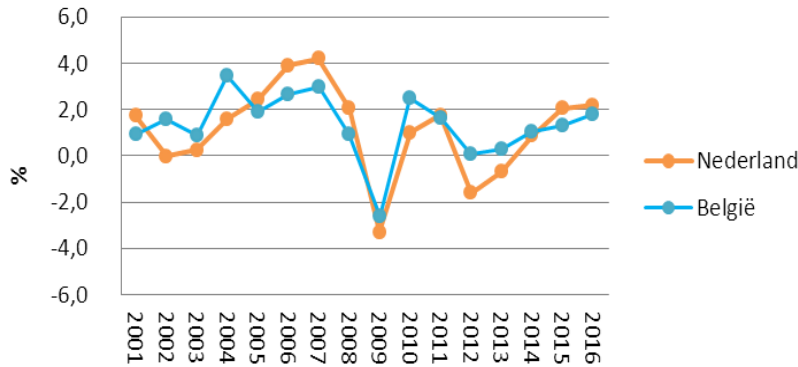
Europa herstelt zich echter langzamer dan de Verenigde Staten, waar voor 2016 een stijging van 2,6% voorspeld wordt. Reden voor Europa's achterstand op de Verenigde Staten is de geringe vraag naar investeringen.

**Afb. 1: Verandering van het reële bbp tegenover het jaar daarvoor in % (Duitsland, Frankrijk, Zwitserland) \***



Bron: OECD Economic Outlook (September 2015). \* De cijfers voor 2015 en 2016 zijn prognoses

**Afb. 2: Verandering van het reële bbp tegenover het jaar daarvoor in % (België, Nederland) \***

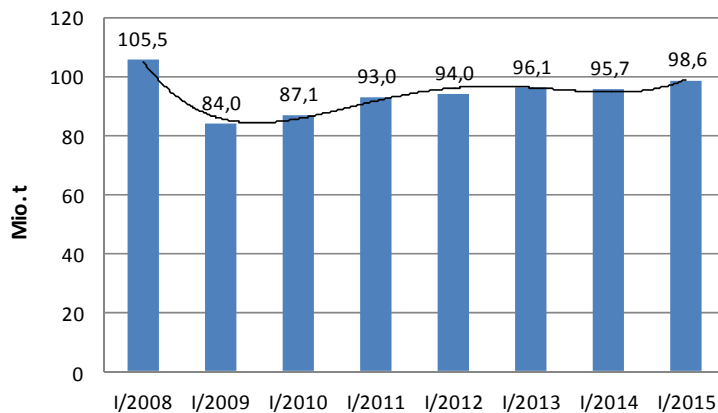


Bron: OECD Economic Outlook (September 2015) \* De cijfers voor 2015 en 2016 zijn prognoses

De transportvraag werd aangezwengeld door de macro-economische randvoorwaarden, zodat de vervoersvolumes op de Rijn in de eerste helft van 2015 aantrokken. Over de traditionele Rijn werd 98,6 mln. ton vervoerd, wat 3% meer is dan in het eerste halfjaar van 2014 (95,7 mln ton). Ter vergelijking: het vervoer per spoor in Duitsland is in de eerste helft met 3% gedaald vanwege de stakingen in april en mei. Het containertransport per spoor liep nog sterker terug dan het totale spoorvervoer.<sup>1</sup> In paragraaf II a) 'Containers' wordt een algemene vergelijking getrokken tussen het containervervoer per spoor en per schip via de Rijnkorridor.

Een overzicht van de halfjaarlijkse vervoersvolumes over de Rijn laat sinds de terugval in 2009 een licht stijgende trend zien (zie grafiek), die net als de totale economische activiteit minder snel groeit dan enkele jaren geleden verwacht en gehoopt werd.

**Afb. 3: Goederenvervoer over de traditionele Rijn per halfjaar (2008-2015)**



Bron: Berekening CCR-secretariaat met gegevens van destatis

De vervoersprestatie op de traditionele Rijn is iets sterker gestegen dan het vervoersvolume. Het product van vervoerd volume en afgelegde afstand bedroeg in het eerste halfjaar 21,1 miljard tonkilometer, wat neerkomt op een stijging van 7% ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. Meer dan de helft van die vervoersprestatie (54%) werd geleverd op de Niederrhein, een derde op de Middenrijn en iets meer dan de een achtste op de Oberrhein.

<sup>1</sup> Bron: Duits bureau voor de statistiek (destatis), persmededeling van 1 september 2015 – 319/15. Het containervervoer per spoor bedroeg in het eerste halfjaar 2,8 mln. TEU (-13,7%) tegenover 1,26 mln. TEU in de binnenvaart (+7%).

Uit de maandcijfers blijkt dat zowel het vervoersvolume als de vervoersprestatie in maart een voorlopige piek voor dit jaar hebben bereikt, die nog overtroffen zou moeten worden door de traditionele seizoenspiek in de herfst.

**Afb. 4 en 5: Vervoersvolume en vervoersprestatie over de traditionele Rijn per maand**



Bron: destatis

## II. Situatie in de drogelandingvaart

### a) Vervoersvolumes

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

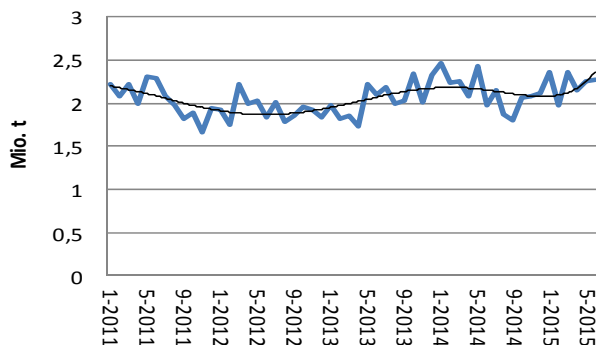
In de eerste helft van 2015 werd er 6,2 mln. ton aan land- en bosbouwproducten vervoerd. Dat was een stijging van 11% ten opzichte van 2014. Over meerdere jaren vergeleken werden in oktober de grootste hoeveelheden vervoerd. Het vervoer van levensmiddelen en veevoeders week dit jaar nog niet af van dat van vorig jaar. In de maanden januari tot en met juni werd er in totaal 3,5 mln. ton vervoerd, precies evenveel als in dezelfde periode in 2014.

In beide sectoren samen werd in totaal circa 9,7 mln. ton vervoerd, tegenover 9,1 mln. ton in 2014 en 9,8 mln ton in 2013. De in de eerste helft van 2015 vervoerde hoeveelheid ligt daarmee rond het meerjarig gemiddelde (in de periode 2002 – 2013).

#### **Ertsen, metaal en metaalproducten**

Het vervoer van erts over de Rijn bedroeg in het eerste halfjaar 13,4 mln. ton, evenveel als in dezelfde periode in 2014. Uit de maandelijkse vervoerscijfers blijkt echter een licht opwaartse trend.

**Afb. 6: Maandelijks vervoer van erts over de traditionele Rijn**



Bron: Berekening CCR-secretariaat met gegevens van destatis

Het vervoer van metaal en metaalproducten nam toe, net als in de eerste helft van 2014 (dit keer met 7%) en trok daarmee de stijgende lijn door. Er werd 6,1 mln. ton vervoerd.

Bij de modal split binnen de logistieke activiteiten van de staalindustrie kon de binnenvaart de afgelopen jaren wat aan marktaandeel winnen. Volgens de cijfers van de *Wirtschaftsvereinigung Stahl* (de brancheorganisatie van de Duitse staalindustrie) bedraagt het aandeel van de binnenvaart in de modal split van de hele Duits staallogistiek (erts, steenkool, schroot, afgewerkte producten) om en nabij de 30%. Dat aandeel is sinds 2003 met circa 5% procentpunten gestegen. Het leeuwendeel van de Duitse staalproductie bevindt zich in het westen van Duitsland en ligt aan het waterwegennet.

De productie van ruwstaal in Duitsland is in de periode van januari tot en met oktober stabiel gebleven ten opzichte van dezelfde periode in 2014. De cijfers over de orderportefeuilles wijzen echter voor het komende jaar op een achteruitgang. De sector heeft in de eerste drie kwartalen van 2015 6% minder opdrachten gekregen en 3% minder staalproducten afgeleverd. Voor 2016 rekent de Duitse staalorganisatie niet op een ingrijpende verbetering.

### **Steenkool**

Het vervoer van vaste brandstoffen bedroeg in het eerste semester 15,6 mln. ton, wat neerkomt op een lichte daling van 2,6% ten opzichte van dezelfde periode in 2014. Dit is al de tweede daling op rij, aangezien het vervoersvolume in het eerste halfjaar van 2014 ook al was teruggelopen tegenover dezelfde periode in 2013.

Dit kan verklaard worden door een afname van het steenkoolverbruik in Duitsland met 3% in de eerste helft van 2015. Volgens de *Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen (Duits consortium voor energiestatistiek)* is dit het gevolg van een uitbreiding van de windmolenparken en gunstige windverhoudingen.<sup>1</sup> Daardoor daalde de vraag naar steenkool in de energiesector (stroomopwekking), wat een verklaring is voor het teruglopen van de invoer en het vervoer over de Rijn.

Circa de helft van de steenkoolinvoer in Duitsland (47%) komt via de ARA-zeehavens per binnenschip over de Rijn het land binnen. De per spoor ingevoerde hoeveelheid steenkool steeg in de periode 2012 – 2014 van 9,7 mln. ton tot 15,9 mln. ton en daarmee sterker dan de volumes die over de Rijn ingevoerd werden (toename van 24,4 mln. ton tot 26 mln. ton)<sup>2</sup>

In de zeehaven Rotterdam werd in de eerste helft van 2015 15,6 mln. ton steenkool overgeslagen. Ook dit resultaat lag lager dan in dezelfde periode in 2014 (-2,2%).

Ten aanzien van de verwachtingen voor het jaar 2015 in zijn totaliteit en 2016 is men zeer terughoudend. De *Verein der deutschen Kohleimporteure (Vereniging van Duitse Steenkoolimporteurs)* verwacht een stagnerende tot licht teruglopende steenkoolinvoer. De vereniging rekent er met name op dat de invoer van stoomkolen (stoomkolen worden gebruikt voor het opwekken van elektriciteit) over 2015 tot 10% zou kunnen afnemen en de totale steenkoolinvoer met 5%. Dit zou een dienovereenkomstige negatieve weerslag hebben op het vervoer van steenkool over de Rijn.

Ook van de staalnijverheid kwam er eerder slecht nieuws (zie hierboven). Zo wijst bij steenkool alles op een gemiddeld licht dalende transportvraag in 2015, hetgeen er waarschijnlijk ook in het komende jaar 2016 niet beter op zal worden. Een en ander zal echter mede afhangen van de weersomstandigheden, die niet voorspeld kunnen worden.

### **Containers**

Het containervervoer doorbrak voor de derde keer op rij binnen een halfjaar de grens van 1.000.000 TEU. De groei in het aantal containers en in de TEU's was net als in 2014 groter dan bij de hoeveelheid vervoerde goederen. Toch is er ook bij het vervoerd gewicht sprake van een versnelling van de groei, want die steeg van 2,5% in 2014 tot 3,5% in 2015.

1 Zie: AG Energiebilanzen (2015), Stijging in het energieverbruik / Steenkoolverbruik weer gedaald / Hernieuwbaar en aardgas in de lift. Persbericht van 4 augustus Vervoersvolumeset segment chemieeselement ing in de oliemarkt zou mt el vd ing bedraagt het aandeel vd ende oolnvoer met 5%. vo 2015.

2 Bron: Verein deutscher Kohleimporteure (VDKI)

Bij de containeroverslag in de zeehaven van Rotterdam steeg het TEU-volume met 3,7% en nam de hoeveelheid vervoerde goederen met 2,3% toe.

**Tabel 2: Containervervoer over de traditionele Rijn in de eerste helft 2013 - 2015**

	Aantal containers	1.000 TEU	In containers vervoerd goederengewicht (mln. ton)
1 <sup>e</sup> helft 2013	665.213	1.019	7,7
1e helft 2014	700.285	1.085	7,9
1e helft 2015	745.169	1.165	8,2
Verandering 2014 / 2013 (%)	+5,3%	+6,5%	+2,5%
Verandering 2015 / 2014 (%)	+6,4%	+7,3%	+3,5%

Bron: Berekening CCR met gegevens van destatis

Volgens een studie van het Duitse *Bundesamt für Güterverkehr* (Federaal bureau voor goederenvervoer)<sup>1</sup> vervoert de binnenvaart in de hele Rijn-Alpencorridor (inclusief Italië) iets meer TEU's dan het spoor. Binnen deze beide vervoersvormen bedraagt het gemeenschappelijke marktaandeel van de binnenvaart 52%. Op vervoersverbindingen zonder Italië bereikt de binnenvaart nog veel hogere marktaandelen.

Daarbij gaat het om het traject van de hele multimodale Rijn-Alpencorridor waarop de meeste containers worden vervoerd, namelijk de verbinding tussen Nederland en België enerzijds en de regio Düsseldorf anderzijds. Een eveneens zeer transportintensieve route waar de Rijnvaart een zeer hoog marktaandeel inneemt, is de verbinding tussen Nederland en België enerzijds en de regio Rijn-Hessen-Palts anderzijds. Op die routes ligt het aandeel van de binnenvaart boven de 80% (zie onderstaande tabel). Die hoge marktaandelen vloeien voort uit de vervoersstromen tussen de zeehavens Rotterdam en Antwerpen en hun achterland. De regio's Düsseldorf en Rijn-Hessen-Palts zijn het favoriete achterland van deze zeehavens en daarom sterk gericht op de binnenvaart.

**Tabel 3: Routes met het meeste containervervoer in de Rijn-corridor (routes waarop meer dan 100.000 TEU per jaar aan goederen wordt vervoerd) en aandeel van de binnenvaart ten opzichte van het goederenvervoer per spoor\***

Regio/land van vertrek	Regio/land van aankomst	Vervoer in 1.000 TEU	Aandeel binnenvaart
Nederland	Düsseldorf	367	83%
Düsseldorf	Nederland	287	81%
België	Italië	193	0%
Italië	België	177	0%
Rijn-Hessen-Palts	België	158	84%
Düsseldorf	België	150	84%
Nederland	Italië	145	0%
België	Rijn-Hessen-Palts	130	77%
Nederland	Rijn-Hessen-Palts	121	91%
Nederland	Zwitserland	121	61%
Italië	Nederland	113	0%
België	Düsseldorf	112	73%
Rijn-Hessen-Palts	Nederland	111	91%

Bron: Bundesamt für Güterverkehr. \* Cijfers voor 2013

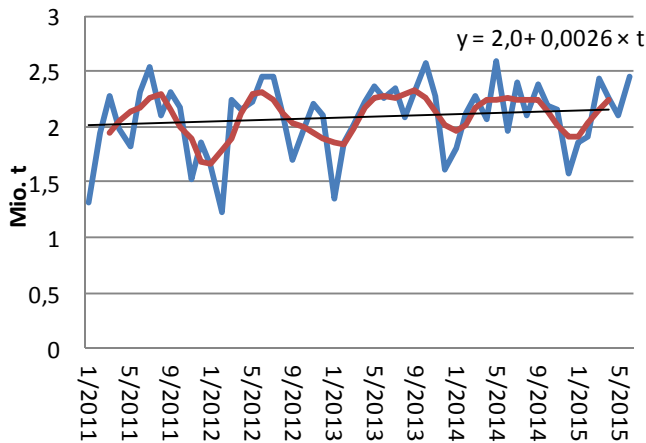
1 Bundesamt für Güterverkehr (2014), Analyse van de modal split in de Rijn-corridor met bijzondere aandacht voor de binnenvaart; versie van het rapport in december 2014

Dat achterland strekt zich verder zuidwaarts uit tot aan Zwitserland. Het containervervoer van Nederland naar Zwitserland verloopt voor circa 60% per binnenschip. In de omgekeerde richting wordt duidelijk minder vervoerd; op dat traject ligt het marktaandeel op bijna twee derde.<sup>1</sup>

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

In het eerste halfjaar werd er 13 mln. ton vervoerd, wat neerkomt op een lichte toename met 1,5%. Uit onderstaande grafiek blijkt dat er ondanks sterke seizoensschommelingen een licht opwaartse trend kan worden waargenomen in het vervoer van zand, aarde en bouwmaterialen. Gelet op de moeilijke randvoorwaarden van deze markt is dat verbazingwekkend, aangezien er vanuit milieuoogpunt nog nauwelijks nieuwe winningsgebieden voor grind (aan de Oberrhein) toegewezen kunnen worden.

**Afbeelding 7: Maandelijks vervoer van zand, aarde en bouwmaterialen over de traditionele Rijn**



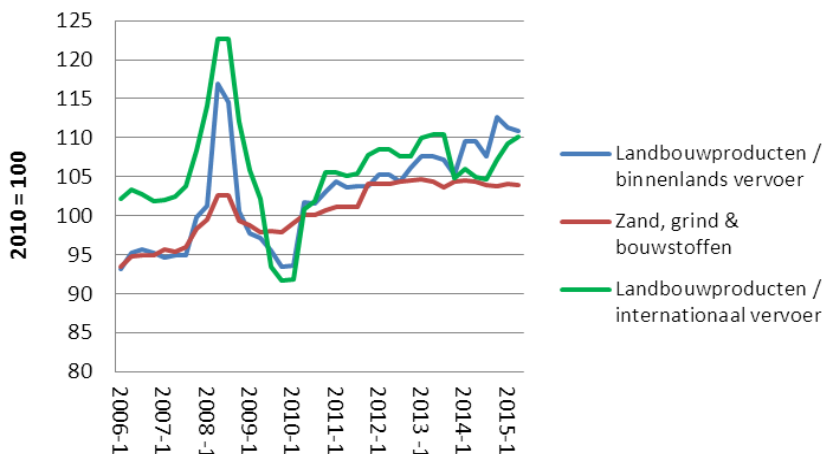
Bron: destatis en berekening CCR

**b) Vrachtprijzen**

De transporttarieven in het internationale Rijnvervoer en in Duitsland lagen in de eerste helft van dit jaar relatief laag en stegen nauwelijks.<sup>2</sup>

Uit het onderzoek naar de binnenvaart in Frankrijk bleek daarentegen wel een stijging, met name bij de vrachtprijzen voor het vervoer van landbouwproducten. De prijzen voor het transport van zand, aarde & bouwmaterialen stagneren echter nog steeds, net als de afgelopen jaren.

**Afb. 8: Index van de vrachtprijzen in de Franse binnenvaart (2010 = 100)**



1 Ook het containervervoer tussen België en Zwitserland is relatief gering en derhalve niet in bovenstaande tabel opgenomen.

2 Zie het tijdschrift "Schuttevaer", jaargang 2015, diverse nummers.

Bron: *Ministere de l'Ecologie, du Developpement durable et de l'Energie (Ministerie van Milieu, Duurzame Ontwikkeling en Energie)*

### III. Situatie in de tankvaart

#### a) Vervoersvolumes

##### **Chemische producten**

Met een volume van 10,4 mln. ton werd er in de eerste 6 maanden van 2015 2,8% minder chemische producten over de traditionele Rijn vervoerd dan in dezelfde periode vorig jaar. Dit relatief zwakke resultaat weerspiegelt de zwakke conjunctuurontwikkeling in de chemische industrie.

De productie in de Duitse chemische industrie, die vanwege haar productieplaatsen (Rijn-Maingebied; regio rond Keulen en Düsseldorf) zeer nauw verbonden is met de Rijnvaart, nam in de eerste zes maanden van 2015 met slechts 1% toe. Voor het jaar 2015 gaat de brancheorganisatie van de chemische industrie uit van een groei van de chemieproductie met circa 1,5%.

De Rijn is een cruciale vervoersader voor de chemische industrie: zonder de Rijn zou de chemische industrie in Midden- en West-Europa niet al deze economische activiteiten kunnen ontplooiën. Dat blijkt bijvoorbeeld uit het grootste chemiepark ter wereld in Ludwigshafen, waar jaarlijks 16 mln. ton goederen wordt overgeslagen, waarvan 40% per schip. Men is van plan het overslagvolume uit te breiden, waarbij het aandeel van de binnenvaart minstens behouden zou moeten blijven.

De chemische industrie heeft er veel belang bij dat het vervoer over waterwegen nog efficiënter wordt. Dat geldt ook voor het overslagproces in de zeehavens, waar binnenschepen vaak vertraging oplopen, omdat zeeschepen een voorkeursbehandeling krijgen. De daaruit voortvloeiende wachttijden worden vergoed in de vorm van liggelden, waardoor de bevrachters economische schade lijden.

##### **Aardolieproducten**

Het vervoer van vloeibare aardolieproducten zat in de eerste helft van 2015 duidelijk in de lift. Het vervoerde volume bedroeg 15,3 mln. ton en lag daarmee circa 12% hoger dan in dezelfde periode vorig jaar. Op het eerste gezicht lijkt het voor de hand te liggen dit te koppelen aan een toegenomen verbruik van aardolieproducten door consumenten vanwege de gedaalde prijzen. Alleen blijkt dat vraageffect niet uit de afzetcijfers voor aardolieproducten. Zo is de verkoop van superbenzine in Duitsland in de eerste helft van 2015 zelfs licht teruggelopen (-1,7%) en is de verkoop van diesel er met slechts 1% op vooruitgegaan.<sup>1</sup> Hieruit blijkt wel hoe gering de prijselasticiteit van de vraag is op de aardoliemarkt, waar het verbruik al jaren verzadigingsverschijnselen vertoont.

Door de lage olieprijsen waren de raffinagemarges gunstiger, wat zich in Duitsland in het eerste halfjaar van 2015 vertaalde in een toename van de raffinageproductie (+5,7%). Dit verklaart echter maar een deel van de stijging van het marktaandeel in de vervoersmix. De toename van de vervoersvraag is echter veel eerder te danken aan uitzonderlijke factoren, zoals bijvoorbeeld de olietermijnmarkt.

In de eerste helft van 2015 ging de termijnmarkt vanwege de scherpe prijsdalingen weer licht in *contango*. Dat betekent dat er op lange termijn gerekend wordt op stijgende olieprijsen, hetgeen de opslag van aardolieproducten winstgevend maakt. Voor het vervoer van de producten naar de opslagplaatsen wordt gebruikt gemaakt van de tankvaart.

Andere positieve factoren zijn de inmiddels definitieve sluiting van een van beide Zwitserse raffinaderijen. Deze raffinaderij (in Collombey, kanton Wallis) legde in maart 2015 haar productie stil en een heropstart valt niet te verwachten. In de tweede Zwitserse raffinaderij (in Cressier, kanton Neuenburg) werden in mei en juni gedurende zes weken onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd, wat eveneens tot productiedalingen leidde.

<sup>1</sup> Bron: AG Energiebilanzen (2015), Energieverbruik in Duitsland – gegevens voor de 1e helft 2015.

Ten gevolge van deze productie-uitval voerde Zwitserland aanmerkelijk meer hoeveelheden aardolieproducten in per binnenschip. De overslag in de Zwitserse Rijnhavens van Bazel-Stad en Bazel-Land schoot met 75% omhoog en bedroeg in het eerste halfjaar van 2015 1,6 mln. ton (tegenover 0,9 mln. ton in dezelfde periode vorig jaar).<sup>1</sup>

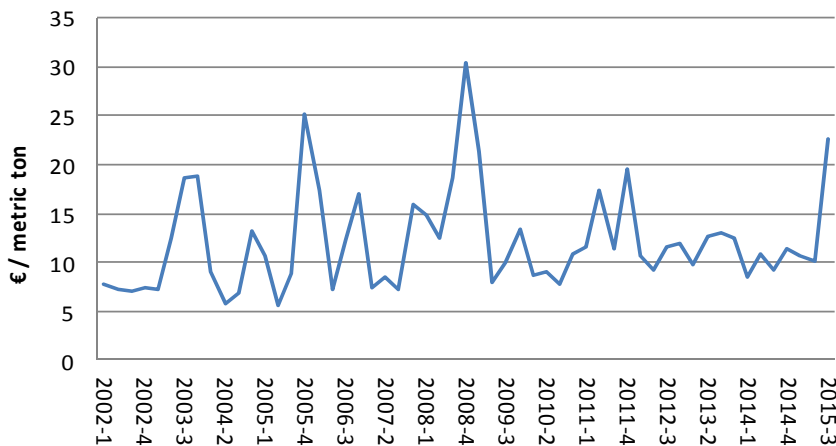
Voor de invoer van ruwe olie en aardolieproducten in Zwitserland lag het aandeel van de Rijnvaart in de modal split in 2014 op 18,7%.<sup>2</sup> Als men de invoer van ruwe olie buiten beschouwing laat en alleen kijkt naar de invoer van aardolieproducten bedroeg het aandeel in de modal split bijna 32%. Vanwege de sluiting van de raffinaderij in Collombey valt in beide modal-splitindicatoren een stijging van het aandeel van de Rijnvaart in de modal split te verwachten.

Ondanks een verregerende verzadiging van de vraag van de eindverbruiker valt er in dit segment verdere groei te verwachten, die samenhangt met een herschikking binnen de logistieke activiteiten.

## b) Vrachtprijzen

De vrachtprijzen in de tankvaart lagen de eerste twee kwartalen van 2015 op een betrekkelijk laag niveau. In het derde kwartaal kwam het echter tot een sterke opleving, die vooral in augustus inzette en in september aanhield (zie onderstaande grafiek). De hoge vrachtprijzen vloeiden voort uit de laagwaterperiode die zich toen op de Rijn voordeed.

**Afbeelding 9: Gemiddelde vrachtprijzen voor gasolie voor vervoer in de tankvaart vanaf Rotterdam \***



Bron: Berekening CCR-secretariaat met gegevens van PJK International.

\* Gemiddelde van de vrachtprijzen naar Duisburg, Keulen, Frankfurt am Main, Karlsruhe en Bazel. Metric ton = ton

Zoals hierboven is toegelicht, is de termijnmarkt voor ruwe olie in de eerste helft van 2015 weer in *contango* gekomen. Op termijn worden er dus weer stijgende olieprijsen verwacht.

Dat *contango* stimuleerde de handel in aardolieproducten en zwengelde zo ook het vervoer in de tankvaart en de vrachtprijzen aan. De handel in aardolieproducten in Nederland is goed voor naar schatting 30% van de totale vervoersvraag in de tankvaart.<sup>3</sup>

1 Bron: SVS aktuell – Zwitserse Vereniging voor Scheepvaart en Havenbedrijf – Nr. 6 juli/augustus 2015

2 Bron: Schweizerische Erdöl-Vereinigung (2015); Aardolie Zwitserland – transport, verwerking en distributie.

3 Bron: ING Economisch Bureau (2015), Binnentankvaart verliest koers.

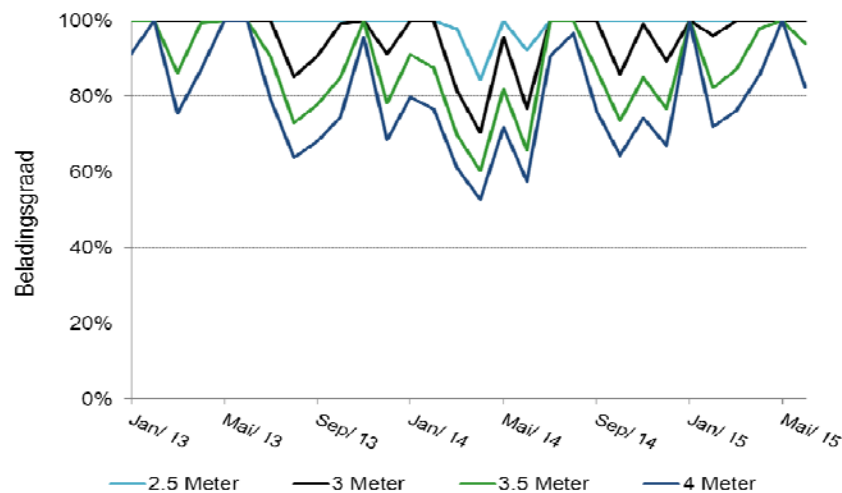


#### IV. Waterstanden

In de eerste maanden van 2015 lagen de waterstanden in de Mittel- en Oberrhein rond het meerjarige gemiddelde. Door de aanhoudende regen deed er zich begin mei een korte, maar hevige hoogwaterperiode voor. De Rijn voerde tijdelijk zoveel water af dat de scheepvaart op de Oberrhein tijdelijk stilgelegd moest worden.<sup>1</sup> Toen de neerslag afnam, daalden de waterstanden in de Rijn ook weer snel.

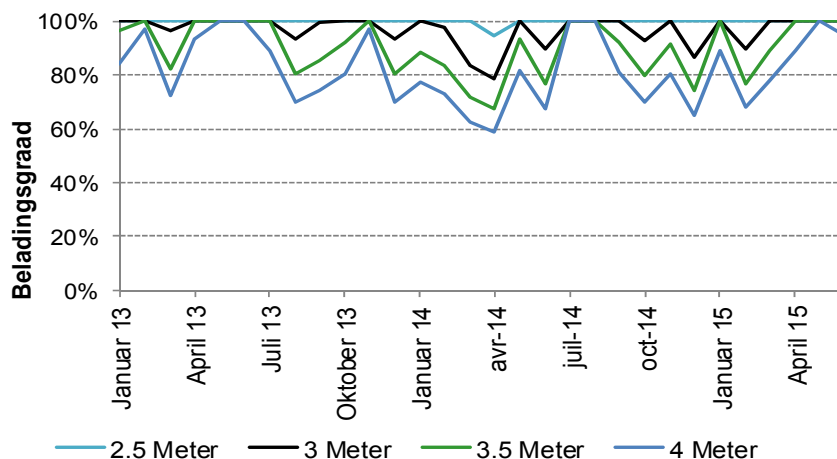
De tweede helft van 2015 bracht dan weer een hevige en lang aanhoudende laagwaterperiode, die nog niet is opgenomen in onderstaande grafiek (die gegevens bevat tot eind juni).

**Afb. 10: Maximale beladingsgraad bij Kaub aan de Middenrijn voor schepen met een verschillende diepgang (2,5 m – 4 m)**



Bron: berekening CCR met gegevens van de Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV, Duitse water- en scheepvaartautoriteit), beschikbaar gesteld door het Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG, Duits instituut voor waterkunde)

**Afb. 11: Maximale beladingsgraad bij Maxau aan de Bovenrijn voor schepen met een verschillende diepgang (2,5 m – 4 m)**



Bron: berekening CCR met gegevens van de Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), beschikbaar gesteld door het Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG)

Op de Niederrhein (peilschaal Ruhrort) was er in de eerste helft van 2015 geen sprake van beperkingen van de maximale beladingsgraad of de bevaarbaarheid.

<sup>1</sup> Bron: Schweizerisches Bundesamt für Umwelt (Zwitsers Milieubureau), Bijzonder hydrologisch rapport van het Bundesamt für Umwelt van 26 mei 2015.

## V. Ontwikkeling van de laadcapaciteiten

### **Drogeladingvaart**

Nadat in 2013 ongeveer 48.000 ton laadcapaciteit aan de markt werd toegevoegd, wijzen de definitieve cijfers voor 2014 op een verdere sterke afname met ongeveer 75%. Het nieuwbouwtonnage bedraagt in 2014 nog slechts 12.000 ton. Het betreft tien à vijftien nieuwe schepen, vooral duwbakken en motorvrachtschepen die in Nederland op de markt werden gebracht. Ook zijn een ro-ro-schip, een duwboot en een sleepboot in de vaart genomen.

In de eerste tien maanden van 2015 zijn zeven nieuwe motorvrachtschepen en duwbakken ingeschreven in het IVR-register. Deze eenheden hebben een gezamenlijke laadcapaciteit van ongeveer 20.000 ton; de gemiddelde laadcapaciteit bedraagt derhalve 2.900 ton. De cijfers wijzen op een lichte toename van het tonnage dat in 2015 op de markt kwam.

Desalniettemin zijn de nieuwbouwcijfers in de afgelopen drie jaar in vergelijking met eerdere jaren en ten opzichte van de vlootcapaciteit uiterst gering. Het totale tonnage dat in 2013 en 2014 op de markt is gekomen (60.000 t), maakt minder dan een procent uit van de West-Europese vloot in de drogeladingvaart (ongeveer 10,5 miljoen ton). Deze cijfers weerspiegelen de sterk beperkte investeringsmogelijkheden in deze sector die op hun beurt het gevolg zijn van de al jaren lage vrachtprijzen en de relatief restrictieve kredietverstrekking.

### **Tankvaart**

Tot eind oktober 2015 zijn in totaal 12 tankschepen en een bunkerschip ingeschreven in het scheepsregister van de IVR. In dezelfde periode een jaar eerder werden 15 nieuwe schepen op de markt gebracht. In 2013 bedroeg het aantal in de eerste tien maanden nog 24.

Desalniettemin leidt deze afname in het aantal nieuwe schepen nog niet tot een gelijkaardige afname van het nieuwbouwtonnage. De voortdurende uitbreiding van de laadcapaciteit zorgt ervoor dat het nieuwbouwtonnage niet afneemt, ook al wordt het aantal nieuwbouwschepen dat op de markt komt kleiner.

De tendens ten faveure van steeds grotere tankschepen houdt dus aan. Het gemiddelde tonnage van de eenheden die in 2014 op de markt gekomen zijn, bedraagt 3.245 ton. De cijfers voor 2015 tot op heden wijzen op een verdere stijging (gemiddelde laadcapaciteit van de nieuwe tankschepen in 2015: 3.725 ton). Onderstaande tabellen tonen de onderverdeling van nieuwbouwschepen naar tonnageklasse en per land.

**Tabel 4: nieuwbouwschepen in de Europese tankvaart onderverdeeld naar tonnageklasse \***

<b>Tonnage (t)</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015 *</b>
1000-2000	13	10	4
2000-3000	15	7	3
3000-4000	2	1	2
4000 - 6000	1	3	0
> 6000	0	5	3
Totaal	31	26	12

Bron: IVR en [www.vlootshouw.nl](http://www.vlootshouw.nl)

\* Cijfers voor 2015 hebben betrekking op de inschrijvingen in het register in de eerste 10 maanden van 2015

Hierbij valt op dat de nieuwe tankschepen in Nederland een aanzienlijk grotere laadcapaciteit hebben dan de Duitse tankschepen. Dit is ook terug te zien in de afmetingen van de schepen. Tankschepen met een lengte van 135 meter varen meestal onder Nederlandse vlag en worden vaak ingezet in het ARA-gebied waar ze ook gebruikt worden voor het bunkeren van zeeschepen, als 'Floating Storage' (drijvende opslag) en voor het vervoer tussen grote overslagplaatsen.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Zie ook: ING Economisch Bureau (2015), Binnentankvaart verliest koers.

Naast deze grotere tankschepen bevinden zich onder de nieuwbouwschepen ook een aantal schepen met een lengte van 110 meter en van 86 meter (onder Duitse, maar ook onder Nederlandse vlag), die ook ingezet kunnen worden op Duitse kanalen.

**Tabel 5: nieuwbouwschepen in de tankvaart naar vlag, totaal en gemiddeld tonnage in 2014**

Land	Aantal	Totaal tonnage	Gemiddeld tonnage
Nederland	12	48.984	4.082
Duitsland	9	18.136	2.015
België	3	11.377	3.792
Zwitserland	1	4.193	4.193
Luxemburg	1	1.693	1.693
Totaal	26	84.383	3.245

Bron: IVR en berekening van de CCR

In totaal zijn de 26 nieuwbouwschepen in 2014 goed voor een nieuwbouwtonnage van ongeveer 84.400 ton (3 % van de vlootcapaciteit), tegenover circa 73.000 ton in 2013.

De gegevens hierboven, die geput zijn uit het scheepsregister van de IVR, komen grotendeels overeen met de gegevens van het EBIS. Zo kwamen er volgens de IVR in 2014 26 nieuwe schepen op de markt en volgens het EBIS 27. Uit beide bronnen blijkt een duidelijke daling van het aantal nieuw gebouwde schepen sinds 2011.

Over 2015 kan nog geen definitief oordeel geveld worden. Gelet op de cijfers in de eerste tien maanden van vorig jaar is het meest waarschijnlijke scenario een verdere lichte daling in het aantal nieuwe schepen maar een vrijwel onveranderd nieuwbouwtonnage. Met andere woorden: er komen weliswaar minder nieuwe schepen op de markt maar daaronder bevinden zich een aantal zeer grote eenheden (> 4.000 ton laadvermogen), zodat het tonnage dat op de markt komt vrijwel gelijk blijft.

**Tabel 6: nieuwbouw in de Europese tankvaart naar vlag (2013-2015\*)**

Tonnage (t)	2013	2014	2015 *
Nederland	17	12	6
Duitsland	10	9	3
België	3	3	3
Zwitserland	2	1	0
Luxemburg	1	1	0
Totaal	33	26	12

Bron: IVR en [www.vlootshouw.nl](http://www.vlootshouw.nl)

\* Cijfers voor 2015 hebben betrekking op de inschrijvingen in het register in de eerste 10 maanden van 2015

### Passagiersvaart

In 2014 kwamen er circa 30 nieuwe cruiseschepen voor de Europese rivieren op de markt. Volgens een belangrijke bron<sup>1</sup> werd voor 2015 uitgegaan van een lichte daling. Deze prognose blijkt op basis van de meest recente cijfers van de IVR niet meer te kloppen.

De IVR-gegevens voor de eerste tien maanden van 2015 wijzen op aanhoudend hoge of zelfs verder stijgende nieuwbouwcijfers. In de periode van januari tot oktober 2015 werd zelfs een iets groter aantal cruiseschepen ingeschreven in het IVR-register (27) dan in het gehele jaar 2014 (26).

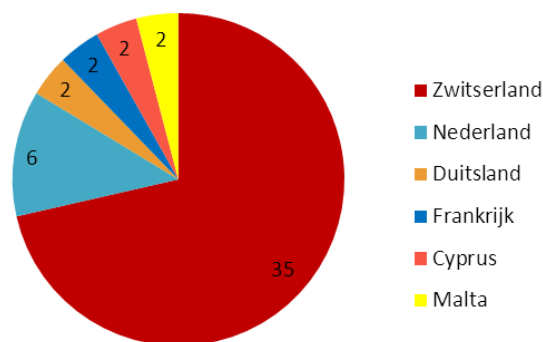
Bij de onderverdeling van deze schepen naar vlaggenstaat blijkt dat Zwitserland het leeuwendeel voor zijn rekening neemt (plusminus 70 tot 75%). Andere vlaggenstaten in 2014 en 2015 waren Nederland, Duitsland, Frankrijk, Malta en Cyprus.

1 Hader & Hader (2014), The River Cruise Fleet Handbook 2014/15

Het merendeel van de nieuwe schepen die in 2014 en 2015 op de markt gekomen zijn, heeft een lengte van 135 meter en een breedte van 11 tot 11,50 meter. Dit scheepstype wordt ook 'Long Ship' genoemd en heeft een passagierscapaciteit van ongeveer 190 personen. Naast deze 'Long Ships' bevinden zich onder de nieuwbouwschepen ook een paar schepen met een lengte van 110 meter.

De twee schepen die in 2015 onder Franse vlag op de markt zijn gekomen, zijn beduidend kleiner (lengte 80 respectievelijk 89 meter) en hun passagierscapaciteit is beperkter (96 respectievelijk 132 passagiers), wat strookt met de omstandigheden en tradities op de Franse markt. Een van deze schepen zal gaan varen op de Loire, de langste rivier van Frankrijk, en zal daarmee wederom een nieuwe Europese waterweg ontsluiten voor deze zich snel ontwikkelende branche.

**Afbeelding 12: Nieuwe riviercruiseschepen die in 2014 en de eerste tien maanden van 2015 op de markt gekomen zijn – Aantal schepen naar vlag**



Bron: IVR

## VI. Exploitatieomstandigheden in de eerste helft van 2015

### Evolutie van de omzet

De evolutie van de omzet in de vervoerssector wordt gekenmerkt door seizoensschommelingen, die al naar gelang de vervoersmodus verschillende vormen kunnen aannemen. Om de maand- en kwartaalevolutie van de omzet correct te kunnen interpreteren is kennis van de seizoensschommelingen en van de seizoensstructuur onontbeerlijk.

In de binnenvaart zijn de seizoensschommelingen het resultaat van een combinatie van verschillende factoren. In het vrachtvervoer zijn vooral de periodieke schommelingen in de waterstanden het vermelden waard, omdat ze gevolgen hebben voor de vrachtprijzen en daarmee voor de omzet.

Verder is de evolutie van de vervoersvolumes niet gelijkmatig verdeeld over het jaar. In de herfst worden in het algemeen de grootste volumes vervoerd (zie afbeelding 4 en 5). Dit heeft te maken met het feit dat het vervoer van goederensegmenten met grote volumes (vooral minerale oliën en landbouwproducten) in de herfst een jaarlijkse piek bereikt.

In de passagiersvaart zijn de seizoensschommelingen nog sterker dan in het vrachtvervoer; bovendien verschilt de passagiersvaart ook qua structuur van het vrachtvervoer.

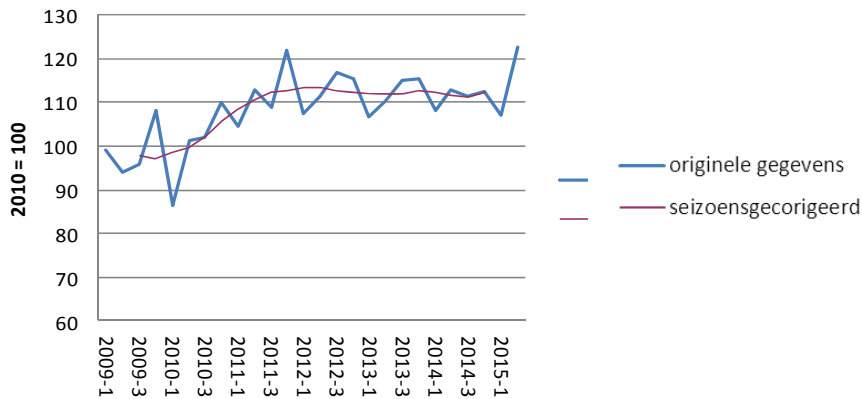
In lijn met bovenstaande algemene opmerkingen komen uit de analyse van de omzetcijfers per kwartaal in **Nederland** en **Duitsland** de volgende empirische regelmatigheden naar voren:

- In beide landen is de omzet in het eerste kwartaal van het jaar het laagst en worden in het derde en vierde kwartaal de jaarlijkse maxima bereikt.<sup>1</sup>
- In de passagiersvaart zijn de seizoenscycli nog veel sterker dan het vrachtvervoer. Dat heeft te maken met het karakter van de passagiersvaart die, ondanks alle inspanningen om het seizoen richting winter te verlengen, nog altijd gekenmerkt wordt door een piek in de activiteiten tijdens de zomer.

<sup>1</sup> Dit blijkt uit een analyse van de omzetcijfers per kwartaal (bron: CBS, destatis) gedurende meerdere jaren.

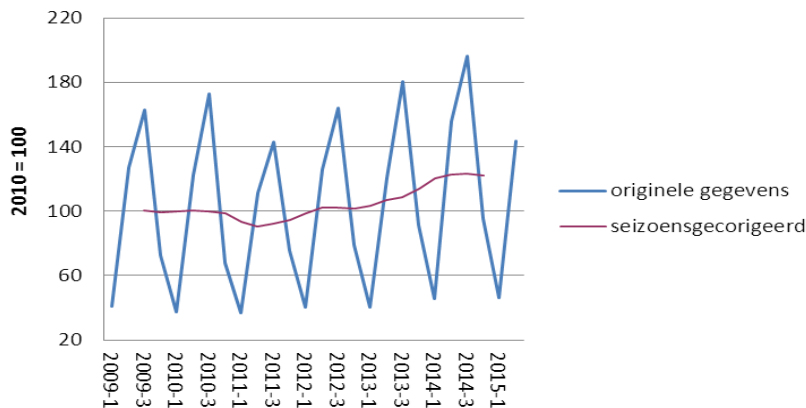
De volgende twee afbeeldingen tonen de evolutie van de omzet voor Duitsland per kwartaal, voor respectievelijk het vrachtvervoer en de passagiersvaart. De hierboven genoemde seizoensstructuur is zichtbaar, waarbij de veel sterkere cyclische structuur in de passagiersvaart duidelijk af te lezen valt.

**Afbeelding 13: omzetevolutie in het Duitse vrachtvervoer (index 2010 = 100)\***



Bron: destatis

**Afbeelding 14: omzetevolutie in de Duitse passagiersvaart (index 2010 = 100)\***



Bron: destatis

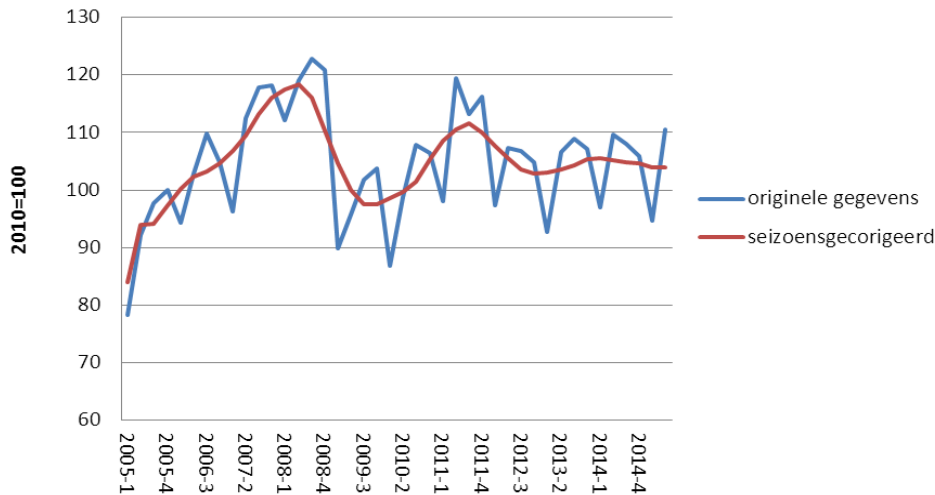
In het **Duitse vrachtvervoer** vertoende de voor seizoensinvloeden gecorrigeerde<sup>1</sup> omzetevolutie in de jaren 2012, 2013 en 2014 een relatief vlakke tendens. Afgezien van de seizoensschommelingen is de omzet dus nauwelijks gegroeid. Aan het einde van de grafiek, het tweede kwartaal van 2015, is echter een onverwacht sterke stijging te zien. De stijging ten opzichte van het tweede kwartaal van 2014 bedraagt maar liefst 9%.

In de **Duitse passagiersvaart** vertoende de voor seizoensinvloeden gecorrigeerde omzet vanaf 2013 een licht stijgende tendens. De omzet in het eerste kwartaal van dit jaar was echter iets lager dan vorig jaar. In het tweede kwartaal van 2015 lag de omzet zelfs 8% lager dan in hetzelfde kwartaal een jaar eerder. In vergelijking met de ontwikkeling over meerdere jaren volgen de cijfers in de eerste zes maanden van 2015 echter nog altijd de licht stijgende trend. De omzetcijfers in de eerste zes maanden van 2015 liggen weliswaar lager dan die in dezelfde periode van 2014 maar beduidend hoger dan de cijfers in de eerste zes maanden van 2011, 2012 en 2013.

<sup>1</sup> De cijfers die samen de rode lijn vormen, zijn gecorrigeerd voor periodieke cycli. Deze lijn geeft een beeld van de langetermijntendens en de conjunctuur en wordt ook wel 'glad getrokken component' genoemd.

Voor de **Nederlandse binnenvaart** zijn er alleen omzetcijfers beschikbaar voor de sector in zijn totaliteit. De index geldt voor de omzet in de gehele binnenvaartsector, er wordt dus geen onderscheid gemaakt tussen vrachtvervoer en passagiersvaart. Onderstaande grafiek toont de evolutie van de omzet als index (2010 = 100), in de periode van 2005 tot en met het tweede kwartaal van 2015.

**Afbeelding 15: omzetevolutie in de Nederlandse binnenvaart (index 2010 = 100)**



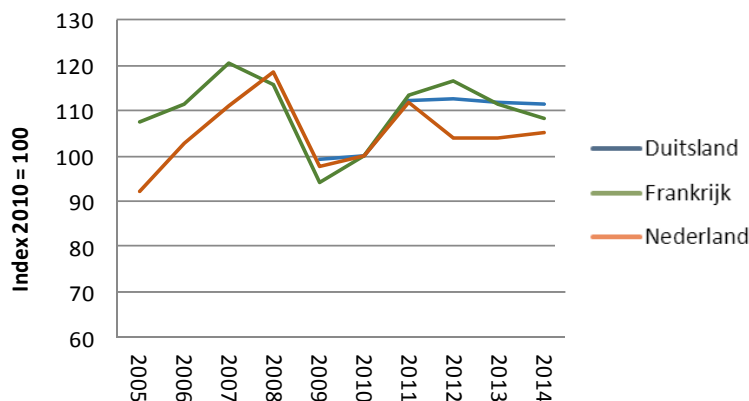
Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) en berekening CCR (seizoenscorrectie)

Ook de omzetcijfers in Nederland zijn de afgelopen jaren gestagneerd. In de eerste zes maanden van 2015 lagen de cijfers iets lager dan in dezelfde periode vorig jaar maar hoger dan in de eerste zes maanden van 2013. Ten opzichte van de gemiddelde cijfers over de gehele periode van 2005 tot 2015 vielen de cijfers van het eerste semester van 2015 ongeveer 2% hoger uit.

Voor de **Franse binnenvaart** zijn er wat de omzetcijfers betreft, alleen jaarcijfers beschikbaar die hieronder samen met de Nederlandse en Duitse jaarcijfers zijn weergegeven.

Onderstaande grafiek is een index van de evolutie van de jaarlijkse omzetcijfers in de drie landen. De index geldt voor de omzet in de gehele sector, er wordt dus geen onderscheid gemaakt tussen vrachtvervoer en passagiersvaart.

**Afbeelding 16: jaarlijkse omzetevolutie in de Duitse, Franse en Nederlandse binnenvaart (index 2010 = 100)**



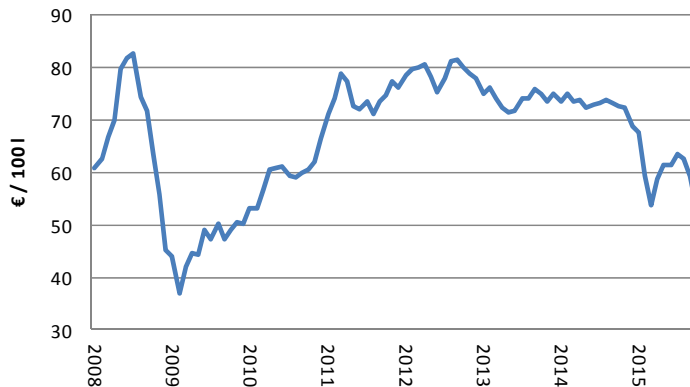
Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS); destatis; INSEE

## Kostenontwikkeling

### Brandstofkosten

De dalende olieprijsen hebben in de tweede helft van 2014 met enige vertraging geleid tot een sterke daling van de prijzen voor gasolie. Deze lagen volgens de CBRB-gasolie-index in de eerste helft van 2015 15 tot 20% lager dan in dezelfde periode een jaar eerder.

**Afbeelding 17: ontwikkeling van de gasolieprijs in Nederland \***



Bron: CBRB \* in euro per 100 liter, zonder BTW en CDNI-kosten

Deze prijsdaling bood de binnenvaart wat lucht, ook ten opzichte van de spoorwegen die niet konden profiteren van deze ontwikkeling omdat ze nauwelijks nog afhankelijk zijn van fossiele brandstoffen.

### Personeelskosten

In de landen van West-Europa zijn de personeelskosten niet overal even hoog. Uit een recente studie blijkt dat de totale arbeidskosten 40 tot 60% kunnen verschillen. In België en Frankrijk zijn de arbeidskosten zijn het hoogst en in Zwitserland en Luxemburg zijn ze het laagst.<sup>1</sup>

In België zijn de arbeidskosten in alle bedrijfstakken hoog. De oorzaak hiervan is gelegen in de zeer hoge indirecte loonkosten. Volgens Eurostat kennen Frankrijk en België samen met Zweden de hoogste indirecte loonkosten (gerelateerd aan het brutoloon) binnen de EU.<sup>2</sup> Tot de indirecte loonkosten behoren de socialezekerheidspremies van de werkgever, doorbetaling van het salaris bij ziekte en de bedrijfspensioenen. In een branche met zo'n internationaal karakter als de binnenvaart zijn hoge arbeidskosten voor bedrijven met veel personeel zeer nadelig voor de concurrentiepositie.

In de eerste zes maanden van 2015 zijn de lonen en salarissen in Nederland en Duitsland volgens informatie van de Duitse en Nederlandse brancheorganisaties (BDB resp. CBRB) slechts gering gestegen. In Duitsland werden de salarissen in het vrachtvervoer en de passagiersvaart van 1 juli 2015 met 1,1% verhoogd. Een jaar eerder bedroeg de stijging vanaf 1 juli 2,3%. De huidige cao is een overeenkomst tussen het Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt (BDB) en de vakbond Ver.di. De cao loopt nog tot het eind van het jaar.

In Nederland laat de loontabel van het CBRB op 1 juli 2015 een loonsverhoging van gemiddeld 0,5% zien (ten opzichte van een jaar eerder).

1 Zie: Studie 'Concurrentiepositie binnenvaart' – Eindrapport in opdracht van ITB; auteurs: RebelGroup / BMT surveys / Eric Van Hooydonk Advocaten; verschenen in oktober 2015.

2 Zie: Statistisches Bundesamt (destatis), EU-brede vergelijking van de arbeidskosten 2014, rapport van 4 mei 2015.

Op 1 januari 2015 is in Duitsland een wettelijk minimumloon ingevoerd ten bedrage van 8,50€ bruto per uur. Voor transitvervoer is de toepassing van het minimumloon uitgesteld na bezwaren van de Europese Commissie. Voor het binnenlands vervoer blijft het van kracht.

### *Kapitaalkosten*

Het algemene renteniveau is weliswaar al enige tijd zeer laag, maar toch blijven de kapitaalkosten voor veel bedrijven hoog. De reden daarvoor is gelegen in de lange looptijd van kredieten in de scheepsfinanciering (minstens 10 jaar). Bij tankers is een looptijd van 15 tot 17 jaar de regel.<sup>1</sup> Daardoor moet voor de vele nieuwe schepen die gebouwd zijn in de periode 2006 tot 2012 nog steeds een hoge rente betaald worden (6-7%). In vergelijking met de drogeladingvaart zijn de kapitaalkosten in de tankvaart dus hoger vanwege de jonge, kapitaalintensieve vloot.

Sinds de economische en financiële crisis is het moeilijker geworden toegang te krijgen tot kredieten. Dit probleem doet zich zelfs voor bij kleinere kredieten tot 250.000€. Deze kredieten worden vaak door zelfstandigen benut om urgente investeringen uit te kunnen voeren. Problemen met de toegang tot dit soort kredieten kunnen ook de bedrijfsopvolging in gevaar brengen.<sup>2</sup> Bovendien is de nieuwbouwmarkt voor kleine schepen nagenoeg verdwenen.

Hierdoor wordt het voor jonge ondernemers erg moeilijk om in de binnenvaart te stappen. Een ander negatief gevolg van deze situatie is het feit dat de economische ontwikkeling en de ontwikkelingsperspectieven in het segment van de kleine schepen geblokkeerd worden. Dit segment is van groot belang voor de binnenvaart omdat de sector daardoor tot diep in het achterland actief kan zijn.

Als reactie op deze belemmeringen zijn nu coöperaties zonder winst oogmerk<sup>3</sup> ontstaan die financiering van ondernemers door ondernemers mogelijk maken. Kredietaanvragen worden door een commissie van ervaren ondernemers onderworpen aan een risicobeoordeling; de ondernemer die krediet ontvangt, krijgt ook een 'coach' toegewezen die economisch advies geeft over de uitvoering van het project.

### *Onderhouds- en reparatiekosten*

De staalprijsen zijn in de loop van 2015 zonder uitzondering gedaald, vanwege de eveneens dalende grondstoffenprijzen voor ijzererts. Als gevolg van deze ontwikkeling vertonen ook de reparatiekosten in de binnenvaart een dalende lijn.

### *Verzekeringskosten*

Het aantal ongevallen in de binnenvaart neemt nu al een aantal jaren af. Dat wordt bevestigd door officiële gegevens voor Duitsland en Nederland. Het is derhalve niet noodzakelijk de verzekeringspremies te verhogen.

### *Samenvatting exploitatieomstandigheden*

De omzetcijfers in het vrachtvervoer vertonen in de afgelopen drie jaar over het algemeen stagnatie.<sup>4</sup> In de passagiersvaart is er echter een opwaartse tendens waarneembaar die ook zichtbaar is in een toename van de werkgelegenheid.<sup>5</sup>

De ontwikkeling van de kosten vertoont in 2015 en ook in 2016 een dalende lijn, vooral dankzij de dalende brandstofkosten. Ook de reparatiekosten lopen terug, zij het geringer, dankzij de lagere staalprijsen.

---

1 Zie: Studie 'Concurrentiepositie binnenvaart' - Eindrapport **in opdracht van ITB**; auteurs: RebelGroup / BMT surveys / Eric Van Hooydonk Advocaten; verschenen in oktober 2015.

2 Zie: Navigation, Ports & Intermodalité (2015), De Nederlandse binnenschippers willen zichzelf financieren, 27 januari 2015

3 Twee voorbeelden uit Nederland resp. Frankrijk: de 'Binnenvaart Kredietunie Nederland' (<http://www.binnenvaartkredietunie.nl/over-bkn>) en de Franse vennootschap 'Entreprendre pour le fluvial' (<http://www.entreprendre-fluvial.com/>)

4 Een zeer recente (tweede kwartaal 2015) stijging in Duitsland heeft nog bevestiging.

5 Zie ECO-document ECO (15) 14, 'Arbeidsmarktindicatoren in de Europese binnenvaart - Presentatie van recente feiten en cijfers', april 2015



Voor bestaande activa worden de kapitaalkosten bepaald door het relatief hoge renteniveau uit eerdere jaren. Ze ondervinden derhalve nauwelijks invloed van het huidige, lage renteniveau. Met name kleine bedrijven hebben moeite om investeringsmogelijkheden te vinden voor vervanging en nieuwbouw, omdat de financiële reserves beperkt zijn en kredietverstrekkers een afwachtende houding aannemen. Investeringsmogelijkheden in dringend noodzakelijke maatregelen, ook om de vloot te moderniseren en milieuvriendelijker te maken, worden hierdoor relatief sterk belemmerd. Alleen in individuele gevallen kan worden vastgesteld dat er investeringen worden gedaan.<sup>1</sup>

Al met al zijn de exploitatieomstandigheden in 2015 niet wezenlijk verbeterd maar de evolutie van de volumes vertoont in elk geval weer een licht opwaartse trend. Dit zou – indien de groei aanhoudt – op middellange en lange termijn ook een positieve weerslag kunnen hebben op de vrachtprijzen en de investeringen.

---

<sup>1</sup> Vgl.: Rabobank (2015), Rabobank Cijfers & Trends, Branche-Informatie Binnenvaart, 29 oktober 2015 en: Kölner Hafenzeitung, jaargang 7, september 2015.

## VII. Vooruitzichten voor 2016

### ***Vraag naar vervoer in de drogeladingvaart***

De vooruitzichten voor volgend jaar voor de vervoersconjunctuur zijn in grote lijnen positief. Het geldt weliswaar niet voor alle deelsegmenten binnen de drogeladingvaart, maar de meerderheid vertoont een positieve trend. Een voorbeeld is het vervoer van zand, aarde en bouwmaterialen, dat reeds een aantal jaren licht toeneemt. Hetzelfde geldt voor de land- en bosbouwproducten. Toenames bij de metalen en overige goederen maken het positieve beeld compleet.

Segmenten die een negatieve ontwikkeling doormaken, zijn de brandstoffen (steenkool) en – in zekere mate – ook ijzererts. Deze twee grondstoffen zijn afhankelijk van conjuncturele ontwikkelingen in de staalindustrie. Die maakt echter aan het eind van 2015 een zwakke periode door. Een daling van het aantal orders, vooral vanuit landen buiten Europa, speelt daarbij een rol. De overstap op hernieuwbare energiebronnen in het energiebeleid heeft een negatieve weerslag op het vervoer van steenkool. Deze ontwikkeling zal in de toekomst alleen maar verder toenemen en de speelruimte voor het steenkoolvervoer ook op de lange termijn beperken.

De verwachting voor 2016 is derhalve dat groei in de segmenten zand, aarde en bouwmaterialen, landbouwproducten en levensmiddelen en diervoeders gepaard zal gaan met verliezen bij de ertsen en vooral de steenkool. Wanneer de ontwikkelingen in de verschillende segmenten tegen elkaar worden afgewogen, komt er, rekening houdend met het aandeel van ieder segment in het totale vervoersvolume, een bescheiden groeiprognose voor volgend jaar uit de bus. De verwachting is dat de groei ongeveer even groot zal zijn als in de eerste helft van 2015 (circa 3%).

### ***Vraag naar vervoer in de tankvaart***

De tendensen die waargenomen worden bij het vervoer van minerale oliën zouden tot op zekere hoogte ook in 2016 nog kunnen aanhouden. De aanhoudend lage olieprijs heeft een positieve weerslag op de opslag en daarmee ook op de vraag naar vervoer. Daarnaast spelen er structurele veranderingen zoals de sluiting van raffinaderijen in Zwitserland. Aangezien de productievolumes van deze raffinaderijen via pijpleidingen vervoerd werden en de tekorten nu gecompenseerd worden door meer invoer via de Rijn, kan gesproken worden van een structureel positief effect op de vervoersvraag op de Rijn.

Wat het vervoer van chemische producten betreft, is de verwachting dat de huidige zwakke situatie zich zal herstellen, met name omdat de tendens zowel in de chemische industrie alsook bij het vervoer van chemische producten al een aantal jaren positief is. Voor de gehele tankvaart wordt gerekend met een groei van ongeveer 3 tot 5%.

## Aanhangsel

**Tabel 7: Vervoersvolumes over de traditionele Rijn in de eerste helft van 2014 en 2015  
(in mln. ton en%)**

Goederensegment	Vervoer I/2014	Vervoer I/2015	Verandering 2014/2013	Verandering 2015/2014
Land- en bosbouwproducten	5,5	6,2	-11,5%	+11,5%
Levensmiddelen en veevoeders	3,5	3,5	+5%	+/- 0%
Erts	16,7	13,4	+16,8%	+/- 0%
Metaal	5,7	6,1	+6%	+7%
Zand, aarde en bouwmaterialen	12,8	13,0	+6%	+1,5%
Steenkool	16	15,6	-7%	-2,6%
Aardolieproducten	13,7	15,3	-13%	+11,7%
Chemische producten	10,7	10,7	+2,6%	-2,8%
Containers	7,9	8,2	+2,5%	+3,5%
Overige goederen	3,2	6,6		
<b>TOTAAL</b>	<b>95,7</b>	<b>98,6</b>	<b>-0,5%</b>	<b>+3,0%</b>

Bron: Berekeningen CCR met gegevens van destatis

## Prognoses voor 2016

Segment	Productie / invoer	Aandeel in het totale vervoer	Verwacht effect op de vervoersvraag (ten opzichte van het jaar ervoor)
Landbouw, levensmiddelen en veevoeders	De licht positieve trend van de afgelopen jaren zou door moeten zetten	13%	+
Steenkool	Stagnatie tot terugval verwacht van de hoeveelheid ingevoerde steenkool	22%	-
Staalindustrie: erts	Conjunctuurindicatoren in de staalindustrie wijzen op stagnatie, resp. zwakkere fasen	18%	0
Staalindustrie: metaal	De positieve trend van de afgelopen jaren zou door moeten zetten	8%	+
Zand, aarde, bouwmaterialen	De licht positieve trend van de afgelopen jaren zou door moeten zetten	18%	+
Overige goederen (incl. Containers)	Groei in het containersegment is krachtig en relatief hoog (3-4%)	20%	+
<b>Algemene vooruitzichten voor de ontwikkeling van de vervoersvraag in de drogeladingvaart</b>			<b>+</b>
Aardolieproducten	Er wordt een aanhoudend lage olieprijs verwacht, wat tot een opleving in de oliemarkt zou moeten leiden	60%	+
Chemie	Langdurige opwaartse trend in productie en vervoer in het segment chemie	40%	0
<b>Algemene vooruitzichten voor de ontwikkeling van de vervoersvraag in de tankvaart</b>			<b>+</b>

**Bronnen:**

Wirtschaftsvereinigung Stahl  
 Verein deutscher Kohleimporteure  
 Verband der chemischen Industrie  
 Prognoses CCR

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

## PROTOCOL 14

### **Erkenning van matrozenopleidingen van buiten de Rijnstaten / Verkrijging van de bekwaamheid "volmatroos"**

#### **Wijziging van artikel 3.02, vijfde lid, onderdeel a, van het RSP**

#### **Systematische aanpassing van artikel 3.02, vijfde lid, onderdeel a, aan het gewijzigde artikel 3.02, derde lid, onderdeel a**

Deze wijziging beoogt in systematische overeenstemming met artikel 3.02, derde lid, onderdeel a, (Besluit 2014-II-13), te verduidelijken dat elke aanvrager die een erkende opleiding van buiten de Rijnstaten heeft gevolgd, na één jaar vaartijd als matroos de bekwaamheid "volmatroos" kan verkrijgen. Dit is mogelijk aangezien de bedoelde matroos beschikt over een "beroepsbekwaamheid matroos zoals bedoeld in de administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos" overeenkomstig artikel 3.02, derde lid, onderdeel a, vierde streepje.

#### **Alternatieven**

Voor de bovenstaande formulering wordt geen alternatief voorgesteld.

#### **Gevolgen van de wijziging voor de particuliere sector en de overheden**

Deze wijziging zal positieve gevolgen voor de particuliere sector hebben. De wijziging biedt een eenvoudige en consistente mogelijkheid om de bekwaamheid volmatroos te verkrijgen voor personen die reeds als matroos op de Rijn werkzaam zijn op grond van hun erkende opleiding die buiten een Rijnstaat is genoten. Op deze wijze komt een volledige gelijkheid tot stand met de personen die de bekwaamheid matroos hebben verkregen krachtens de specificaties van de lidstaten van de CCR. De CCR levert met de wijziging van artikel 3.02, vijfde lid, onderdeel a, een effectieve verdere bijdrage aan de opheffing van het tekort aan geschoolde werknemers in de binnenvaart, aangezien al meer gekwalificeerd personeel voor de Rijnvaart ter beschikking staat door de gesloten administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos en de reeds aangebrachte wijziging van artikel 3.02, derde lid, onderdeel a, van het RSP.

De wijziging zal geen aanvullende lasten voor het openbaar bestuur inhouden. De dienstboekjes met een ingeschreven door middel van een schoolopleiding verkregen bekwaamheid matroos moeten weliswaar gecontroleerd worden, maar deze procedure is grotendeels identiek aan de procedure voor de algemene erkenning van vaartijden.

Deze procedure houdt globaal gesproken een administratieve vereenvoudiging in, aangezien alle personen die een bekwaamheid matroos zoals bedoeld in de administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos hebben verkregen en aanvullend een vaartijd van ten minste één jaar als matroos hebben opgedaan in de binnenvaart, aanspraak kunnen maken op de bekwaamheid volmatroos. De procedure voorkomt inderdaad dat telkens tot een individuele erkenning moet worden overgegaan en leidt op deze manier tot een kostendaling voor zowel de administratie als de aanvrager.

## **Besluit**

De Centrale Commissie,

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

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

onder verwijzing naar de Verklaring van Bazel van 16 mei 2006, volgens welke het juridische kader voor de Rijnvaart zo eenvoudig, duidelijk en geharmoniseerd mogelijk moet zijn,

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

beseffend dat in het verlengde van de erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos van buiten de Rijnstaten, de mogelijkheid om de bekwaamheid "volmatroos" te verkrijgen een maatregel vormt die de verplichtingen van het bedrijfsleven beoogt te vereenvoudigen en die op significante wijze aan de economische dynamiek van de sector kan bijdragen,

neemt de wijziging van artikel 3.02, vijfde lid, onderdeel a, van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn aan overeenkomstig de bij dit besluit opgevoerde bijlage.

De in de bijlage opgevoerde wijziging treedt op 1 december 2016 in werking.

## **Bijlage**

**Bijlage bij protocol 14**

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

- "a) een vaartijd van ten minste één jaar als matroos in de binnenvaart en*
- een met goed gevolg afgeronde opleiding, zoals genoemd in het tweede lid, of*
  - een met goed gevolg afgelegd eindexamen aan een vakschool voor schippers, of*
  - een met goed gevolg afgelegd, door een bevoegde autoriteit erkend examen voor matroos, of*
  - een beroepsbekwaamheid matroos zoals bedoeld in de administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos;*

*of".*

## PROTOCOL 15

### **Amendering van het Rijnvaartpolitiereglement door voorschriften van tijdelijke aard - Amendering van de voorschriften voor schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken (artikelen 1.10 en 7.08)**

1. De CCR steunt de invoering van vloeibaar aardgas (LNG) als een alternatieve brandstof voor de binnenvaart. In haar Visie 2018 stelt zij: *"Innovaties ten voordele van alternatieve brandstoffen en energieën, meer bepaald van LNG, worden gestimuleerd met aandacht voor de veiligheid."* In dit kader heeft zij tijdens de plenaire voorjaarszitting amenderingen van het RPR en het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) aangenomen (protocol 2015-I-7). Een amendering van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) is gepland.
2. Het RPR schrijft voor dat bepaalde documenten (operationeel handboek, veiligheidsrol) en verklaringen van deskundigheid van het personeel dat betrokken is bij de bunkerprocedure aanwezig moeten zijn aan boord van de schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken.
3. Deze specifieke documenten en deze expertiseverklaringen worden gedefinieerd in het ROSR respectievelijk het RSP.
4. Om verkeerde interpretaties te voorkomen moet daar waar sprake is van deze specifieke documenten en expertiseverklaringen een verwijzing naar het ROSR en het RSP worden opgenomen in het RPR. Het doel van deze in de bijlage 1 vermelde amendering is dan ook om duidelijk en ondubbelzinnig aan te geven welke specifieke documenten en expertiseverklaringen aanwezig moeten zijn aan boord van de schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken.
5. Met het in bijlage 2 vermelde amendement wordt een verzuim hersteld. Het doel van dit amendement is namelijk de voorschriften die tot en met 30 november van kracht waren en die ten gevolge van een verkeerde hernummering na de inwerkingtreding van Besluit 2015-I-7 zijn komen te vervallen, weer in te voeren. In het streven het rechtsvacuüm zoveel mogelijk te beperken, wordt voorgesteld de betrokken bijlage 2 op 1 februari in werking te laten treden.
6. De amendering van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) treedt in werking op 1 december 2016. De amendering van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) treedt in werking op 1 juli 2016. Om te voorkomen dat het RPR in 2015 drie maal gewijzigd moet worden, wordt voorgesteld deze in bijlage 1 vermelde amendering van het RPR pas op 1 december 2016 in werking te laten treden. Deze amendering strekt tot wijziging van voorschriften van tijdelijke aard die tot en met 30 november 2018 gelden. Om de consistentie te behouden wijzigen de in de bijlage vermelde amenderingen het RPR door middel van voorschriften van tijdelijke aard en wordt dezelfde geldigheidsduur (30 november 2018) aangehouden.
7. De resultaten van de evaluatie krachtens de richtsnoeren inzake de regelgevende activiteiten van de CCR (Besluit 2008-I-3) worden hieronder gegeven.

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

Bijlage 1 van onderhavig besluit beoogt de amendering van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) in de vorm van een specificering van de voorschriften voor de schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken die tijdens de plenaire vergadering in het voorjaar van 2015 zijn aangenomen (protocol 2015-I-7). Deze amendering beoogt de invoering in het RPR van verwijzingen naar de andere reglementen van de CCR waarin de documenten (operationeel handboek, veiligheidsrol) en verklaringen voorzien in de lijst van boordbescheiden krachtens het RPR worden voorgeschreven.



De aard en inhoud van het operationeel handboek en de veiligheidsrol worden nader omschreven in een amending van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR), die op 1 december 2016 in werking zal treden.

De vereiste deskundigheid aangaande het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof wordt gedefinieerd in een amending van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP), die op 1 juli 2016 in werking zal treden (protocol 2015-I-7).

Bijlage 2 van dit besluit beoogt de correctie van een emissie. In het kader van de aanvaarding van de voorschriften voor schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken (Besluit 2015-I-7) zijn de eerste en tweede leden van artikel 7.08 herschreven en zijn tevens nieuwe voorschriften ingevoegd in de derde en vierde leden. De voorschriften van de derde en vierde leden met betrekking tot het toezicht van vóór de aanvaarding van dit Besluit 2015-I-7 hadden behouden moeten blijven en deze leden hadden tot de vijfde en zesde leden van artikel 7.08 vernummerd moeten worden. Deze henummering is echter vergeten in Besluit 2015-I-7. De onderhavige bijlage 2 heeft tot doel deze voorschriften, die tot en met 30 november 2015 van kracht zijn, weer in te voeren. Om het juridische vacuüm tot een minimum te beperken, wordt voorgesteld deze bijlage 2 bij uitzondering in werking te laten treden op 1 februari 2016.

### **Eventuele alternatieven voor de geplande amenderingen**

Het alternatief voor de in bijlage 1 vermelde amending zou zijn om van deze verwijzingen naar het RSP en het ROSR af te zien. Het ontbreken van dergelijke verwijzingen zou geen enkele tegenstrijdigheid tussen de reglementen inhouden. De invoeging van deze verwijzingen in het RPR schept echter meer duidelijkheid over de aard en inhoud van de vereiste verklaringen en documenten (operationele handleiding en veiligheidsrol) en voorkomt verkeerde interpretaties.

### **Consequenties van deze amenderingen**

De in bijlage 1 voorgestelde amending strekt tot wijziging van twee artikelen van de huidige tekst van het RPR. De amending heeft tot doel de verplichte boordbescheiden duidelijk en ondubbelzinnig aan te geven. Deze aanpak strookt met de gehanteerde benadering binnen het RPR om zoveel mogelijk de precieze aard van de documenten aan boord aan te geven (artikel 1.10).

Het eerste lid van de amending in bijlage 1 vult het huidige artikel 1.10 aan met de invoeging van een verwijzing naar het RSP en het ROSR.

Het tweede lid van de amending in bijlage 2 vult het huidige artikel 7.08 aan met de invoeging van een verwijzing naar het RSP.

### **Consequenties indien de amenderingen worden verworpen**

Het zou mogelijk zijn van de amending in bijlage 1 af te zien. In de huidige tekst van het RPR worden echter de exacte aard en inhoud van de veiligheidsrol, het operationeel handboek en de vereiste deskundigheid aangaande het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof niet nader aangegeven. Dit zou kunnen leiden tot afwijkende interpretaties ten opzichte van die van de CCR.

Het zou mogelijk zijn van de amending in bijlage 2 af te zien. Dit zou echter tot gevolg hebben dat de schepen die niet zijn onderworpen aan de verplichting inzake de aanwezigheid van een ter zake kundige bewaking aan boord, van het toezicht vrijgesteld zouden zijn. Dit zou gevolgen voor de veiligheid kunnen hebben indien niemand in staat zou zijn om snel in te grijpen.

## **Besluit**

De Centrale Commissie,

gezien de amenderingen inzake het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn en het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

neemt de in de bijlage bij onderhavig besluit gevoegde amenderingen van het Rijnvaartpolitierglement aan.

De in bijlage 1 vermelde amendering zal van 1 december 2016 tot en met 30 november 2018 van kracht zijn.

De in bijlage 2 vermelde amendering zal van 1 februari 2016 tot en met 30 november 2018 van kracht zijn.

### **Bijlagen**

Bijlage 1: amendering van het Rijnvaartpolitierglement (artikelen 1.10 en 7.08, tweede lid)

Bijlage 2: amendering van het Rijnvaartpolitierglement (artikel 7.08, vijfde en zesde lid)

**Amending van het Rijnvaartpolitierglement**

1. *Artikel 1.10, eerste lid, onderdelen ad) en ae), komt als volgt te luiden:*

- "ad) voor schepen die het kenteken voeren als bedoeld in artikel 2.06, de gedetailleerde gebruiksaanwijzing zoals voorgeschreven onder 1.4.8 van Bijlage T van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn en de veiligheidsrol zoals voorgeschreven in het eerste lid van artikel 8b.03 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn,
- ae) voor schepen die het kenteken voeren als bedoeld in artikel 2.06, de verklaringen van de schipper en van de bemanningsleden die betrokken zijn bij de bunkerprocedure zoals voorgeschreven in artikel 4a.02 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn."

2. *Artikel 7.08, tweede lid, komt als volgt te luiden:*

- "2. De ter zake kundige bewaking wordt verzekerd door een bemanningslid dat
  - a) bij schepen als bedoeld in het eerste lid, onderdeel a), houder is van een verklaring van deskundigheid zoals voorgeschreven in artikel 4a.02 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn,
  - b) bij schepen als bedoeld in het eerste lid, onderdeel b), houder is van de verklaring van deskundigen zoals voorgeschreven in artikel 4.01 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn."

**Bijlage 2 bij protocol 15**

**Amending van het Rijnvaartpolitierglement**

*De volgende vijfde en zesde leden worden als volgt aan artikel 7.08 toegevoegd:*

- "5. Een ander stilliggend schip, alsmede een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting die stilliggen, moeten zijn gesteld onder het toezicht van een persoon die zo nodig snel kan ingrijpen, tenzij het toezicht door de plaatselijke omstandigheden niet vereist wordt of de bevoegde autoriteit een uitzondering toestaat.
  
6. Is er geen schipper dan is de eigenaar, de reder of andere exploitant voor de inzet van de bewaker dan wel voor het onder toezicht stellen van het schip verantwoordelijk."

## PROTOCOL 16

### **Wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement door een voorschrift van tijdelijke aard – Wijziging van de voorschriften inzake het vrije uitzicht (artikel 1.07)**

1. Ter waarborging van de veiligheid van de Rijnvaart moet het uitzicht vanaf de stuurstelling naar alle zijden voldoende vrij zijn. Dit begrip van vrij uitzicht is in artikel 1.07, tweede lid, van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) gedefinieerd, waarin in het bijzonder is vermeld “Het vrije uitzicht mag door de lading of de trim van het schip niet meer worden beperkt dan tot 350 m vóór de boeg. Indien tijdens de vaart het directe uitzicht naar achteren wordt beperkt, mag dit worden gecompenseerd door een optisch hulpmiddel, waarmee over een voldoende ruim gezichtsveld een helder en onvertekend beeld wordt verkregen. Indien bij het doorvaren van een brug of een sluis als gevolg van de lading geen voldoende direct uitzicht naar voren mogelijk is, mag dit tijdens de doorvaart worden gecompenseerd door een periscoop met vlakke spiegels of een radarapparaat dan wel door het opstellen van een uitkijk die constant in hoor- en spreekcontact met de stuurhut staat.” Deze bepalingen zijn als een wijziging van tijdelijke aard bij Besluit 2001-II-15 aangenomen en bij Besluit 2015-I-13 tot en met 30 november 2018 verlengd.
2. In het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) zijn de voorschriften inzake vrij zicht in artikel 7.02 vermeld, waarin in het bijzonder in artikel 2 is voorgeschreven “De dode hoek vóór de boeg van het lege schip met halve voorraden en zonder ballast mag voor de roerganger niet meer dan 250 m zijn.” Deze bepaling is bij Besluit 2002-I-31 in de vorm van een wijziging van tijdelijke aard aangenomen, waarvan de geldigheid tot en met 30 november 2016 is verlengd. Artikel 7.02 van het ROSR is, met het oog op een harmonisatie van de technische voorschriften van de CCR en van de in de Europese Unie geldende technische voorschriften, bij Besluit 2015-II-21 geactualiseerd.
3. In de afgelopen tien jaar is het vervoer van containers op de Rijn voortdurend toegenomen. Tussen Straatsburg en Rotterdam vervoeren de schepen doorgaans vier lagen containers. De bovenste laag containers beperkt het directe vrije zicht vóór de boeg. Aldus wordt de maximale lengte van 350 m van de dode hoek vaak overschreden, hetgeen tot gevaarlijke situaties leidt. Tegelijkertijd beschikken de toezichthoudende autoriteiten niet over duidelijke richtlijnen, aan de hand waarvan zij bijvoorbeeld kunnen weten wanneer een schip kan worden stilgelegd. In sommige gevallen (doorvaren van een brug of een sluis) zijn er namelijk reeds afwijkingen toegestaan, waardoor de dode hoek groter kan zijn dan 350 m.
4. De bestaande teksten van de voorschriften moesten dientengevolge worden verduidelijkt en aan de nieuwe ontwikkelingen van de scheepvaart worden aangepast, zonder afbreuk te doen aan de veiligheid van de Rijnvaart. In het bijzonder moeten eenduidige vereisten worden geformuleerd, aan welke voldaan moet worden om een grotere dode hoek dan 350 m toe te staan. Volgens deze vereisten moet aanvullende apparatuur worden gebruikt, zoals reeds het geval is bij het doorvaren van bepaalde werken. Het is dus noodzakelijk een gecoördineerde wijziging van beide reglementen (ROSR en RPR) uit te voeren
5. Deze wijziging is een voorschrift van tijdelijke aard. De wijziging verwijst namelijk naar de voorschriften van het ROSR die op middellange termijn door de verwijzing naar de ES-TRIN-standaard (Europese standaard voor technische voorschriften voor binnenschepen) worden vervangen.

Deze wijziging kan pas in werking treden op het moment dat de nieuwe tekst van artikel 7.02 van het ROSR in werking treedt, dat wil zeggen met ingang van 1 december 2016. Voorts verwijst deze wijziging naar het tweede lid van artikel 1.07 van het RPR. Dat tweede lid is echter een voorschrift van tijdelijke aard dat tot en met 30 november 2018 geldt. Het onderhavige amendement kan dus slechts tot en met 30 november 2018 gelden.

6. Het resultaat van de evaluatie die overeenkomstig de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) zijn voorzien, wordt navolgend vermeld.

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

De wijziging van het RPR betreft de invoeging van een nieuw derde lid aan artikel 1.07 van het RPR, waarin de vereisten waaraan moet worden voldaan om een dode hoek vóór het schip van meer dan 350 m toe te staan, worden gedefinieerd. Aldus kunnen hogere ladingen, in het bijzonder van containers, worden vervoerd.

De vergroting van de dode hoek vóór het schip is in elk geval beperkt tot 500 m. Daarom zijn de eisen van toepassing op een dode hoek met een lengte begrepen tussen 350 m en 500 m.

Deze vereisten betreffen radar- en camera-installaties. Deze hulpmiddelen moeten adequaat zijn, als bedoeld in artikel 7.02 van het ROSR. Voorts moet de apparatuur aan de boeg van het schip zijn geïnstalleerd. Deze aanvullende apparatuur moet overeenkomstig artikel 7.02 van het ROSR als geschikt erkend zijn. Tenslotte is voor het gebruik van een radar bijzondere kennis, die in het eerste lid van artikel 6.32 van het RPR is vastgelegd, vereist. Om die reden is tevens een verwijzing naar dat artikel ingevoegd.

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

Het toelaten van een dode hoek van meer dan 500 m had een alternatief kunnen zijn. De vergroting van de dode hoek vóór het schip tot een lengte begrepen tussen 350 m en 500 m is een compromis dat de mogelijkheid biedt ervaringen te verwerven met het gebruik van hulpmiddelen die het gebrek aan direct uitzicht binnen de 500 m vóór de boeg verhelpen.

### **Consequenties van deze wijzigingen**

Deze wijzigingen hebben geen negatief gevolg voor de scheepvaart. Zij houden namelijk geen extra beperkingen in aangezien zij een extra (optionele) mogelijkheid bieden, volgens welke een vergroting van de dode hoek tot een lengte begrepen tussen 300 m en 500 m kan worden toegestaan, mits aan aanvullende vereisten wordt voldaan.

Daarentegen wordt door deze wijzigingen een duidelijk juridisch kader bepaald die de ontwikkeling, in het bijzonder de ontwikkeling van vervoer van containers in vier lagen, bevordert. Dit betreft vaak schepen met een lengte van meer dan 110 m en deze zijn reeds met een radar als bedoeld in artikel 22a.05, eerste lid, onderdeel b, van het ROSR uitgerust. De extra kosten betreffen dus voornamelijk de uitrusting met camera-installaties. Deze extra kosten worden op € 10 000 geraamd.

Voor schepen zonder radar- of camera-installatie, worden de extra kosten op € 30 000 geraamd (RP/G (11) 21) = RV/G (11) 50 = JWG (11) 56).

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

Het verwerpen van deze wijzigingen zou een status-quo ten gevolge hebben.

Eenzijds zou daardoor de veiligheid van de Rijnvaart niet verhoogd kunnen worden. Immers, wanneer een schip met de vereiste hulpmiddelen wordt uitgerust, dan dragen deze, onafhankelijk van de werkelijke dode hoek, bij aan een verbetering van het uitzicht naar voren, hetgeen een verbetering van de huidige situatie inhoudt.

Anderzijds zou de verwerping een mogelijkheid om aan de welvaart van de Rijnvaart bij te dragen onbenut laten, omdat schepen onder bepaalde omstandigheden minder, containers kunnen vervoeren.

## **Besluit**

De Centrale Commissie

op voorstel van haar Comité Politie-reglement,

in het streven naar de bevordering van de welvaart van de Rijnvaart en naar een verhoogde veiligheid,

met het oog op de aanpassing aan de technische ontwikkeling op het gebied van de veiligheid en rekening houdend met de behoeften van de scheepvaart,

neemt de in het onderhavige besluit vermelde wijziging van artikel 1.07 van het Rijnvaartpolitie-reglement aan.

De in de bijlage vermelde wijziging zal van 1 december 2016 tot en met 30 november 2018 van kracht zijn.

## **Bijlage**

**Bijlage bij protocol 16**

1. *Artikel 1.07, derde lid, komt te luiden:*

- “3. In afwijking van de eerste volzin van het tweede lid, mag het vrije uitzicht bij het gelijktijdige gebruik van radar en camera-installaties tot 500 m vóór de boeg worden beperkt, indien
- a) door bedoelde hulpmiddelen het uitzicht van 350 m tot 500 m vóór de boeg wordt gewaarborgd,
  - b) aan de eisen van artikel 6.32, eerste lid, wordt voldaan,
  - c) de radarantennes en de camera's aan de boeg van het schip zijn geïnstalleerd,
  - d) deze hulpmiddelen overeenkomstig artikel 7.02 van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn als geschikt erkend zijn.”

2. *Het huidige derde, vierde en vijfde lid worden het vierde, vijfde en zesde lid.*



## PROTOCOL 17

### **Definitieve amending van het Rijnvaartpolitierglement – Amending van de bepalingen voor het riviergedeelte met waarschuwingsposten Oberwesel - St. Goar (inhoudsopgave, artikelen 9.07, 9.08, 12.02, 12.03 en bijlage 9)**

1. Op het riviergedeelte tussen Oberwesel en St. Goar wordt het scheepvaartverkeer sinds 1972 met lichttekens overeenkomstig artikel 12.02 van het Rijnvaartpolitierglement (RPR) geregeld. Deze regeling is nodig omdat door het nauwe en bochtige dal onvoldoende visueel contact voor de schepen bestaat en ook het rechtstreekse marifoonverkeer tussen de schepen niet storingsvrij kan verlopen. De schepen die het riviergedeelte met waarschuwingsposten binnenvaren moeten zich per marifoon melden bij de districtscentrale Oberwesel. Deze centrale geeft vervolgens aan de hand van de afmetingen van de schepen en de samenstellen de vereiste lichttekens voor de verschillende gedeelten die worden bevaren. De opvaart moet in voorkomend geval op de afvaart wachten. Het gedeelte met een lengte van circa vijf kilometer is momenteel opgedeeld in vier waarschuwingstrajecten.
2. Het onderhavige voorstel beoogt niet alleen de vereenvoudiging en de verduidelijking van de betrokken voorschriften, maar heeft vooral tot doel het waarschuwingsgedeelte bovenstrooms uit te breiden en de lengte van de verschillende waarschuwingstrajecten te harmoniseren. Dit laatste aspect vereist de inrichting van een vijfde waarschuwingstraject.
3. De voorgestelde bovenstroomse uitbreiding maakt het mogelijk een belangrijk ongevallenspunt bij de Tauberwerth in de waarschuwingregeling op te nemen. Door de geplande harmonisatie van de lengte van de verschillende waarschuwingstrajecten wordt de doorvaart van dit riviergedeelte vereenvoudigd.
4. Voor de eenvoudige visualisering van het waarschuwingsgedeelte en de verduidelijking van de overeenkomstige regelingen moeten de schippers over een geschikte kaart kunnen beschikken, die als bijlage bij het RPR wordt opgenomen.
5. Deze voorschriften werden door de CCR tijdens de najaarszitting in 2012 aangenomen in de vorm van voorschriften van tijdelijke aard (Besluit 2012-II-13 en Besluit 2013-II-17, waarbij het laatstgenoemde besluit uitsluitend betrekking had op een wijziging van de terminologie in de Nederlandse versie), en zijn van kracht sinds 1 december 2013. In de afgelopen twee jaar hebben deze voorschriften ertoe bijgedragen de veiligheid in de Rijnvaart te verhogen, zonder het verkeer daardoor te belemmeren. Het oorspronkelijke doel is dus bereikt en de voorschriften van tijdelijke aard kunnen worden omgezet in een definitieve amending van het RPR.
6. De formulering van de definitieve amending komt in essentie overeen met het voorschrift van tijdelijke aard. Alleen de formulering van onderdeel a in het eerste lid van artikel 12.03 werd gewijzigd, om ervoor te zorgen dat ook schepen met een lengte van exact 110 m hieronder vallen. De formulering van het voorschrift dat werd aangenomen door besluit 2012-II-13 (minder dan 110 m / meer dan 110 m), bevat namelijk een onnauwkeurigheid als het gaat om de regeling die van toepassing is op schepen met een lengte van precies 110 m. Verder is bijlage 9 op één plaats aangepast, omdat de grens tussen het eerste en tweede gedeelte van de waterweg op een verkeerde plaats was aangegeven. Deze grens bevindt zich bij het boeienpaar bij de haven Oberwesel en moet qua kleur worden aangepast.
7. Het resultaat van de evaluatie overeenkomstig de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) wordt hieronder gegeven.

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

De Rijn tussen Oberwesel en St. Goar stelt bijzondere nautische eisen aan de schippers. De waarschuwingregeling heeft de veiligheid op dit riviergedeelte verhoogd, maar dit traject blijft het Rijngedeelte waar de meeste ongevallen plaatsvinden. De voorgestelde amendering beoogt de veiligheid te vergroten en het vlotte verloop van de scheepvaart te verbeteren.

- De voorgestelde vereenvoudiging en verduidelijking van de voorschriften vergroot het inzicht en het begrip van de schippers met betrekking tot de regelingen.
- De harmonisatie van de lengte van de verschillende waarschuwingstrajecten vereenvoudigt de vaartechnische eisen die op dit gedeelte aan de schippers worden gesteld.
- De bovenstroomse uitbreiding van het waarschuwingsgedeelte maakt het mogelijk een belangrijk ongevallenpunt in het waarschuwingsgedeelte op te nemen.

De verschillende voorgestelde wijzigingen van de voorschriften van het RPR worden in document RP/G (12) 46 rev. 1 toegelicht en gemotiveerd.

Tenslotte is artikel 9.08 geactualiseerd: voor het bereiken van de verkeerscentrale Oberwesel moet kanaal 24 en niet meer kanaal 22 worden gebruikt. Hierdoor kan de marifoonverbinding met de verkeerscentrale worden verbeterd. Kanaal 22 was namelijk onderhevig aan storingen.

### **Eventuele alternatieven voor de geplande amendering**

Het riviergedeelte zou in principe aangepast kunnen worden aan een zelfmelding. Dit zou echter – onder andere – een uitgebreide aanpassing met aanvullende uitrustingen vereisen voor de schepen die dit riviergedeelte bevaren. De invoering van een dergelijke regeling zou – gezien de bijzondere nautische moeilijkheden op dit traject – echter uitgebreide voorafgaande studies en praktijkproeven nodig maken. Het lijkt dan ook onrealistisch dat dit alternatief binnen afzienbare tijd kan worden gerealiseerd.

### **Consequenties van deze amendering**

Deze amendering heeft geen negatieve gevolgen voor de scheepvaart. Het kan eerder worden verwacht dat de Rijn tussen Oberwesel en St. Goar voortaan eenvoudiger bevaren kan worden, waarbij de voorgestelde amendering het aantal ongevallen en overtredingen bij het ontmoeten zou terugbrengen of ten minste de gevolgen van mogelijke ongevallen zou minimaliseren. Deze amendering heeft de afgelopen twee jaar niet tot een belemmering van het scheepsverkeer geleid. Er deden zich geen ongevallen voor en het aantal overtredingen bij het ontmoeten nam in lichte mate af. Het bedrijfsleven is geraadpleegd en heeft positief op de nieuwe regeling gereageerd.

### **Consequenties als de amendering wordt verworpen**

De bestaande situatie zou behouden blijven indien de amendering wordt verworpen. Dit zou echter mogelijke verbeteringen met betrekking tot de veiligheid en de vlotheid van de scheepvaart op dit gedeelte van de Rijn in de weg staan.

## **Besluit**

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politie-reglement,

ter vereenvoudiging en ter verduidelijking van de voorschriften inzake de waarschuwing tussen Oberwesel en St. Goar, ter bovenstroomse uitbreiding van het riviergedeelte met waarschuwingsposten en ter harmonisatie van de lengte van de waarschuwingsgedeelten,

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde amending van het Rijnvaartpolitie-reglement aan.

De in de bijlage vermelde amending treedt in werking met ingang van 1 december 2016.

## **Bijlage**

### **Amendering van het Rijnvaartpolitierglement**

1. *De inhoudsopgave wordt als volgt gewijzigd:*

a) *De vermelding bij artikel 12.02 komt te luiden:*

"12.02        Functie van de waarschuwingsposten op het riviergedeelte Oberwesel – St. Goar".

b) *De vermelding bij artikel 12.03 wordt als volgt ingevoegd:*

"12.03        Bijzondere vaarregels voor het riviergedeelte met waarschuwingsposten".

c) *De vermelding bij bijlage 9 komt te luiden:*

"Bijlage 9:    Waarschuwingspost Oberwesel - St. Goar km 548,50 - 555,43".

2. *Artikel 9.07 derde lid, onder c, komt te luiden:*

"c) De schipper van een schip of een samenstel met een lengte van meer dan 110 m moet zich overeenkomstig artikel 12.03, tweede lid en zesde lid, onder b, melden."

3. *Artikel 9.08 komt te luiden:*

#### **"Artikel 9.08**

##### *Nachtvaart op het riviergedeelte Bingen - St. Goar*

Tussen Bingen (km 530,00) en St. Goar (km 556,00) mag des nachts een schip slechts varen indien het gebruik maakt van marifoon op kanaal 10 (schip-schip) en kanaal 18 respectievelijk 24, en moet een afvarend schip gebruik maken van radar."

4. *Artikel 12.02 komt te luiden:*

#### **"Artikel 12.02**

##### *Functie van de waarschuwingsposten op het riviergedeelte Oberwesel – St. Goar*

1. Het riviergedeelte dat door de districtscentrale Oberwesel wordt gewaarschuwd (riviergedeelte met waarschuwingsposten), bevindt zich in de sector van km 548,50 tot km 555,43 (bijlage 9).

2. In het riviergedeelte Oberwesel-St. Goar zijn de volgende waarschuwingsposten opgesteld:

Post A: km 550,57, linkeroever, bij de Ochsenturm te Oberwesel;

Post B: km 552,80, linkeroever, bij de Kammereck;

Post C: km 553,61, linkeroever, bij de Betteck;

Post D: km 554,34, linkeroever, tegenover de Loreley ("Die Lützelsteine");

Post E: km 555,43, linkeroever, bij Die Bank.

3. De nadering van afvaart, met uitzondering van kleine schepen, wordt aan de opvaart aangekondigd door de waarschuwingsposten A, C, D en E.

Op de betreffende gedeelten toont elke waarschuwingspost zijn lichttekens aan de opvaart, op boven elkaar geplaatste bordes als volgt:

Bord	Nr. van het gedeelte	Bovenstroomse grens van het gedeelte	Benedenstroomse grens van het gedeelte
Post A: bij de Ochsenturm			
Boven	1	km 548,50	km 549,50
Onder	2	km 549,50	km 550,57
Post C: bij de Betteck			
Boven	3	km 550,57	km 551,30
Midden	4	km 551,30	km 552,40
Onder	5	km 552,40	km 553,60
Post D: tegenover Loreley ("Die Lützelsteine")			
Boven	4	km 551,30	km 552,40
Midden	5	km 552,40	km 553,61
Onder	6	km 553,61	km 554,34
Post E: bij Die Bank			
Boven	6	km 553,61	km 554,34
Onder	7	km 554,34	km 555,43

4. De door de waarschuwingsposten gegeven tekens hebben voor de betreffende gedeelten de volgende betekenis:

- a) drie witte lichtstrepen in de vorm van een driehoek (fig. 1):  
op het gedeelte bevindt zich afvarend ten minste één samenstel met een lengte van meer dan 110 m.

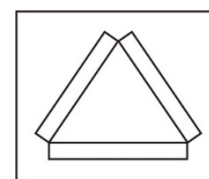


Fig. 1

- b) twee witte lichtstrepen in de vorm van een dak (fig. 2):  
op het gedeelte bevindt zich afvarend ten minste één samenstel met een lengte van niet meer dan 110 m, of één schip met een lengte van meer dan 110 m of met een breedte van meer dan 15 m.

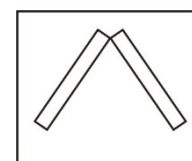


Fig. 2

- c) een naar rechts neigende witte lichtstreep (fig. 3):  
op het gedeelte bevindt zich afvarend ten minste één schip met een lengte van niet meer dan 110 m.

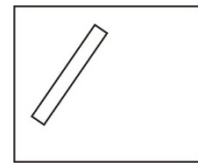


Fig. 3

- d) een horizontale witte lichtstreep (fig. 4):  
op het gedeelte bevindt zich geen afvaart.

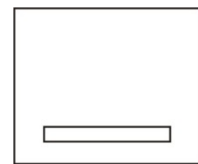


Fig. 4

5. De waarschuwingsposten kunnen bovendien de volgende tekens geven:
- a) op post A
    - aa) een alleen voor de afvaart zichtbaar wit licht:  
aan de afvaart wordt aangeduid dat de waarschuwingspost in bedrijf is.
    - bb) aanvullend een alleen voor de afvaart zichtbaar wit knipperlicht:  
een samenstel met een lengte van meer dan 110 m vaart bij de Tauberwerth (gedeelte 3) stroomopwaarts.
  - b) op post B  
een alleen voor de afvaart zichtbaar wit knipperlicht:  
een opvarend gekoppeld samenstel of een duwstel, waarvan de lengte meer dan 110 m bedraagt, vaart om de Betteck heen.
6. Wanneer de afvaart moet stilsthouden, wordt zulks door twee, slechts voor haar zichtbare, rode lichten boven elkaar op de posten A of B aangeduid.

Wanneer de opvaart moet stilsthouden, wordt zulks door twee, slechts voor haar zichtbare, rode lichten boven elkaar op de posten D of E aangeduid."

5. Artikel 12.03 wordt als volgt ingevoegd:

**"Artikel 12.03**

*Bijzondere vaarregels voor het riviergedeelte met waarschuwingsposten*

1. Bij de Bankeck (km 555,60 tot km 555,20), bij de Betteck (km 553,61 tot km 553,30) en bij de Jungferngrund (km 551,20 tot km 550,60) is het in bepaalde verkeerssituaties verboden te ontmoeten.

Het verbod tot ontmoeten geldt:

- a) voor een opvarend schip of samenstel met een lengte van niet meer dan 110 m, met uitzondering van een klein schip, indien op post A, C of E in het onderste veld een lichtsein overeenkomstig artikel 12.02, vierde lid, onder a, aan dit schip of samenstel wordt getoond,
- b) voor een opvarend schip met een lengte van meer dan 110 m, indien op post A, C of E in het onderste veld een lichtsein overeenkomstig artikel 12.02, vierde lid, onder a of b, aan dit schip wordt getoond,
- c) voor een opvarend samenstel met een lengte van meer dan 110 m, indien op post A, C of E in het onderste veld een lichtsein overeenkomstig artikel 12.02, vierde lid, onder a, b of c, aan dit samenstel wordt getoond.

Bij een verbod tot ontmoeten als bedoeld in de eerste volzin moet een opvarend schip beneden de Bankeck, de Betteck dan wel de Tauberwerth stilhouden, tot de afvarende schepen respectievelijk km 555,60, km 553,60 dan wel km 551,20 zijn voorbijgevaren.

2. Een opvarend schip, met uitzondering van een klein schip, moet bij het naderen van de Bankeck, de Betteck dan wel de Tauberwerth de afvarende schepen via de marifoon oproepen en hun verzoeken hun categorie, hun naam, hun positie en hun vaarrichting op te geven.
3. Na overschrijding van het hoogwaterpeil I op de peilschaal bij Kaub (4,60 m) geldt voor alle schepen en samenstellen, met uitzondering van kleine schepen, bij de Bankeck (km 555,60 tot km 555,20), bij de Betteck (km 553,60 tot km 553,30) en bij de Jungferngrund (km 551,20 tot km 550,60) een verbod tot ontmoeten en voorbijlopen.
4. Een afvarend schip met een breedte van 15 m en meer moet bij km 548,00 op kanaal 18 "Oberwesel Wahrschau" oproepen en zijn categorie, zijn naam, zijn positie, zijn breedte en zijn vaarrichting opgeven.
5. Een schip, met uitzondering van een klein schip, dat binnen het riviergedeelte dat met waarschuwingsposten geregeld wordt aanlegt of afvaart dan wel keert en weer terug vaart, moet dit per marifoon op kanaal 18 meedelen aan de districtscentrale via de oproepcode "Oberwesel Wahrschau".

6. Is de waarschuwingspost buiten bedrijf, gelden, behalve voor een klein schip, de volgende voorschriften:

- a) De voorschriften onder het eerste en het tweede lid gelden voor alle opvarende schepen en samenstellen.

Indien er zich geen afvarend schip meldt, mag een opvarend schip de Banheck, de Betteck dan wel de Jungferngrund niet voorbijvaren dan nadat het op kanaal 10 een lage toon met een tijdsduur van één seconde heeft ontvangen. Deze toon dient ter controle van het op juiste wijze functioneren van de marifoon op het riviergedeelte tussen Oberwesel en St. Goar.

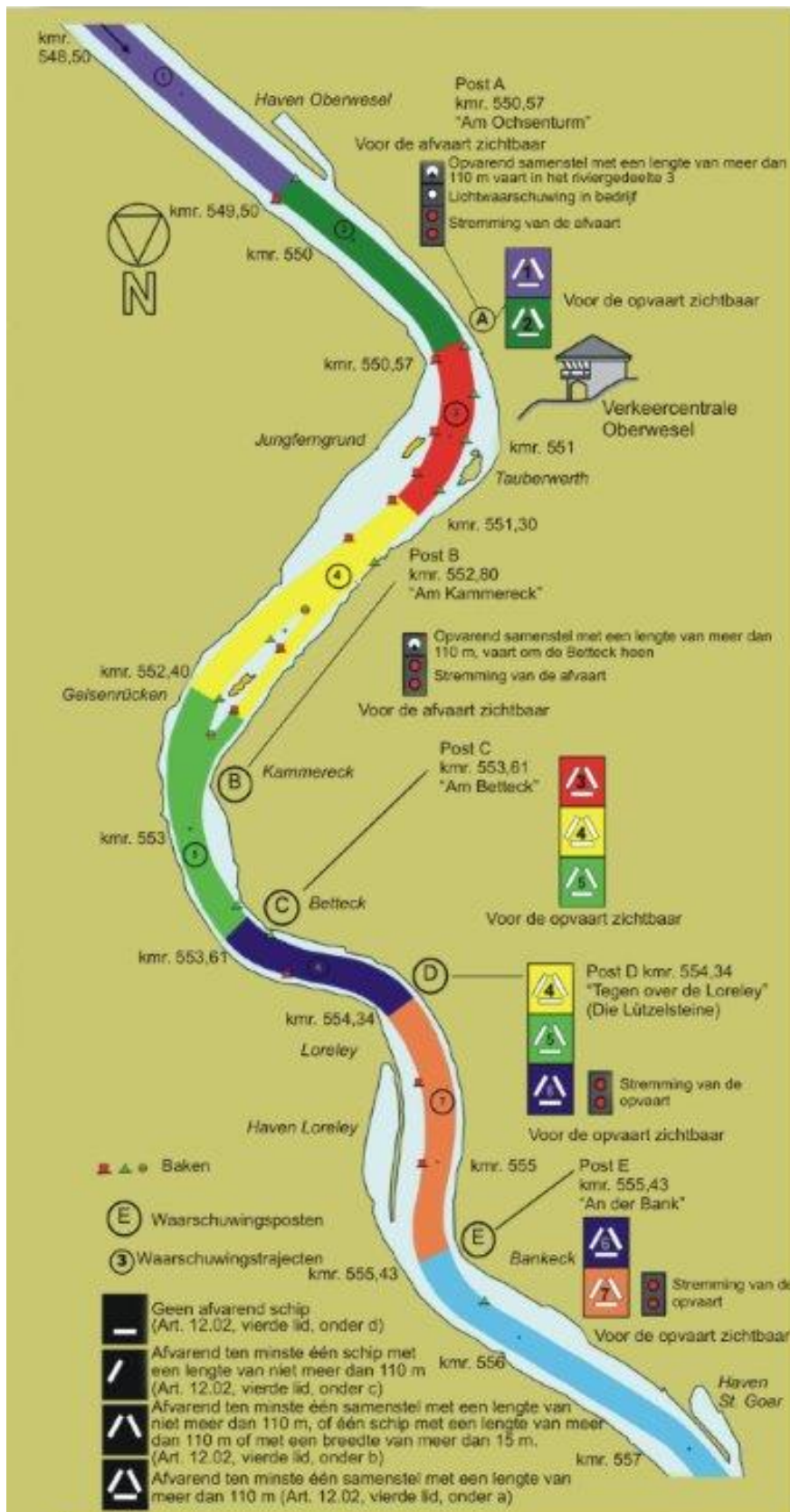
- b) Een afvarend schip moet bij het voorbijvaren van km 548,50 boven de haven van Oberwesel, van de bovenstroomse splitsingston bij de Geisenrücken (km 552,00) en van de Betteck (km 553,60) zijn categorie, zijn naam, zijn positie en zijn vaarrichting opgeven. Het moet dezelfde inlichtingen geven wanneer het daartoe door een opvarend schip wordt opgeroepen. Na iedere melding moet het opnieuw op de marifoon uitluisteren. "



6. Bijlage 9 komt te luiden:

"Bijlage 9

### Waarschuwingspost Oberwesel - St. Goar km 548,50 - 555,43



## PROTOCOL 18

### **Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (artikelen 7.02, derde lid, 8.02, vijfde lid, 9.15, negende en tiende lid en 24.02, tweede lid)**

#### **Besluit**

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

- a) Artikel 7.02 derde lid – Stuurhuis, vrij zicht  
(aangenomen bij Besluit 2000-III-20, laatstelijk verlengd bij Besluit 2012-II-16).
- b) Artikel 8.02, vijfde lid – Veiligheid  
(aangenomen bij Besluit 2006-II-25, laatstelijk verlengd bij Besluit 2012-II-16).
- c) Artikel 9.15, negende en tiende lid – Kabels  
(aangenomen bij Besluit 2006-II-25, laatstelijk verlengd bij Besluit 2012-II-16).
- d) Artikel 24.02, tweede lid – Overgangsbepaling bij artikel 9.15, tiende lid  
(aangenomen bij Besluit 2006-II-25, laatstelijk verlengd bij Besluit 2012-II-16).

Het voorschrift zoals bedoeld onder onderdeel a geldt vanaf 1 april 2016 tot en met 30 november 2016.

De voorschriften zoals bedoeld in onderdelen b, c en d gelden vanaf 1 april 2016 tot en met 31 maart 2019.

## PROTOCOL 19

### **Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn - Erkenning van andere gelijkwaardige normen voor boordzuiveringsinstallaties (artikel 14a.07)**

1. De CCR heeft bij Besluit 2010-II-27 besloten met een nieuw hoofdstuk 14a uniforme goedkeuringsprocedures voor boordzuiveringsinstallaties in te voeren. Deze voorschriften vormen een aanvulling op de geldende eisen aan voorzieningen voor het verzamelen en het verwijderen van huishoudelijk afvalwater aan boord van passagiersschepen krachtens artikel 15.14 van het ROSR.
2. In het kader van het Verdrag inzake de Verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, van 9 september 1996 (CDNI), in werking getreden op 1 november 2009, werden grenswaarden, waaraan bij de afvoer van boordzuiveringsinstallaties moet worden voldaan, gedefinieerd.
3. In het reglementaire kader van de Europese Unie zijn met Richtlijn 2012/49/EU van de Commissie van 10 december 2012 tot wijziging van bijlage II Richtlijn 2006/87/EG van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, voorschriften ingevoerd die gelijkwaardig zijn aan die van hoofdstuk 14a van het ROSR. Dientengevolge beschikt de Europese Unie over goedkeuringsprocedures voor boordzuiveringsinstallaties die bestemd zijn voor inbouw aan boord van binnenschepen. De grenswaarden waaraan bij de typekeuring en het gebruik van boordzuiveringsinstallaties voldaan moet worden zijn identiek aan die voor fase II van hoofdstuk 14a van het ROSR zijn voorzien.
4. Deel IX van aanhangsel VI van bijlage II van de gewijzigde Richtlijn 2006/87/EG voorziet de erkenning door de Europese Unie van typegoedkeuringen die volgens Besluit 2010-II-27 van de CCR zijn afgegeven.
5. In Duitsland is in 2015 een eerste typegoedkeuring voor een boordzuiveringsinstallatie in het kader van Richtlijn 2006/87/EG afgegeven.
6. Het resultaat van de evaluatie krachtens de richtsnoeren over de reglementaire werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) wordt onderstaand gegeven.

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

Met de bij dit besluit vermelde bijlage ter wijziging van artikel 14a.07 van het ROSR wordt de erkenning van typegoedkeuringen van boordzuiveringsinstallaties die overeenkomstig Richtlijn 2006/87/EG zoals gewijzigd bij Richtlijn 2012/49/EU zijn afgegeven, beoogd.

Richtlijn 2006/87/EG voorziet reeds de erkenning van typegoedkeuringen die overeenkomstig het ROSR in de Europese Unie zijn afgegeven. Met deze wijziging wordt een wederzijdse erkenning mogelijk.

Het binnenvaartbedrijfsleven acht het wenselijk dat boordzuiveringsinstallaties met een EU-typegoedkeuring ook aan boord van schepen die door middel van het Certificaat van onderzoek zijn toegelaten, gebruikt kunnen worden.

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

Geen

#### **Consequenties van deze wijziging**

Met de in de bijlage voorgestelde wijziging kan de inbouw van een door een lidstaat van de Europese Unie overeenkomstig Richtlijn 2006/87/EG erkende boordzuiveringsinstallatie aan boord van een schip met een Certificaat van onderzoek, worden goedgekeurd.

## **Besluit**

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Reglement van onderzoek,

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

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

gelet op de wens het scheepvaartbedrijfsleven uit zo veel mogelijk geschikte installaties te kunnen laten kiezen,

wensende dubbele goedkeuringen en daardoor onnodige administratieve overlast te vermijden,

onder verwijzing naar Besluit 2010-II-27 inzake eisen aan boordzuiveringsinstallaties (hoofdstuk 14a),

overwegende dat de Europese Unie technische voorschriften voor boordzuiveringsinstallaties aan boord van binnenschepen in Richtlijn 2006/87/EG zoals gewijzigd bij Richtlijn 2012/49/EU heeft aangenomen,

vaststellend dat de aangenomen voorschriften in het Reglement van onderzoek en de aangenomen voorschriften in Richtlijn 2006/87/EG gelijkwaardig zijn,

neemt de als bijlage bij dit besluit gevoegde wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn aan.

De in de bijlage vermelde wijziging treedt op 1 december 2016 in werking.

## **Bijlage**

### Wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn

Artikel 14a.07, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

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

Gebruik van de boordzuiveringsinstallatie	Voorschrift	Indeling/Categorie	Eisen
Alle	Richtlijn 2006/87/EG gewijzigd bij Richtlijn 2012/49/EG	Alle	Geen

## PROTOCOL 20

### Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn - Informatie- en navigatieapparatuur

#### (Bijlage M, deel I, artikelen 1 en 3)

1. Artikel 7.06, eerste lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) voorziet het volgende: "Inland ECDIS-apparaten, die in de navigatiemodus kunnen worden gebruikt, worden beschouwd als radarapparatuur. Zij moeten tevens voldoen aan de eisen van Inland ECDIS in de op de dag van afgifte van de typegoedkeuring geldige editie."
2. Uit deze bepalingen blijkt dat Inland ECDIS-apparaten die in de navigatiemodus worden gebruikt moeten voldoen aan de delen I en III van de bijlage van het ROSR die op radarapparatuur van toepassing zijn. De in de navigatiemodus gebruikte Inland ECDIS-apparaten moeten krachtens artikel 3 van deel I van bijlage M meer in het bijzonder voldoen aan de eisen van de Europese norm EN 302 194-1 : 2006.
3. De Inland ECDIS-standaard (editie 2.3) van de CCR voorziet dat de Inland ECDIS-apparaten die worden gebruikt in de navigatiemodus in systeemconfiguraties 2 en 3 niet hoeven te voldoen aan de eisen van de Europese norm en dat de EG-conformiteitsverklaring van de fabrikant volstaat.
4. Deze discrepantie tussen het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) en de Inland ECDIS-standaard met betrekking tot de vereisten voor Inland ECDIS-apparaten die worden gebruikt in de navigatiemodus in systeemconfiguraties 2 en 3 van de Inland ECDIS-standaard is door de Werkgroep RIS vastgesteld en nader onderzocht.
5. Het Comité Reglement van Onderzoek is bijgevolg tot de conclusie gekomen dat een wijziging van het ROSR nodig is om de voorschriften van het ROSR in overeenstemming te brengen met die van de Inland ECDIS-standaard voor de Inland ECDIS-apparaten die in de navigatiemodus in systeemconfiguraties 2 en 3 van de Inland ECDIS-standaard worden gebruikt. Deze wijziging beoogt een dubbelzinnigheid op te heffen bij de toepassing van de voorschriften, zonder afbreuk aan het veiligheidsniveau te doen.
6. Deze wijziging voert tot de volgende rechtssituatie: in afwijking van de Europese norm EN 302 194-1 : 2006 volstaat voor de hardware van Inland ECDIS-apparaten die in de navigatiemodus in configuratie 2 of 3 worden gebruikt op basis van de Inland ECDIS-standaard, editie 2.3, paragraaf 1, punt 5.2, in verband met paragraaf 4, punt 2.2.2 of 2.2.3, een conformiteitsverklaring van de fabrikant
7. De beeldschermen die in de navigatiemodus in systeemconfiguratie 3 worden gebruikt en de benodigde hardwarecomponenten die bestemd zijn voor de doorgifte van radarinformatie van de radarprocessor voor de weergave op het beeldscherm van het Inland ECDIS-apparaat zijn echter van doorslaggevende invloed op de kwaliteit van de op het Inland ECDIS-apparaat weergegeven radarafbeelding. Voor de genoemde componenten is de overlegging van de EG-conformiteitsverklaring dan ook onvoldoende en is een controle van de bevoegde autoriteit vereist.
8. De wijziging brengt in de laatste plaats enkele redactionele correcties in de Duitse en Nederlandse versies van artikel 1, deel I, bijlage M van het ROSR aan.
9. Het resultaat van de evaluatie overeenkomstig de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) wordt hieronder gegeven.

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

De wijziging beoogt de opheffing van een discrepantie tussen de voorschriften van het ROSR en die van de Inland ECDIS-standaard inzake de vereisten voor Inland ECDIS-apparaten die in de navigatiemodus in systeemconfiguraties 2 en 3 van de Inland ECDIS-standaard worden gebruikt. De voorschriften van het ROSR worden op deze wijze in overeenstemming gebracht met de Inland ECDIS-standaard.

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

Een alternatief zou een aanpassing van de Inland ECDIS-standaard aan de eisen van het ROSR zijn: de in de navigatiemodus gebruikte Inland ECDIS-apparaten moeten ongeacht hun configuratie voldoen aan de voorschriften van de Europese norm EN 302 194-1 : 2006. Dit alternatief zou echter niet compatibel zijn met de ECDIS-apparaten op de markt.

### **Consequenties van deze wijziging**

De wijziging brengt enkele redactionele correcties in de Duitse en Nederlandse versies van artikel 1, deel I, bijlage M van het ROSR aan.

Artikel 3 van deel I van bijlage M wordt aangevuld met een derde lid om de vereisten te preciseren die van toepassing zijn op Inland ECDIS-apparaten die in de navigatiemodus in configuraties 2 en 3 van de Inland ECDIS-standaard worden gebruikt. In afwijking van de Europese norm EN 302 194-1 : 2006 volstaat voor de hardware van Inland ECDIS-apparaten die in de navigatiemodus in configuratie 2 of 3 worden gebruikt op basis van de Inland ECDIS-standaard, editie 2.3, paragraaf 1, punt 5.2, in verband met paragraaf 4, punt 2.2.2 of 2.2.3, een conformiteitsverklaring van de fabrikant Deze afwijking is echter niet van toepassing op de beeldschermen die in de navigatiemodus in systeemconfiguratie 3 worden gebruikt en de hardwarecomponenten die nodig zijn voor de doorgifte van radarinformatie van de radarprocessor voor de weergave op het beeldscherm van het Inland ECDIS-apparaat.

De wijziging voegt tevens een aanhangsel toe aan deel I van bijlage M van het ROSR met figuren om de systeemconfiguraties 2 en 3 van de Inland ECDIS-standaard te beschrijven. Deze figuren komen overeen met die uit de Inland ECDIS-standaard, editie 2.3.

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

Een verwerping van deze wijziging zou de rechtsonzekerheid in stand houden met betrekking tot de eisen voor de Inland ECDIS-apparaten die worden gebruikt in de navigatiemodus.

## **Besluit**

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Reglement van Onderzoek,

in het streven naar de verduidelijking van bepaalde voorschriften en naar de harmonisatie van bepaalde voorschriften van het ROSR met de overeenkomstige doelstellingen van de Inland ECDIS-standaard,

keurt de wijzigingen goed van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, in bijlage bij onderhavig besluit gevoegd.

De wijzigingen zoals vermeld in bijlage gelden vanaf 1 december 2016.

## **Bijlage**



## Wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn

1. *Bijlage M, deel I, artikel 1, wordt als volgt gewijzigd:*

### "Artikel 1

#### *Toepassing*

In deze voorschriften zijn de minimumeisen voor radarinstallaties voor de Rijnvaart vastgelegd, alsmede de keuringsvoorwaarden waaronder aan de minimumeisen moet worden voldaan. Inland ECDIS-apparaten, die in de navigatiemodus kunnen worden gebruikt, worden beschouwd als radarinstallaties als bedoeld in deze voorschriften."

2. *De volgende derde lid wordt aan bijlage M, deel I, artikel 3, toegevoegd:*

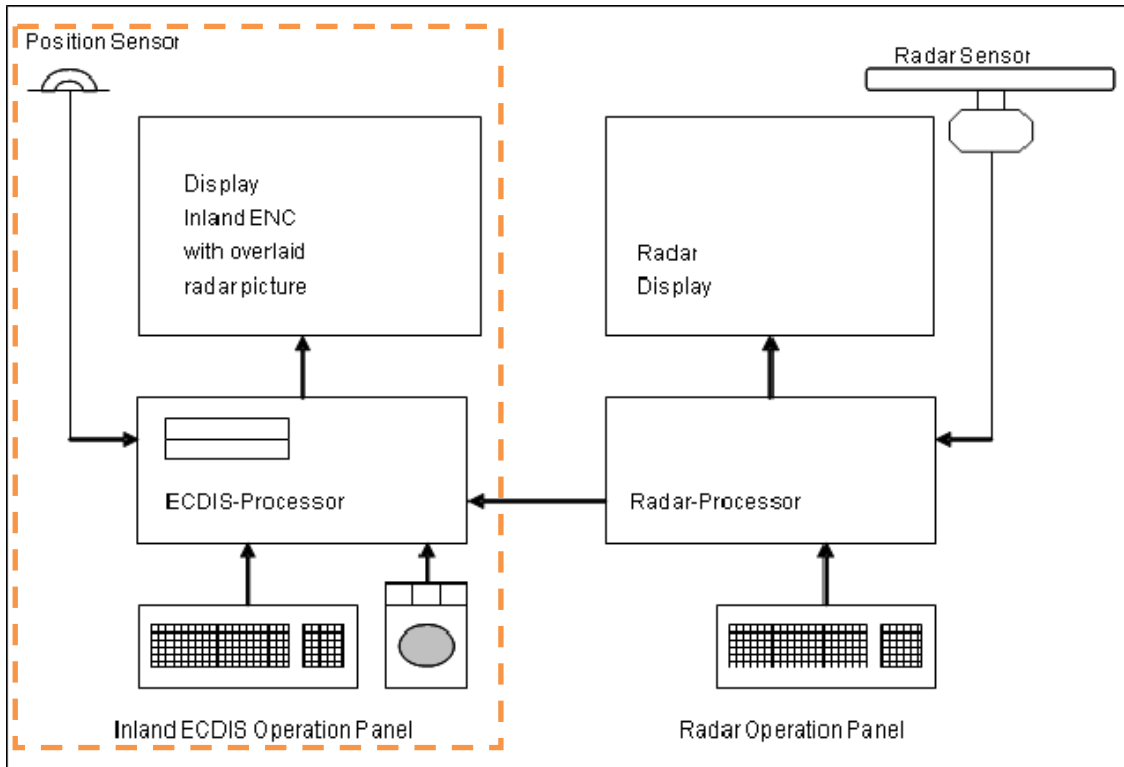
- "3. In afwijking van het tweede lid volstaat voor de hardware van Inland ECDIS-apparaten die in de navigatiemodus in configuratie 2 of 3 op basis van de Inland ECDIS-standaard editie 2.3 paragraaf 1 punt 5.2 in verband met paragraaf 4 punt 2.2.2 of 2.2.3 gebruikt worden, een conformiteitsverklaring van de fabrikant, waarin wordt bevestigd dat de hardware
- a) zo is geconstrueerd en vervaardigd, dat de typische belastingen en omgevingsvoorwaarden, zoals die op een schip voorkomen, zonder verlies van kwaliteit en betrouwbaarheid worden doorstaan, en
  - b) de werking van andere communicatie- en navigatieapparatuur aan boord niet stoort.

De eerste zin is niet van toepassing op beeldschermapparatuur die in de navigatiemodus in systeemconfiguratie 3 wordt gebruikt, noch op hardwarecomponenten die bestemd zijn voor de doorgifte van radarinformatie voor de weergave op het beeldscherm van het Inland ECDIS-apparaat."

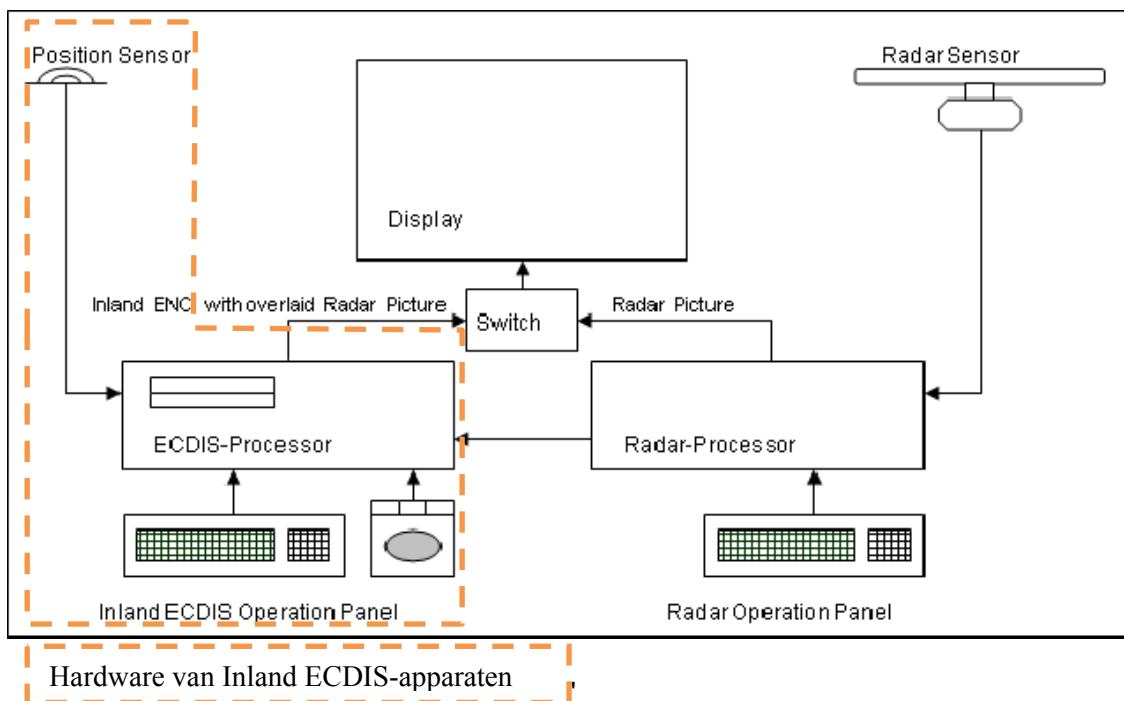
3. Het onderstaande aanhangsel wordt aan bijlage M, deel I, toegevoegd:

"Aanhangsel

**Figuur 1: Inland ECDIS-apparaat, zelfstandig apparaat in verbinding met de radarinstallatie (systeemconfiguratie 2)**



**Figuur 2: Inland ECDIS-apparaat, zelfstandig apparaat in verbinding met de radarinstallatie met een gemeenschappelijk beeldscherm (systeemconfiguratie 3)**



## PROTOCOL 21

### **Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn - Voorschriften betreffende vrij zicht (artikel 7.02, 15.01 vijfde en zesde lid, artikel 24.02 en 24.06)**

1. Ter waarborging van de veiligheid van de Rijnvaart moet het uitzicht vanaf de stuurstelling naar alle zijden voldoende vrij zijn.
2. Bij de werkzaamheden ter voorbereiding van de Europese standaard voor technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN) is de noodzaak van een geharmoniseerde redactie van de voorschriften betreffende vrij zicht, gebaseerd op de bestaande voorschriften van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) en van Richtlijn 2006/87/EG duidelijk gebleken. De in de bijlage bij dit besluit vermelde wijziging van het ROSR, is het resultaat van de harmonisatiewerkzaamheden en komt overeen met de door de CESNI in november 2015 aangenomen ES-TRIN.
3. Het vrije zicht rondom vanuit het stuurhuis wordt om meerdere redenen, zij het door de scheepsconstructie of door de lading, onvermijdelijk in grote of kleine mate vermindert. Afhankelijk van de situatie, bij aan of van boord gaan van personen, bij het meren of afvaren van het schip, bij het uitvoeren van een manoeuvre of bij het varen, moet de roerganger inzicht in verschillende zones van zijn gezichtsveld hebben. Zo is het bijvoorbeeld voor het afvaren belangrijk te kunnen zien of zich iemand op het gangboord bevindt en of het gebied direct achter de achtersteven vrij is. Tijdens de vaart heeft het inzicht in het gebied vóór het schip een hogere prioriteit vanwege de snel veranderende positie van het schip zelf bij het vooruitvaren.

Met technische hulpmiddelen kan men indirect inzicht in zones zonder direct zicht krijgen. Alhoewel hulpmiddelen op sommige gebieden meer mogelijkheden bieden dan het menselijk oog, kan het directe zicht niet voor 100% door deze middelen worden vervangen. Soms worden deze echter ook ter aanvulling in sectoren met direct zicht gebruikt.

Om de dode hoek voor de boeg nog verder te verkleinen (dat wil zeggen die de dode hoek van 250 m verkleinen) mogen alleen geschikte hulpmiddelen worden gebruikt. Om die reden zijn in een dienstinstructie op grond van artikel 1.07 van het ROSR de technische kenmerken van de adequate hulpmiddelen voor het inzicht in dode hoeken duidelijk vermeld, het betreft: spiegels, camera-installaties en radarinstallaties.

4. Door middel van de harmonisatie van de redacties van de voorschriften van de CCR en van de EU konden bovendien de voorschriften betreffende het vrije zichtveld naar voren en het vrije uitzicht naar achteren worden verduidelijkt.
5. In de afgelopen tien jaar is het vervoer van containers op de Rijn voortdurend toegenomen. Tussen Straatsburg en Rotterdam vervoeren de schepen doorgaans vier lagen containers. De bovenste laag containers beperkt het directe vrije zicht vóór de boeg. Aldus wordt de maximale lengte van 350 m van de dode hoek vaak overschreden, hetgeen tot gevaarlijke situaties leidt. De bestaande teksten van de voorschriften van het ROSR en van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) moesten diensgevolge worden verduidelijkt en aan de nieuwe uitdagingen van de scheepvaart worden aangepast, de adequate hulpmiddelen in aanmerking nemend. Dientengevolge is, rekening houdend met de onderlinge afhankelijkheid van de technische voorschriften van het ROSR en de operationele eisen van het RPR, een gecoördineerde wijziging van beide reglementen (ROSR en RPR) vereist.
6. Het resultaat van de evaluatie die overeenkomstig de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) zijn voorzien, wordt navolgend vermeld.

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

Eenzijds wordt met de wijziging het invoeren van een geharmoniseerde redactie voor de voorschriften betreffende vrij zicht, gebaseerd op de bestaande voorschriften van het ROSR, zowel in het ROSR als in Richtlijn 2006/87/EG beoogd. In het bijzonder worden aan de hand van de wijziging de voorschriften voor passagiersschepen verduidelijkt.

Anderzijds is deze wijziging een logisch vervolg op de op grond van artikel 1.07 van het ROSR aangenomen dienstinstructie. Met deze dienstinstructie zijn de kenmerken van de adequate hulpmiddelen voor het inzicht in dode hoeken verduidelijkt.

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

Het handhaven van de geldende ROSR-voorschriften in afwachting van een harmonisatie door middel van een verwijzing in het ROSR naar de ES-TRIN zou een alternatief zijn geweest. Gezien de pluspunten op het gebied van de veiligheid en voor de industrie werd echter de voorkeur gegeven aan een geanticipeerde en gecoördineerde wijziging van het RPR en het ROSR. Bovendien wordt met de bijgevoegde wijziging reeds nu de mogelijkheid geboden de regelgeving van de Rijnvaart en van de Europese Unie (Richtlijn 2006/87/CE) onderling af te stemmen.

### **Consequenties van deze wijzigingen**

Met het amendement worden de bepalingen van artikel 7.02, tweede lid, aangevuld door te verduidelijken "Om de dode hoek nog verder te verkleinen mogen alleen geschikte hulpmiddelen worden gebruikt" en "Bij het onderzoek mogen deze hulpmiddelen niet in aanmerking worden genomen". Het derde en vijfde lid van dit artikel zijn tevens gewijzigd om naar deze "geschikte hulpmiddelen" te verwijzen.

Verder zijn het derde en vierde lid van artikel 7.02 aangevuld om de vensterranden van het stuurhuis in aanmerking te nemen en om met werkhypothese voor de ooghoogte van de persoon op de stuurstelling rekening te houden.

In het zesde lid is verduidelijkt dat de in stuurhuizen gebruikte ruiten van veiligheidsglas vervaardigd moeten zijn en dat maatregelen getroffen moeten worden om lichtweerkaatsing te voorkomen.

Ter definiëring van de specifieke eisen aan passagiersschepen worden met het amendement een vijfde en zesde lid aan artikel 15.01 toegevoegd, waarin het volgende is vermeld "mag de dode hoek voor de boeg van het lege schip met halve voorraden en zonder ballast voor de roerganger niet meer zijn dan twee maal de scheepslengte of 250 m, al naargelang welke afstand het kortste is." Voorts moet een passagiersschip met geschikte hulpmiddelen zijn uitgerust wanneer een vrij zicht naar achteren niet gewaarborgd is.

De overeenkomstige overgangsbepalingen zijn tevens gewijzigd om rekening te houden met de staat waarin de bestaande vloot verkeert.

Ten slotte zijn de voorschriften van tijdelijke aard (artikel 7.02, tweede en vijfde lid), aangenomen bij Besluit 2014-II-14 e Besluit 2014-II-15, aanvankelijk van kracht tot en met 30 november 2017, komen te vervallen.

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

Het verwerpen van deze wijzigingen zou een status-quo ten gevolge hebben. Enerzijds zou daardoor de veiligheid van de Rijnvaart niet verder verhoogd kunnen worden (met een verwijzing naar geschikte hulpmiddelen) en zouden onzekerheden met betrekking tot de controle op vrij zicht vanaf het stuurhuis, in het bijzonder voor passagiersschepen, gehandhaafd worden.

Anderzijds zou deze verwerping de harmonisatie van de technische voorschriften op Europees niveau beletten.

### **Besluit**

De Centrale Commissie

op voorstel van haar Comité Reglement van Onderzoek,

in het streven naar de bevordering van de welvaart van de Rijnvaart en naar een verhoogde veiligheid,

met het oog op de aanpassing aan de technische ontwikkeling op het gebied van de veiligheid en rekening houdend met de behoeften van de scheepvaart,

neemt de in het onderhavige besluit vermelde wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn aan.

De in de bijlage vermelde wijziging is van toepassing met ingang van 1 december 2016.

De voorschriften van tijdelijke aard betreffende de in de bijlage vermelde voorschriften die op 1 december 2016 nog gelden, worden vanaf die datum ingetrokken.

### **Bijlage**

## Wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn

1. Artikel 7.02 wordt als volgt gewijzigd:

### “Artikel 7.02

#### *Vrij zicht*

1. Het uitzicht vanaf de stuurstelling moet naar alle zijden voldoende vrij zijn.
2. De dode hoek voor de boeg van het lege schip met halve voorraden en zonder ballast mag voor de roerganger niet meer dan 250 m zijn.

Om de dode hoek nog verder te verkleinen mogen alleen geschikte hulpmiddelen worden gebruikt.

Bij het onderzoek mogen deze hulpmiddelen niet in aanmerking worden genomen.

3. Het vrije gezichtsveld vanaf de plaats waar de roerganger zich gewoonlijk bevindt moet ten minste 240° van de horizon bedragen. Daarvan moet een gezichtsveld van ten minste 140° binnen de voorste halve cirkel liggen.

In de normale zichttas van de roerganger mogen zich geen vensterstijlen, steunen of opbouwen bevinden.

Indien, ook in het geval van een vrij gezichtsveld van 240° of meer, geen voldoende vrij uitzicht naar achteren gewaarborgd is, kan de Commissie van Deskundigen andere maatregelen eisen, zoals de inbouw van geschikte hulpmiddelen.

De hoogte van de onderrand van de zijvensters moet zo laag mogelijk en de hoogte van de bovenrand van de zij- en achtervensters moet zo hoog mogelijk worden gehouden.

Bij de vaststelling of aan de bepalingen van dit artikel inzake het gezichtsveld vanuit het stuurhuis is voldaan, wordt ervan uitgegaan dat de ooghoogte van de roerganger zich op 1,65 m boven de vloer van het stuurhuis bevindt.

4. De bovenrand van het boegvenster van het stuurhuis moet voldoende hoog zijn om de roerganger een vrij zichtveld naar voren te bieden.

Aan dit voorschrift wordt in elk geval voldaan indien een persoon op de stuurstelling met een ooghoogte van 1,80 m een vrij gezichtsveld heeft tot op ten minste 10° boven het horizontale vlak op ooghoogte.

5. Door adequate middelen moet zijn gewaarborgd dat onder alle weersomstandigheden door de voorruit helder zicht mogelijk is.

6. In stuurhuizen gebruikte ruiten moeten vervaardigd zijn van veiligheidsglas en een minimale lichtdoorlatendheid van 75% hebben.

Om lichtweerkaatsing te voorkomen zijn de voorruit van het stuurhuis ontspiegeld of zijn ze zo geplaatst dat weerkaatsingen effectief uitgesloten zijn.

Aan de eis van de tweede volzin wordt in elk geval voldaan indien de ruiten schuin ingezet zijn en zij naar voren toe met de bovenkant van het venster een hoek van minimaal 10° en maximaal 25° met de loodlijn maken.”

2. *Het volgende vijfde en zesde lid worden aan artikel 15.01 toegevoegd:*

“5. In afwijking van artikel 7.02, tweede lid, eerste volzin, mag de dode hoek vóór de boeg van het lege schip met halve voorraden en zonder ballast voor de roerganger niet meer zijn dan twee maal de scheepslengte of 250 m, al naargelang welke afstand het kortste is.

6. In afwijking van artikel 7.02, derde lid, derde alinea, moet een passagiersschip met geschikte hulpmiddelen zijn uitgerust wanneer een vrij zicht naar achteren niet gewaarborgd is. Ingeval met deze hulpmiddelen bij het varen des nachts vrij zicht niet gewaarborgd is, moet de dienovereenkomstige beperking in het certificaat van onderzoek onder nummer 52 worden aangetekend.”

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

a) *De vermelding bij artikel 7.02 komt als volgt te luiden:*

”

Artikel en lid	Inhoud	Termijn en voorwaarden
7.02, derde lid, tweede alinea	Vrij gezichtsveld in de zichttas van de roerganger	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
7.02, zesde 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 vermijding van andere reflecties zijn getroffen.
7.02, zesde lid	Uitvoering in veiligheidsglas	N.V.O.

“

b) De vermelding bij artikel 15.01, vijfde en zesde lid, komt als volgt te luiden:  
”

Artikel en lid	Inhoud	Termijn en voorwaarden
15.01, vijfde en zesde lid	De dode hoek voor de boeg niet meer dan tweemaal de scheepslengte of 250 m Voldoende zicht naar achteren	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2045

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

a) De vermelding bij artikel 7.02, zesde lid, komt als volgt te luiden:  
”

Artikel en lid	Inhoud	Termijn en voorwaarden	Van kracht
7.02, zesde lid	Uitvoering in veiligheidsglas	N.V.O.	1.12.2016

b) De vermelding bij artikel 15.01, vijfde en zesde lid, komt als volgt te luiden:  
”

Artikel en lid	Inhoud	Termijn en voorwaarden	Van kracht
15.01, vijfde en zesde lid	De dode hoek voor de boeg niet meer dan tweemaal de scheepslengte of 250 m Voldoende zicht naar achteren	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2045	1.12.2016



## PROTOCOL 22

### **Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn - Bijzondere bepalingen voor vaartuigen uitgerust met voortstuwings- of hulpsystemen die brandstoffen gebruiken met een vlampunt van 55 °C of minder en meer in het bijzonder voor vaartuigen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken**

1. De Europese binnenvaart gebruikt thans vrijwel uitsluitend gasolie als brandstof. De Europese Unie (EU), evenals de lidstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), streven ernaar om net als voor de andere vervoersmodi ook in de binnenvaart alternatieve brandstoffen in te voeren. In verschillende nationale en Europese onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten werd vloeibaar aardgas (Liquified Natural Gas – LNG) hiervoor het meest geschikt bevonden, aangezien de kosten per energie-eenheid laag zijn, de energiedichtheid hoog en de verbranding ervan milieu- en klimaatvriendelijker is. In het onderhavige besluit wordt onder vloeibaar aardgas (LNG), aardgas verstaan dat vloeibaar is gemaakt door afkoeling tot een temperatuur van -161 °C.
2. De CCR steunt de invoering van vloeibaar aardgas (LNG) als alternatieve brandstof voor de binnenvaart. In haar 'Visie 2018' stelt ze: "Innovaties ten voordele van alternatieve brandstoffen en energieën, meer bepaald van LNG, worden gestimuleerd met aandacht voor de veiligheid."
3. Het gebruik van aardgas (bijvoorbeeld vloeibaar aardgas (LNG)) als brandstof brengt grotere veiligheidsrisico's met zich mee dan het gebruik van gasolie, waardoor het gebruik van aardgas, in welke vorm dan ook, evenals andere brandstoffen met een vlampunt van 55 °C of minder, thans in principe verboden is in de Rijnvaart en Europese binnenvaart. Om vast te stellen of een veilige toepassing mogelijk is, heeft de CCR bij wijze van test en onder omvangrijke technische en operationele voorwaarden het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) op vijftien vaartuigen voor bepaalde tijd toegestaan. Voor deze vaartuigen werden aanbevelingen uitgesproken overeenkomstig artikel 2.19, derde lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR). Thans zijn vijf van deze vijftien vaartuigen in bedrijf. Uit de ervaringsrapporten die regelmatig door de exploitanten van deze vaartuigen worden opgesteld, kan worden geconcludeerd dat mits specifieke eisen aan de bouw en exploitatie van de vaartuigen, alsmede aan de opleiding van de bemanning, in acht worden genomen, het mogelijk is om vloeibaar aardgas (LNG) op veilige wijze als brandstof in de binnenvaart te gebruiken.
4. Derhalve heeft de CCR besloten om haar reglementen zodanig aan te passen, dat in de toekomst onder naleving van bepaalde eisen het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof in de Rijnvaart wordt toegelaten. Het gebruik van eventuele andere alternatieve brandstoffen zal de CCR echter pas op een later moment behandelen, om de wijzigingsprocedure van de reglementen met oog op het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) zo snel mogelijk te kunnen voltooien.
5. Gezien de technische complexiteit van het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) en de verreikende gevolgen voor de binnenvaart is het volgens de CCR noodzakelijk dat scheepvaartbedrijven en technische deskundigen die al ervaring hebben met het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) intensief bij de werkzaamheden worden betrokken. Voor het uitwerken van de wijzigingen aan het Rijnvaartpolitierglement (RPR) heeft de CCR tevens een beroep gedaan op de expertise van een deskundigengroep die wordt ondersteund door het Europese onderzoeksproject 'LNG Masterplan for Rhine, Main, Danube'. Aan de aanvulling op het Reglement betreffende scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) werkten zowel onderwijsinstellingen als ervaren vertegenwoordigers van het bedrijfsleven mee. Voor de wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) werd de CCR ondersteund door de deskundigengroep die door de Nederlandse delegatie was gevormd. Deze groep bestond met name uit vertegenwoordigers van de classificatiebureaus en de toezichthoudende autoriteiten en had tot taak de voorbereidende werkzaamheden te verrichten voor de technische voorschriften voor vloeibaar aardgas (LNG).

Bovendien werden de voorstellen tot wijziging van de reglementen tijdens een hoorzitting voorgesteld aan vertegenwoordigers van betrokken brancheorganisaties en deskundigen van overheden, classificatiebureaus en andere instanties. De deelnemers aan de hoorzitting waren het in principe eens met de voorstellen. Tijdens het verdere verloop van de besluitvormingsprocedure hebben de bevoegde organen van de CCR bovendien rekening gehouden met hun aanvullende opmerkingen.

6. De Nederlandse delegatie heeft de in haar opdracht uitgevoerde effectbeoordelingen van de voorgestelde wijzigingen en aanvullingen op de reglementen voorgelegd aan de CCR. Deze effectbeoordelingen spreken zich in principe positief uit over de omzetting van de voorstellen.
7. Het ROSR wordt aangevuld met een hoofdstuk 8b met bijzondere bepalingen voor vaartuigen uitgerust met voortstuwings- of hulpsystemen die brandstoffen gebruiken met een vlampunt van 55 °C of minder en een specifieke bijlage T voor vloeibaar aardgas (LNG). De overeenkomstige bepalingen van de IGF-code van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en van andere standaarden worden in het ROSR overgenomen, waarbij rekening gehouden wordt met de specifieke context van de binnenvaart.
8. Deze wijziging van het ROSR zal in werking treden op 1 december 2016 en de laatste bouwsteen vormen van het reglementaire kader voor het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof. De wijziging van het RPR is inderdaad in werking getreden op 1 december 2015 en de amendering van het RSP zal op 1 juli 2016 in werking treden.
9. De Europese Commissie heeft meegedeeld dat ze de werkzaamheden van de CCR tot vaststelling van een rechtskader betreffende het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) in de binnenvaart verwelkomt en dat ze bovendien van plan is de wijzigingen en aanvullingen op de reglementen van de CCR voor zover mogelijk in de desbetreffende Europese regelgeving over te nemen.
10. De resultaten van de evaluatie van de regelgevende werkzaamheden van de CCR als voorzien in de richtsnoeren (Besluit 2008-I-3) en de effectbeoordelingen van de Nederlandse delegatie komen navolgend in dit document aan bod.

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

De bijlage van onderhavig besluit beoogt het ROSR aan te vullen met een hoofdstuk 8b houdende bijzondere bepalingen voor vaartuigen uitgerust met voortstuwings- of hulpsystemen die brandstoffen gebruiken met een vlampunt van 55 °C of minder en met een specifieke bijlage T die aanvullende bepalingen voorziet voor deze verschillende brandstoffen en met name voor vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof. Deze vaartuigen vertonen immers specifieke kenmerken, die verband houden met dit type brandstof. De voortstuwings- en hulpsystemen verwijzen naar elk systeem dat een brandstof gebruikt, inclusief brandstoftanks en tankaansluitingen, gasverwerkingssystemen, leidingen en afsluiters, motoren en turbines alsmede besturings-, bewakings- en veiligheidssystemen.

Om een veiligheidsniveau te bereiken dat gelijkwaardig is aan dat van vaartuigen die gasolie gebruiken als brandstof, zijn er gerichte voorschriften opgesteld voor de exploitatie van vaartuigen die gebruik maken van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof als zij de Rijn bevaren.

De bijlage T zal aangevuld kunnen worden om in de toekomst andere alternatieve brandstoffen met een vlampunt van 55 °C of minder toe te laten.

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

Voor een aantal aanpassingen van het ROSR zoals voorgesteld in de bijlage zijn alternatieven denkbaar.

Krachtens artikel 8b.02 moeten de bedoelde voortstuwings- en hulpsystemen worden gebouwd en geïnstalleerd onder toezicht van de bevoegde autoriteit. Deze autoriteit kan een beroep doen op een technische dienst om de taken zoals bedoeld in hoofdstuk 8b uit te voeren. Een alternatief zou zijn de in hoofdstuk 8b bedoelde taken uitsluitend toe te vertrouwen aan de Commissies van Deskundigen, erkende classificatiebureaus of erkende deskundigen. Bovendien had – naar analogie van artikel 22b.02 van het ROSR met betrekking tot snelle schepen – het toezicht op de bouw van vaartuigen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken, en niet alleen van het LNG-systeem, uitsluitend toevertrouwd kunnen worden aan de erkende classificatiebureaus. Hoewel bij individuele aanbevelingen toegelaten vaartuigen zijn gebouwd of omgebouwd onder toezicht van een classificatiebureau, heeft de hoorzitting in februari 2015 aangetoond dat verschillende organisaties de mogelijkheid zouden moeten krijgen om controleactiviteiten te verrichten met betrekking tot systemen die op vloeibaar aardgas (LNG) werken.

De huidige redactie van de artikelen 8b.02 en 8b.07 biedt de bevoegde autoriteiten op nationaal niveau de vereiste vrijheid om de taken voorzien in hoofdstuk 8b te delegeren zonder afbreuk te doen aan een hoog eiseniveau met betrekking tot de technische kennis. Deze kennis wordt meer in het bijzonder gepreciseerd onder 1.5 van bijlage T.

Het wijzigingsvoorstel stoelt op het principe dat het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) moet worden toegelaten voor alle belangrijke vaartuigtypen, waarbij echter gerichte voorschriften nodig kunnen zijn indien specifieke risico's bestaan. Een alternatieve benadering had de vaststelling van gedetailleerde voorschriften voor verschillende vaartuigtypen en vooral passagiersschepen kunnen zijn. De gekozen benadering in het kader van de IGF-code van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en de conclusies van de hoorzitting van februari 2015 tonen aan dat het wijzigingsvoorstel de specifieke risico's van verschillende vaartuigtypen kan dekken door een risicobeoordeling voor te schrijven (artikel 8b.01, vijfde lid, onderdeel a, en bijlage T, onder 1.3). Het specifieke geval van de passagiersschepen heeft bovendien bijzondere aandacht gekregen tijdens de formulering van de voorschriften onder 1.3.1, 1.4.10, 2.1.13 en 3.3.1 van bijlage T.

De eisen die in artikel 8b.04 worden voorzien met betrekking tot het emissieniveau voor verontreinigende stoffen, met uitzondering van methaan, zijn identiek aan de eisen van niveau "CCR II" die in hoofdstuk 8a van het ROSR worden gesteld aan dieselmotoren. Bovendien moeten geëigende maatregelen worden getroffen om de emissies van broeikasgassen tot een minimum te beperken. Een alternatief had kunnen zijn om af te zien van de vermelding van de emissieniveaus met het oog op de specificiteit van de gasmotoren of dual-fuelmotoren en gezien de lopende werkzaamheden binnen de Europese Unie voor de aanvaarding van een nieuwe verordening betreffende de uitstoot van niet voor de weg bestemde mobiele machines. Deze ontwerpverordening voorziet onder andere een grenswaarde voor de uitstoot van methaan van 6,0 g/kWh. Rest de vraag van een omkadering van de emissies voor de schepen die tussen 2016 en 2020/2021 (voorzien inwerkingtreding van de verordening van de Europese Unie) in de vaart worden genomen. Om deze reden garandeert het wijzigingsvoorstel prestaties voor gasmotoren die ten minste gelijkwaardig zijn aan die van dieselmotoren, echter zonder vooruit te lopen op de vaststelling van de grenswaarde voor de methaanemissies.

De bepalingen onder 2.8.6 van bijlage T schrijven met betrekking tot de verbindingen het gebruik van veiligheidsdroogkoppelingen (break-away-droogkoppelingen) krachtens de Europese standaard EN 1474 voor, die bovendien van geschikte droge noodontkoppelingen voorzien moeten zijn. Voor droogkoppelingen zijn verschillende alternatieve oplossingen op de markt beschikbaar, maar een harmonisatie is wenselijk om redenen van veiligheid en om belemmeringen voor de ontwikkeling van de technologie voor vloeibaar aardgas (LNG) in Europa te voorkomen. Binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en het Europees Comité voor normalisatie worden overeenkomstige normalisatiewerkzaamheden uitgevoerd. De opgedane ervaring door het binnenvaartbedrijfsleven en de nieuwbouw van vaartuigen onder het regime van de individuele aanbevelingen hebben echter de pertinentie aangetoond van de standaard EN 1474, die genormaliseerde afmetingen mogelijk maakt.

Het ontwerp van het LNG-systeem kan de toepassing van automatische noodstopinrichtingen (ESD – Emergency Shut Down) inhouden, waardoor de voortstuwing die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruikt niet meer beschikbaar zou kunnen zijn. Deze constatering kan ook worden gemaakt voor andere alternatieve brandstoffen met een vlampunt van 55 °C of minder. Een redundantie van de voortstuwing kan in dit geval voor het volledige of gedeeltelijke systeem nodig zijn om de veiligheid van de scheepvaart te garanderen, maar dit betreft zowel vloeibaar aardgas als andere alternatieve brandstoffen. Artikel 8b.06 voorziet voor dit geval het volgende: "In geval van een automatische uitschakeling van het voortstuwingssysteem of delen daarvan, moet het vaartuig op eigen kracht kunnen blijven voortbewegen". Een alternatief had de vermelding van de vereiste middelen voor de redundantie van de voortstuwing kunnen zijn, afhankelijk van de verschillende machinekamerconcepten (gasveilige machinekamer, explosieveilige machinekamer of ESD-beschermde machinekamer) en afhankelijk van de eigenschappen van het LNG-systeem. Het blijkt echter moeilijk te zijn deze middelen te preciseren gezien de veelvoud van concepten die voor het LNG-systeem bestaan of ontwikkeld kunnen worden, vooral op het innoverende gebied van de voortstuwing die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruikt. Om deze reden voorziet artikel 8b.06 een resultaatsverplichting. Deze logica was ook gevolgd voor artikel 15.07 van het ROSR met betrekking tot de redundantie van de voortstuwingen van passagiersschepen.

### **Gevolgen van deze wijzigingen**

De voorgestelde wijziging in de bijlage voert een nieuw hoofdstuk 8b en een nieuwe bijlage T in het ROSR in, waarbij tevens bijlage I wordt aangevuld met een nieuwe schets.

De wijziging introduceert hoofdstuk 8b, waarin bijzondere bepalingen worden vastgelegd voor vaartuigen uitgerust met voortstuwings- of hulpsystemen die brandstoffen gebruiken met een vlampunt van 55 °C of minder.

Artikel 8b.01 preciseert de perimeter van de voorschriften die van toepassing zijn op de voortstuwings- en hulpsystemen, de artikelen van het ROSR waarvan met betrekking tot deze alternatieve brandstoffen wordt afgeweken en de verantwoordelijkheid van de bevoegde autoriteit (in voorkomend geval met hulp van een technische dienst) inzake de keuring van vaartuigen uitgerust met voortstuwings- of hulpsystemen die brandstoffen gebruiken met een vlampunt van 55 °C of minder. De vereiste technische documentatie voor de keuring wordt in de vijfde en zesde leden van dit artikel voorzien. De bescheiden moeten aan boord worden bewaard.

Artikel 8b.02 voorziet niet alleen de principiële keuring vóór de eerste ingebruikstelling, na een verandering of reparatie en met regelmaat (minimaal eenmaal per jaar), maar ook de omvang van de vereiste controles. Na de keuring moet een conformiteitsverklaring worden afgegeven.

Artikel 8b.03 voorziet, naar analogie van artikel 15.13 van het ROSR inzake passagiersschepen, de voorwaarden voor de veiligheidsorganisatie. Aan boord moet met name een veiligheidsrol aanwezig zijn met veiligheidsinstructies en een veiligheidsplan. De veiligheidsrol maakt het mogelijk de bemanning te documenteren en instrueren over het gedrag bij eventuele incidenten, ongelukken of storingen van het voortstuwings- of hulpsysteem dat brandstoffen gebruikt met een vlampunt van 55 °C of minder.

Artikel 8b.04 voorziet de vereisten betreffende de emissieniveaus voor verontreinigende stoffen, met uitzondering van methaan. Deze zijn identiek aan de eisen van niveau CCR II die aan de dieselmotoren worden gesteld in hoofdstuk 8a van het ROSR. Ook moeten geëigende maatregelen worden getroffen om de emissies van broeikasgassen tot een minimum te beperken.

Artikel 8b.05 voert een markering voor de bedrijfsruimten in die tot doel heeft duidelijk aan te geven voor welke brandstoffen zij worden gebruikt. In bijlage I van het ROSR wordt schets 11 ingevoegd voor bedrijfsruimten waar vloeibaar aardgas (LNG) wordt gebruikt.

Artikel 8b.06 stelt een resultaatsverplichting vast voor de redundantie van het voortstuwings- of hulpsysteem dat brandstoffen gebruikt met een vlampunt van 55 °C of minder. Het vaartuig moet op eigen kracht de reis kunnen voortzetten in geval van een automatische uitschakeling van het voortstuwingsysteem of delen daarvan. De risicobeoordeling voorzien in artikel 8b.01, vijfde lid, moet het mogelijk maken de geëigende middelen te identificeren om aan deze verplichting te kunnen voldoen.

Artikel 8b.07 vult het mogelijke beroep op een technische dienst zoals bedoeld in artikel 8b.01, vierde lid, aan met de vermelding van de vereisten die op deze diensten van toepassing zijn en de kennisgevingen die van de zijde van de Rijnoverstaten en België gedaan moeten worden. De redactie is analoog aan de formulering van de artikelen 8a.12 en 14a.12 van het ROSR.

Bijlage T voorziet aanvullende bepalingen voor vaartuigen die brandstoffen gebruiken met een vlampunt van 55 °C of minder in een deel I dat alleen vloeibaar aardgas (LNG) betreft. Dit deel I bestaat uit vijf hoofdstukken: algemeen (1), scheepsuitrusting, scheepsbedrijf en ontwerp van het systeem (2), brandveiligheid (3), elektrische installaties (4) en besturing, bewaking en veiligheidssystemen (5).

Hoofdstuk 1 van deel I van bijlage T is een nuttige aanvulling op de algemene vereisten van hoofdstuk 8b voor voortstuwings- of hulpsystemen die vloeibaar aardgas als brandstof gebruiken. De delen van het LNG-systeem en andere concepten die worden genoemd in deel I van bijlage T worden gedefinieerd. Ook de minimale voorwaarden voor de opstelling van de risicobeoordeling en de algemene vereisten voor de preventie van de risico's die inherent zijn aan vaartuigen die vloeibaar aardgas gebruiken, worden nader beschreven. Met betrekking tot de vaartuigen die vloeibaar aardgas gebruiken worden preciseringen gegeven voor de technische dienst zoals bedoeld in artikel 8b.01, vierde lid, en de markering voorzien in artikel 8b.05.

Hoofdstuk 2 van deel I van bijlage T definieert de vereisten die van toepassing zijn op de diverse delen van het LNG-systeem (LNG-opslagsysteem, machinekamers, LNG-leidingsystemen, lenssystemen, lekbakken, ventilatiesystemen, LNG-bunkersysteem, gastoevoersysteem en uitlaatsysteem) enerzijds en de plaatsing van ingangen en andere openingen alsmede de maximale vullingsgraad van de LNG-brandstoftanks anderzijds.

Hoofdstuk 3 van deel I van bijlage T voorziet de vereisten met betrekking tot de branddetectie, brandbeveiliging en brandbestrijding met het oog op de specifieke gevaren die verband houden met de aanwezigheid van gas en vloeibaar aardgas aan boord. De onbeschermden delen en de LNG-brandstoftanks moeten gekoeld kunnen worden om de verhitting van het vloeibaar aardgas bij brand in de nabijheid te voorkomen.

Hoofdstuk 4 van deel I van bijlage T voorziet de specifieke vereisten die van toepassing zijn op de elektrische installaties, in aanvulling op de vereisten van hoofdstuk 9 van het ROSR.

Hoofdstuk 5 van deel I van bijlage T voorziet de installatie van besturings-, bewakings- en veiligheidssystemen om een veilig en betrouwbaar functioneren van het LNG-systeem te garanderen, met name door waarschuwing van de bemanning middels alarmsystemen of door automatische inschakeling van noodstoppen bij storingen.

## **Gevolgen van een verwerping van de voorgestelde wijzigingen**

Het zou mogelijk zijn van de voorgestelde wijzigingen in het ROSR af te zien, maar de regels die op dit moment van kracht zijn, bevatten geen bijzondere voorschriften voor vaartuigen die vloeibaar aardgas (LNG) gebruiken als brandstof. De individuele projecten moeten worden toegelaten op basis van een aanbeveling van de CCR in toepassing van artikel 2.19 van het ROSR. Op grond van de uitgevoerde effectbeoordeling, kan men de conclusie trekken dat het gebruik van deze brandstof in de lift zit. Het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) brengt echter specifieke risico's met zich mee. Als er geen voorschriften zijn die deze risico's zo klein mogelijk houden, zou het hoge veiligheidsniveau van de Rijnvaart niet meer verzekerd kunnen worden. Voorts draagt een stabiel regelgevingskader niet alleen bij aan een grotere zichtbaarheid voor het bedrijfsleven, maar het stimuleert ook een evenwichtige ontwikkeling van LNG-technologie. Dit lijkt dus een goed moment voor het invoeren van voorschriften.

## **Resultaten van de effectbeoordelingen met betrekking tot de technische voorschriften voor schepen die vloeibaar aardgas (LNG) gebruiken als brandstof**

### a) Standpunt van de betrokken partijen

De partijen die werden geraadpleegd zijn het bedrijfsleven (EBU, ESO), de overheid, en andere belanghebbenden. Deze partijen werden verzocht hun mening te geven tijdens de hoorzitting van 2 februari 2015. Zij konden zich in grote lijnen vinden in de ontwerpvoorschriften. Het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) moet worden toegelaten voor alle belangrijke vaartuigtypen. Bij specifieke risico's moeten in voorkomend geval echter gerichte eisen worden gesteld. Aan het bunkersysteem moeten dusdanige technische eisen worden gesteld dat het vloeibaar aardgas (LNG) veilig kan worden afgegeven en ingenomen.

### b) Kosten voor het bedrijfsleven

De investeringen voor de bouw of de ombouw van een bestaand vaartuig vormen de grootste kostenposten voor vaartuigen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken. De ombouwkosten liggen overeenkomstig de Nederlandse effectbeoordeling in de orde van grootte van één miljoen euro. Dit zijn overigens geen kosten die voortvloeien uit het vaststellen van regelgeving van technische voorschriften door de CCR.

### c) Nut voor het bedrijfsleven

Het nut voor het bedrijfsleven van deze voorschriften en de wijziging van het ROSR zit in de handhaving van het hoge veiligheidsniveau van de Rijnvaart en in de uitwerking van een gestabiliseerd reglementair kader voor het ontwerp en de bouw van binnenschepen. De technische en vooral administratieve kosten in verband met de aanvraag van een aanbeveling in toepassing van artikel 2.19 van het ROSR worden op deze wijze vermeden. De vastlegging van de technische vereisten voor de vaartuigen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken in de regelgeving, maakt bovendien een grotere standaardisering op technologisch vlak mogelijk, waarvan een positief kosteneffect wordt verwacht. Dit schept een gunstig klimaat voor het ontwikkelen van een technologie waar een deel van het bedrijfsleven uitgesproken voorstander van is.

Voorts is de bunkerfase het meest risicovolle onderdeel van de exploitatie van een vaartuig dat vloeibaar aardgas (LNG) gebruikt als brandstof. Onder 2.8 van bijlage T worden de vereisten gegeven voor het LNG-bunkersysteem en worden met name de voorgeschreven aansluitingen van het type veiligheidsdroogkoppelingen genormaliseerd.

d) Kosten en voordelen voor overheidsdiensten (en eventueel voor de gebruiker)

Voor de samenleving in het algemeen zal het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof leiden tot een vermindering van bepaalde vervuilende emissies in het milieu (met name van kleine deeltjes en stikstofoxiden). De methaanslip zal bijzondere aandacht krijgen om de neutraliteit ten opzichte van het milieu te beoordelen.

Voor de autoriteiten zouden de administratieve kosten kunnen afnemen wegens de wegvallende aanvragen van aanbevelingen overeenkomstig artikel 2.19 van het ROSR voor de bouw van vaartuigen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken en wegens het beroep op technische diensten voor de toepassing van de vereisten van hoofdstuk 8b. De toename van de vloot die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruikt zou echter aanvullende kosten kunnen veroorzaken in verband met de afgifte van de certificaten van onderzoek, maar deze constatering staat los van de voorgestelde wijziging van het ROSR.

De risicobeoordeling voorzien in artikel 8b.01 maakt de identificatie en de preventie mogelijk van de risico's die uit het gebruik van LNG voortvloeien, niet alleen voor de structurele sterkte en de integriteit van het vaartuig, maar ook voor de personen aan boord, inclusief passagiers, en het milieu.

In de laatste plaats zal de markering van de bedrijfsruimten waarin vloeibaar aardgas (LNG) wordt gebruikt de autoriteiten en de hulpdiensten in staat stellen deze ruimten snel te lokaliseren bij keuringen of ongelukken.

## **Besluit**

De Centrale Commissie,

gezien de besluiten 2015-I-7 en 2015-I-8 inzake de vereisten die van toepassing zijn op de vaartuigen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken,

op voorstel van haar Comité Reglement van Onderzoek,

op grond van kennis en ervaring die is opgedaan met het proefproject voor het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) in de Rijnvaart,

na raadpleging van de betrokken brancheorganisaties en deskundigen van erkende classificatiebureaus en andere instanties,

rekening houdend met desbetreffende initiatieven van de Europese Unie en in samenspraak met de bevoegde instanties van de Europese Commissie,

met als wens om innovaties in de binnenvaart door aanpassing van de CCR-reglementen te stimuleren,

met als doel om het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als alternatieve brandstof in de Rijnvaart en Europese binnenvaart mogelijk te maken,

beseffende dat voor een duurzaam gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) een volledig en betrouwbaar rechtskader een voorwaarde is dat het bestaande hoge veiligheidsniveau van de binnenvaart blijft waarborgen,

in de overtuiging dat transparante, praktische en betrouwbare reglementen investeringen in de binnenvaart stimuleren,

keurt de wijzigingen goed van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, in bijlage bij onderhavig besluit gevoegd,

geeft haar Comité Reglement van Onderzoek de opdracht de aanvaarding van aanbevelingen in toepassing van artikel 2.19 van het ROSR te vereenvoudigen voor vaartuigen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken die vóór 1 december 2016 de bijgaande vereisten vervroegd naleven.

De wijziging zoals vermeld in bijlage geldt vanaf 1 december 2016.

## **Bijlage**



### Wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn

1. *De inhoudsopgave wordt als volgt gewijzigd:*

a) *De vermelding bij hoofdstuk 8a wordt als volgt na de vermelding bij hoofdstuk 8b ingevoegd:*

**“Hoofdstuk 8b: Bijzondere bepalingen voor vaartuigen uitgerust met voortstuwings- of hulpsystemen die brandstoffen gebruiken met een vlampunt van 55 °C of minder**

Artikel 8b.01 : Algemeen

Artikel 8b.02 : Keuring

Artikel 8b.03 : Veiligheidsorganisatie

Artikel 8b.04 : Milieueisen

Artikel 8b.05 : Markeringen

Artikel 8b.06 : Autonome voortstuwings

Artikel 8b.07 : Technische diensten”.

b) *De vermelding bij bijlage S wordt als volgt na de vermelding bij bijlage T ingevoegd:*

“Bijlage T: aanvullende bepalingen voor vaartuigen die worden aangedreven met brandstoffen met een vlampunt van 55 °C of minder”.

2. *Hoofdstuk 8b wordt als volgt na hoofdstuk 8a ingevoegd:*

**“HOOFDSTUK 8b  
BIJZONDERE BEPALINGEN VOOR VAARTUIGEN UITGERUST MET  
VOORTSTUWINGS- OF HULPSYSTEMEN DIE BRANDSTOFFEN GEBRUIKEN  
MET EEN VLAMPUNT VAN 55 °C OF MINDER**

**Artikel 8b.01**

*Algemeen*

1. In dit hoofdstuk wordt verstaan onder "voortstuwings- en hulpsystemen" elk systeem dat brandstof gebruikt, met inbegrip van:

- a) brandstoftanks en tankaansluitingen,
- b) gasverwerkingssystemen,
- c) leidingen en afsluiters,
- d) motoren en turbines,
- e) besturings-, bewakings- en veiligheidssystemen.

2. In afwijking van de artikelen 8.01, derde lid, en artikel 8.05 eerste, zesde, negende, elfde en twaalfde lid en de bepalingen van hoofdstuk 8a mogen voortstuwings- en hulpsystemen die brandstoffen gebruiken met een vlampunt van 55 °C of minder op een vaartuig worden geïnstalleerd, mits aan de in dit hoofdstuk en bijlage T vermelde eisen is voldaan.
3. Voortstuwings- en hulpsystemen als bedoeld in het tweede lid moeten onder toezicht van de Commissie van deskundigen worden gebouwd en geïnstalleerd.
4. Voor het verrichten van taken uit hoofde van dit hoofdstuk kan de Commissie van deskundigen een beroep doen op een technische dienst als bedoeld in artikel 8b.07.
5. Vóór de eerste ingebruikstelling van een voortstuwings- of hulpsysteem als bedoeld in het tweede lid moeten de volgende bescheiden aan de Commissie van deskundigen worden voorgelegd:
  - a) een risicobeoordeling overeenkomstig bijlage T,
  - b) een beschrijving van het voortstuwings- of hulpsysteem,
  - c) bouwtekeningen van het voortstuwings- of hulpsysteem,
  - d) een diagram van de druk en temperatuur in het systeem,
  - e) een gebruiksaanwijzing met alle procedures voor het gebruik van het systeem in de praktijk,
  - f) een veiligheidsrol overeenkomstig artikel 8b.03,
  - g) een kopie van de verklaring van keuring als bedoeld in artikel 8b.02, vierde lid.
6. Er moet een kopie van de in het vijfde lid genoemde bescheiden aan boord voorhanden zijn.

### **Artikel 8b.02**

#### *Keuring*

1. Voortstuwings- en hulpsystemen die brandstoffen gebruiken met een vlampunt van 55 °C of minder moeten
  - a) vóór de eerste ingebruikstelling,
  - b) na een verandering of reparatie,
  - c) met regelmaat en ten minste eenmaal per jaardoor een Commissie van deskundigen worden gekeurd.

Daarbij moeten de relevante instructies van de fabrikanten in acht worden genomen.

2. De keuringen als bedoeld in het eerste lid, onderdeel a en c, moeten ten minste bestaan uit:
  - a) controle op het overeenstemmen van het voortstuwings- en hulpsysteem met de goedgekeurde bouwtekeningen, en bij een hernieuwde test, of er veranderingen in het voortstuwings- of hulpsysteem hebben plaatsgevonden,
  - b) indien noodzakelijk, controle op de goede werking van het voortstuwings- en hulpsysteem met alle bedrijfsmogelijkheden,
  - c) visuele controle en controle op de dichtheid van alle onderdelen van het systeem, in het bijzonder kleppen, pijpleidingen, slangen, cilinders, pompen en filters,
  - d) visuele controle van de elektrische en elektronische delen van de installatie,
  - e) controle van de besturings-, bewakings- en veiligheidssystemen.

3. De keuringen als bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, moeten de desbetreffende aspecten van het tweede lid bevatten.
4. Bij elke keuring als bedoeld in het eerste lid, moet een verklaring worden opgesteld waaruit de datum van de keuring blijkt.

### **Artikel 8b.03**

#### *Veiligheidsorganisatie*

1. Op vaartuigen uitgerust met voortstuwings- of hulpsystemen die worden aangedreven met brandstoffen met een vlampunt van 55 °C of minder moet een veiligheidsrol aanwezig zijn. De veiligheidsrol instructies als bedoeld in het tweede lid en een veiligheidsplan als bedoeld in het derde lid van het vaartuig bevatten.
2. Deze veiligheidsinstructies moeten ten minste de volgende gegevens bevatten:
  - a) de noodstop van het systeem,
  - b) maatregelen in geval van onopzettelijk vrijkomen van vloeibare of gasvormige brandstof, bij voorbeeld bij het bunkeren,
  - c) maatregelen in geval van brand of andere incidenten aan boord,
  - d) maatregelen in geval van aanvaring,
  - e) gebruik van de veiligheidsuitrusting,
  - f) activering van de alarminstallatie,
  - g) evacuatieprocedures.
3. Het veiligheidsplan moet ten minste de volgende gegevens bevatten:
  - a) gevaarlijke zones,
  - b) vluchtwegen, nooduitgangen en gasdichte ruimten,
  - c) reddingsmiddelen en bijboten,
  - d) blustoestellen, brandblusinstallaties en sprinklerinstallaties,
  - e) alarmsystemen,
  - f) bedieningsapparatuur van noodstopshakelaars,
  - g) brandkleppen,
  - h) noodstroominstallatie,
  - i) schakelaars van ventilatiesystemen,
  - j) bedieningsapparatuur voor brandstoftoevoerleidingen,
  - k) veiligheidsuitrusting.
4. De veiligheidsrol moet:
  - a) door de Commissie van deskundigen zijn gewaarmerkt, en
  - b) duidelijk zichtbaar op één of meer daarvoor geëigende plaatsen aan boord zijn aangebracht.

#### **Artikel 8b.04**

##### *Milieuvereisten*

1. De emissies van motoren of turbines mogen de in artikel 8a.02 genoemde toepasselijke grenswaarden niet overschrijden.
2. Indien voor voortstuwings- en hulpsystemen aardgas als brandstof wordt gebruikt, gelden de waarden voor de koolwaterstoffen, niet voor methaan (CH<sub>4</sub>).
3. Om aan te tonen dat aan het eerste lid wordt voldaan, moet bij de Commissie van deskundigen een rapport worden ingediend over de overeenkomstig de internationale ISO-standaard 8178-1 : 2006 uitgevoerde proefbankmetingen van gas- en deeltjesemissies.
4. Er moeten geëigende maatregelen worden getroffen om de emissies van broeikasgassen tot een minimum te beperken. De maatregelen moeten in de documenten als bedoeld in artikel 8b.01, vijfde lid, onderdeel b, worden vermeld.

#### **Artikel 8b.05**

##### *Markeringen*

Bedrijfsruimten en systeemonderdelen moeten dusdanig gekenmerkt zijn dat duidelijk is voor welke brandstoffen zij worden gebruikt.

#### **Artikel 8b.06**

##### *Autonome voortstuwing*

In geval van een automatische uitschakeling van het voortstuwingssysteem of delen daarvan, moet het vaartuig op eigen kracht kunnen blijven voortbewegen.

#### **Artikel 8b.07**

##### *Technische diensten*

1. De technische diensten moeten voldoen aan de Europese norm EN ISO 17020 : 2012.
2. De fabrikanten en leveranciers van voortstuwings- en hulpsystemen of van delen van een dergelijke installatie kunnen niet als technische dienst worden erkend.
3. De technische dienst moet beschikken over de kennis van zaken die nodig is op grond van de in bijlage T genoemde vereisten.
4. De controles en tests als bedoeld in artikel 8b.01 en 8b.02 mogen door verschillende technische diensten worden verricht, op voorwaarde dat de in het derde lid bedoelde kennis hierbij voorhanden is.

5. Buiten de Rijnsoeverstaten en België gevestigde technische diensten kunnen slechts op aanbeveling van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart worden erkend.
  6. De Rijnsoeverstaten en België delen het secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart de namen en adressen van de Commissies van deskundigen en technische diensten mee die verantwoordelijk zijn voor het verrichten van de in dit hoofdstuk beschreven taken. Het secretariaat publiceert deze gegevens op de website van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.
3. *Bijlage T wordt als volgt na bijlage S toegevoegd:*

“Reglement Onderzoek schepen op de Rijn  
**Bijlage T**

**AANVULLENDE BEPALINGEN VOOR VAARTUIGEN DIE WORDEN  
AANGEDREVEN MET BRANDSTOFFEN  
MET EEN VLAMPUNT VAN 55 °C OF MINDER**

**Deel I**

**Vloeibaar aardgas (LNG)**

**Hoofdstuk 1  
Algemeen**

**1.1 Toepassingsgebied**

- 1.1.1 De bepalingen van deel I zijn van toepassing op vaartuigen uitgerust met voortstuwings- of hulpsystemen die worden aangedreven met vloeibaar aardgas (LNG) volgens onderdeel 1.2.1 en hebben betrekking op alle gebieden die bijzondere aandacht vereisen met het oog op het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof.

**1.2 Begripsbepalingen**

In dit deel wordt verstaan onder:

- 1.2.1 "*Vloeibaar aardgas (LNG)*": aardgas dat vloeibaar is gemaakt door afkoeling tot een temperatuur van -161 °C.
- 1.2.2 "*LNG-systeem*": alle delen van het vaartuig die vloeibaar aardgas (LNG) of aardgas kunnen bevatten, zoals motoren, brandstoftanks en bunkerleidingen.
- 1.2.3 "*LNG-bunkersysteem*": de installatie voor het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) aan boord (bunkerstation en bunkerleidingen).

- 1.2.4 "*Bunkerstation*": de zone aan boord waar zich alle voor het bunkeren gebruikte apparatuur zoals manifolds, afsluiters, meetinstrumenten, veiligheidsapparatuur, controlepanelen, werktuig, enz., bevindt.
- 1.2.5 "*LNG-opslagsysteem*": de voorzieningen voor het opslaan van vloeibaar aardgas (LNG), tankaansluitingen inbegrepen.
- 1.2.6 "*Gastoevoersysteem*": de installatie, met inbegrip van gasverwerkingsstelsel, gastoevoerleidingen en -ventielen, voor de gasvoorziening van alle gas verbruikende inrichtingen aan boord.
- 1.2.7 "*Gasverwerkingsstelsel*": de eenheid voor het vergassen van vloeibaar aardgas (LNG), met inbegrip van leidingen en toebehoren.
- 1.2.8 "*Gevaarlijke zones*": zones 0, 1 en 2 zoals ingedeeld hier onder:
- 1.2.8.1 Zone 0: een zone waar een explosieve atmosfeer, bestaande uit een mengsel van brandbare stoffen in de vorm van gas, damp of nevel met lucht voortdurend, gedurende lange perioden of herhaaldelijk aanwezig is,
- 1.2.8.2 Zone 1: een zone waar een explosieve atmosfeer, bestaande uit een mengsel van brandbare stoffen in de vorm van gas, damp of nevel met lucht, onder normaal bedrijf waarschijnlijk af en toe aanwezig kan zijn,
- 1.2.8.3 Zone 2: een zone waar de aanwezigheid van een explosieve atmosfeer, bestaande uit een mengsel van brandbare stoffen in de vorm van gas, damp of nevel met lucht, onder normaal bedrijf niet waarschijnlijk is en waar, wanneer dit toch gebeurt, het verschijnsel van korte duur is.
- 1.2.9 "*Gesloten ruimte*": een ruimte waarin de luchtverversing door gebrek aan mechanische ventilatie beperkt zal zijn en een explosieve atmosfeer niet vanzelf wordt verdreven.
- 1.2.10 "*Halfgesloten ruimte*": een ruimte die op zodanige wijze door dekken en/of schotten wordt begrensd dat de natuurlijke ventilatieomstandigheden sterk van de omstandigheden op open dek verschillen.
- 1.2.11 "*Overdrukventiel*": (PRV, Pressure Relief Valve): een voorziening met veerwerking, die automatisch door druk wordt geactiveerd om de tank of leidingen tegen ontoelaatbaar hoge interne druk te beschermen.
- 1.2.12 "*Dual-fuelmotoren*": motoren die hetzij met vloeibaar aardgas (LNG) of met een brandstof met een vlamptemp. van meer dan 55 °C kunnen worden aangedreven.
- 1.2.13 "*ESD*" (*emergency shutdown*): *uitschakeling in noodsituaties*.
- 1.2.14 "*Hoofdbrandstofafsluiter*": een automatische afsluiter in de gastoevoerleiding naar een motor.

- 1.2.15 "*Secundaire barrière*": de voorziening aan de buitenzijde van een LNG-brandstofopslagsysteem of -leiding bestemd voor tijdelijke opslag in geval van mogelijke lekkage van de primaire barrière.
- 1.2.16 "*Maximale werkdruk*": de hoogste druk die in een LNG-brandstoftank of LNG-leiding tijdens het bedrijf toelaatbaar is. Deze druk is gelijk aan de openingsdruk van overdrukventielen of -voorzieningen.
- 1.2.17 "*Ontwerpdruk*": de druk op basis waarvan de LNG-brandstoftank of LNG-leidingen ontworpen en gebouwd zijn.
- 1.2.18 "*Dubbele afsluiter met afblaasventiel*": twee in serie in een leiding geplaatste kleppen en een derde klep waarmee de druk in de leiding tussen deze twee kleppen kan worden afgeblazen. Deze voorziening kan ook bestaan uit de combinatie van één tweewegklep en één afsluiter in plaats van drie afzonderlijke kleppen.
- 1.2.19 "*Luchtsluis*": een door gasdichte, stalen schotten begrensde ruimte met twee gasdichte deuren, bedoeld om een niet-gevaarlijke zone van een gevaarlijke zone af te zonderen.
- 1.2.20 "*Dubbelwandige leidingen*": leiding met een dubbele wand waarbij de ruimte tussen de wanden met inert gas onder druk is gezet en is uitgerust om eventuele lekkage van een van de twee wanden te detecteren.
- 1.2.21 "*Systeemonderdelen*": alle onderdelen van de installatie die vloeibaar aardgas (LNG) of aardgas kunnen bevatten (brandstoftanks, pijpleidingen, afsluiters, slangen, cilinders, pompen, filters, instrumenten, enz.).
- 1.2.22 "*Leiding met ventilatietussenruimte*": een gasleiding die van een mechanische afvoerventilatie voorzien is en in een pijpleiding of schacht geïnstalleerd is.
- 1.2.23 "*Gasalarminstallatie*": een alarminstallatie voor de bescherming van personen en materiële goederen tegen gevaarlijke gassen en lucht/gasmengsels. De installatie bestaat uit gasdetectoren voor de identificatie van de gassen, een stuureenheid voor de verwerking van de signalen en een weergave/alarmeenheid voor de weergave van de status.

### **1.3 Risicobeoordeling**

- 1.3.1 Nieuwe of significant gewijzigde ontwerpen of configuraties vereisen een risicobeoordeling. Bij deze beoordeling moet rekening worden gehouden met de uit het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) voortvloeiende risico's voor personen aan boord, met inbegrip van passagiers, het milieu, de geschiktheid en de veiligheid van het vaartuig. De gevaren gerelateerd aan de ruimtelijke indeling, het bedrijf en onderhoud na een storing moeten redelijkerwijs in aanmerking worden genomen.

- 1.3.2 De risico's moeten worden geïdentificeerd en beoordeeld door middel van een door de Commissie van deskundigen erkende methode voor het analyseren van risico's, zoals internationale normen ISO 31000 : 2009 en ISO 31010 : 2010. Hierbij moeten ten minste bedrijfsuitval, schade aan onderdelen, brand, explosie, vollopen van het tankruim, zinken van het vaartuig, evenals elektrische overspanning in aanmerking worden genomen. Deze analyse moet ertoe bijdragen dat risico's zoveel mogelijk worden voorkomen. Risico's die niet volledig kunnen worden voorkomen, moeten tot een aanvaardbaar niveau worden gereduceerd. De belangrijkste mogelijkheden en maatregelen voor het voorkomen, respectievelijk reduceren van de risico's moeten beschreven worden.
- 1.3.3 De indeling van de gevaarlijke zones aan boord in zones 0, 1 en 2 overeenkomstig onderdeel 1.2.8, moet in de risicobeoordeling worden gestaafd.

#### **1.4 Algemene eisen**

- 1.4.1 Één enkele storing in het LNG-systeem mag niet tot een onveilige situatie leiden.
- 1.4.2 Het LNG-systeem moet qua ontwerp, bouw, inbouw, onderhoud en bescherming een veilig en betrouwbaar functioneren van het systeem kunnen verzekeren.
- 1.4.3 De onderdelen van het LNG-systeem moeten tegen externe beschadigingen worden beschermd.
- 1.4.4 De toegang tot gevaarlijke zones moet, voor zover dit in de praktijk uitvoerbaar is, worden beperkt om potentiële risico's die de veiligheid van het vaartuig, personen aan boord, het milieu en de apparatuur nadelig kunnen beïnvloeden, zoveel mogelijk te reduceren. Meer specifiek zijn gevaarlijke zones van het schepen overeenkomstig artikel 15.06, onderdeel 11 niet bestemd voor passagiers.
- 1.4.5 Er moeten geëigende maatregelen worden getroffen om ervoor te zorgen dat passagiers niet in de buurt van gevaarlijke zones komen.
- 1.4.6 De in gevaarlijke zones geïnstalleerde apparatuur moet zo veel mogelijk tot bedrijfsapparatuur worden beperkt, en moet op daarvoor passende en adequate wijze gecertificeerd zijn.
- 1.4.7 Onopzettelijke ophoping van explosieve of brandbare gasconcentraties moet worden verhinderd.
- 1.4.8 Ontstekingsbronnen in gevaarlijke zones moeten ter vermindering van de kans op explosies worden beperkt.
- 1.4.9 Aan boord van vaartuigen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken, moet een gedetailleerde gebruiksaanwijzing van het LNG-systeem aanwezig zijn, waarin ten minste:
- a) praktische uitleg over het bunker-, opslag- en leidingsysteem voor het LNG, over het gastoevoersysteem, de machinekamer, het ventilatiesysteem, het voorkomen van en controleren op lekkage, evenals het bewakings- en beveiligingssysteem is opgenomen;



- b) de bunkerhandelingen, in het bijzonder de bediening van de ventielen, het ontluchten, inertiseren en ontgassen is beschreven;
- c) de belangrijkste maatregelen voor de aarding tijdens het bunkeren zijn beschreven;
- d) de risico's die in de risicobeoordeling als bedoeld onder 1.3 zijn geïdentificeerd en de wijze waarop zij worden beperkt, in detail worden beschreven.

1.4.10 Brand of explosie veroorzaakt door vrijgekomen gas in LNG-opslagsystemen en machinekamers mag de essentiële machines of apparatuur in andere ruimten niet onbruikbaar maken.

## **1.5 Vakkennis van een technische dienst**

De vakkennis van een technische dienst als bedoeld in artikel 8b.01, vierde lid, moet ten minste de volgende gebieden beslaan:

- a) brandstofsysteem inclusief tanks, warmtewisselaars, pijpleidingen,
- b) sterkte (in lengterichting en plaatselijk) en stabiliteit van het vaartuig,
- c) elektrische systemen en besturingssystemen,
- d) ventilatiesysteem,
- e) brandveiligheid,
- f) gasalarminstallatie.

## **1.6 Kentekening**

Deuren van ruimten waar vloeibaar aardgas (LNG) wordt gebruikt, moeten aan de buitenkant zijn voorzien van een teken "Waarschuwing voor LNG" met een hoogte van ten minste 10 cm overeenkomstig schets 11 van bijlage I.

## **Hoofdstuk 2**

### **Scheepsuitrusting, scheepsbedrijf en ontwerp van het systeem**

#### **2.1 LNG-opslagsysteem**

- 2.1.1 Het LNG-opslagsysteem moet gescheiden zijn van machinekamers en andere ruimten met een hoog brandrisico.
- 2.1.2 LNG-brandstoftanks moeten zo dicht mogelijk bij de overlangse middellijn van het vaartuig worden opgesteld.

- 2.1.3 De afstand tussen de wand van het vaartuig en de LNG-brandstoftank mag niet minder zijn dan 1,00 m. Wanneer LNG-brandstoftanks zijn geplaatst:
- onderdeks, dan moet het vaartuig zijn voorzien van een dubbele romp en een dubbele bodem op de plaats waar de LNG-brandstoftanks zijn opgesteld. De afstand tussen de buiten- en binnenwand van het vaartuig mag niet minder zijn dan 0,60 m. De diepte van een dubbele bodem mag niet minder zijn dan 0,60 m.
  - op open dek, dan moet de afstand ten minste overeenkomen met B/5 van de verticale vlakken begrensd door de huid van het vaartuig.
- 2.1.4 De LNG-brandstoftank moet een losstaande tank zijn, ontworpen in overeenstemming met EN 13530 : 2002, EN 13458-2 : 2002 in combinatie met dynamische belasting, of de IGC-Code (tank van het type C). De Commissie van deskundigen kan andere gelijkwaardige normen van één van de Rijnsoeverstaten en België aanvaarden.
- 2.1.5 Tankaansluitingen dienen boven het maximale vloeistofniveau in de tanks te worden geplaatst. De Commissie van deskundigen kan aansluitingen beneden het maximale vloeistofniveau aanvaarden.
- 2.1.6 Bij tankaansluitingen onder het maximale vloeistofniveau van de LNG-brandstoftanks, moeten onder de tanks lekbakken worden geplaatst, die aan de volgende eisen voldoen:
- de capaciteit van de lekbak moet voldoende zijn om het volume te kunnen opvangen dat zou kunnen vrijkomen bij een niet correct functionerende leidingaansluiting;
  - de lekbak moet zijn vervaardigd uit geschikt roestvrij staal;
  - de lekbak moet op voldoende afstand van de romp of dekstructuren worden geplaatst of voldoende worden geïsoleerd zodat de romp of dekstructuren niet ontoelaatbaar afkoelen als er vloeibaar aardgas (LNG) zou lekken.
- 2.1.7 Het LNG-opslagsysteem moet zijn voorzien van een secundaire barrière. Voor LNG-opslagsystemen met een zeer geringe kans op schade aan de draagstructuur en lekken van de primaire barrière is een secundaire barrière niet vereist.
- 2.1.8 Ingeval de secundaire barrière van het LNG-opslagsysteem deel uitmaakt van de romp, mag ook een scheidingswand van het tankruim als secundaire barrière worden gebruikt, voor zover voldoende voorzorgsmaatregelen worden getroffen om lekken van cryogene vloeistof te voorkomen.
- 2.1.9 De plaats en de constructie van het LNG-opslagsysteem en de andere installaties op open dek moeten voldoende ventilatie garanderen. Ophoping van vrijgekomen aardgas moet worden voorkomen.
- 2.1.10 Indien condensatie en ijsvorming op koude oppervlakken van LNG-brandstoftanks tot veiligheidsproblemen of functionele problemen kunnen leiden, moeten er passende preventieve of remediërende maatregelen worden genomen.

- 2.1.11 Elke LNG-brandstoftank wordt uitgerust met ten minste twee overdrukventielen waarmee overdruk kan worden voorkomen, zodat in geval van een defect, een lek of onderhoud één overdrukventiel kan worden afgesloten.
- 2.1.12 Als niet kan worden uitgesloten dat er brandstof vrijkomt in de vacuümruimte van een vacuümgeïsoleerde LNG-brandstoftank, moet de vacuümruimte worden beschermd door een gepaste overdrukventiel. Indien LNG-brandstoftanks in een (half)gesloten ruimte zijn geplaatst, moet de overdrukinrichting op een afblaassysteem worden aangesloten.
- 2.1.13 De uitlaatbuizen van de overdrukventielen moeten zich ten minste 2,00 m boven het dek bevinden, op een afstand van ten minste 6,00 m van de verblijven, passagiersruimten en werkplekken buiten het laadruim. Deze hoogte kan worden verlaagd wanneer er binnen een straal van 1,00 m rond de uitlaat van het overdrukventiel geen apparatuur aanwezig is, er geen werkzaamheden worden verricht, deze zone door borden gekenmerkt is en gepaste maatregelen genomen worden om het dek te beschermen.
- 2.1.14 LNG-brandstoftanks moeten veilig gelegegd kunnen worden, zelfs wanneer het LNG-systeem is uitgeschakeld.
- 2.1.15 LNG-brandstoftanks moeten, net als gasleidingsystemen, afgeblazen en met spoelgas gereinigd kunnen worden. Om een explosiegevaarlijke atmosfeer in de LNG-brandstoftanks en gasleidingen uit te sluiten moet, voordat met droge lucht wordt afgeblazen, met inert gas (bijv. stikstof of argon) geïnertiseerd kunnen worden.
- 2.1.16 De druk en temperatuur in de LNG- brandstoftanks moeten te allen tijden binnen de toegelaten waarden blijven.
- 2.1.17 Wanneer het LNG-systeem uitgeschakeld is, moet de druk in de LNG-brandstoftank gedurende een periode van twee weken beneden de maximale werkdruk van de LNG-brandstoftank blijven. Hierbij wordt uitgegaan van een LNG-brandstoftank die overeenkomstig de in onderdeel 2.9 vastgelegde maximale vullingsgraad is gevuld, en een vaartuig dat stilligt.
- 2.1.18 Een LNG-brandstoftank moet elektrisch met de constructie van het vaartuig worden verbonden.

## **2.2 Machinekamers**

- 2.2.1 Voor machinekamers moet een van de volgende concepten toegepast worden:
  - a) gasveilige machinekamer,
  - b) explosieveilige machinekamer of
  - c) ESD-beschermde machinekamer.

## 2.2.2 *Voorschriften voor gasveilige machinekamers*

- 2.2.2.1 De gasveilige machinekamers moeten in alle omstandigheden gasveilig blijven (“inherently gas safe”). Eén enkele storing in het LNG-systeem mag niet tot gaslekage in de machinekamer leiden. Alle gasleidingen in de machinekamer moeten omhuld zijn met een gasdicht omhulsel, bijv. dubbelwandige leidingen of dubbelwandige leidingen met ventilatietussenruimte.
- 2.2.2.2 Raakt een van de barrières defect, moet de gastoevoer naar dat betreffende deel van het LNG-systeem automatisch worden afgesloten.
- 2.2.2.3 De afvoerventilatie van de ventilatiekanalen moet:
- a) een capaciteit van ten minste 30 luchtwisselingen per uur van het bruto luchtvolume binnen de ventilatiekanalen kunnen waarborgen;
  - b) uitgerust zijn om te allen tijde de aanwezigheid van gassen in de ruimte tussen de binnen- en buitenleidingen te detecteren;
  - c) onafhankelijk zijn van alle andere ventilatiesystemen, in het bijzonder het ventilatiesysteem van de machinekamer.
- 2.2.2.4 Een gasveilige machinekamer wordt als een niet-gevaarlijke zone beschouwd tenzij de risicobeoordeling volgens onderdeel 1.3 anders uitwijst.

## 2.2.3 *Voorschriften voor explosieveilige machinekamers*

- 2.2.3.1 De explosieveilige machinekamers moeten zodanig zijn ingericht dat de ruimten in normale omstandigheden als gasveilig kunnen worden beschouwd. Eén enkele storing in het LNG-systeem mag niet leiden tot een concentratie van meer dan 20% van de onderste explosiegrens (LEL, lower explosive limit) in de machinekamer.
- 2.2.3.2 Bij het detecteren van gas of het uitvallen van de ventilatie, moet de gastoevoer naar dat betreffende deel van het LNG-systeem automatisch worden afgesloten.
- 2.2.3.3 Het ventilatiesysteem moet:
- a) een voldoende capaciteit hebben om te waarborgen dat de gasconcentratie in de machinekamer onder 20% van de LEL blijft, en ervoor te zorgen dat het bruto luchtvolume binnen de machinekamer ten minste 30 maal per uur geheel kan worden ververst;
  - b) onafhankelijk zijn van alle andere ventilatiesystemen.
- 2.2.3.4 Onder normale bedrijfsomstandigheden wordt de machinekamer constant geventileerd met ten minste 15 luchtwisselingen per uur van het bruto luchtvolume binnen de machinekamer.
- 2.2.3.5 Explosieveilige machinekamers moeten zo zijn ontworpen dat de geometrische vorm de ophoping van gassen of het ontstaan van gasbellen tot een minimum beperkt. Een goede luchtcirculatie moet worden verzekerd.

2.2.3.6 Een explosieveilige machinekamer wordt als een Zone 2. beschouwd tenzij de risicobeoordeling volgens onderdeel 1.3 anders uitwijst.

#### 2.2.4 *Voorschriften voor machinekamers voorzien van een noodstopinrichting (ESD)*

2.2.4.1 De machinekamers voorzien van een noodstopinrichting (ESD) moeten zodanig zijn ingericht dat de ruimten in normale omstandigheden als gasveilig kunnen worden beschouwd, terwijl deze ruimten in bepaalde abnormale omstandigheden wel vanwege aanwezig gas gevaarlijk kunnen worden.

2.2.4.2 In abnormale omstandigheden waarbij er gevaar dreigt vanwege aanwezig gas, moet de noodstop (ESD) van onveilige installaties (ontstekingsbronnen) en gasapparatuur automatisch in werking treden, terwijl de installaties of apparatuur die onder deze omstandigheden wel in gebruik of in bedrijf blijven van een gecertificeerd veilig type moeten zijn.

2.2.4.3 Het ventilatiesysteem moet:

- a) een voldoende capaciteit hebben om te waarborgen dat het bruto luchtvolume binnen de machinekamer ten minste 30 maal per uur geheel kan worden ververst;
- b) ontworpen zijn om het hoofd te kunnen bieden aan het scenario van een eventuele maximale lekkage vanwege technische storingen en
- c) onafhankelijk zijn van alle andere ventilatiesystemen.

2.2.4.4 Onder normale bedrijfsomstandigheden wordt de machinekamer constant geventileerd met ten minste 15 luchtwisselingen per uur van het bruto luchtvolume binnen de machinekamer.

Als er gas wordt gedetecteerd in de machinekamer moet het aantal luchtwisselingen automatisch worden verhoogd naar 30 luchtwisselingen per uur.

2.2.4.5 Indien het vaartuig is uitgerust met meer dan één motor voor het leveren van het voortstuwingsvermogen, dan moeten deze motoren zich in ten minste twee afzonderlijke machinekamers bevinden. Deze machinekamers mogen geen gemeenschappelijke scheidingsvlakken hebben. Gemeenschappelijke scheidingsvlakken kunnen echter goedgekeurd worden, mits aangetoond kan worden dat één enkele storing niet tegelijkertijd gevolgen zal hebben voor beide kamers.

2.2.4.6 Er moet een vast gasalarminstallatie worden geïnstalleerd dat de gastoevoer voor de desbetreffende machinekamer automatisch afsluit en alle niet-explosieveilige apparatuur of installaties uitschakelt.

2.2.4.7 Machinekamers voorzien van een noodstopinrichting (ESD) moeten zo zijn ontworpen dat de geometrische vorm de ophoping van gassen of het ontstaan van gasbellen tot een minimum beperkt. A goede luchtcirculatie moet worden verzekerd.

2.2.4.8 Een machinekamer voorzien van een noodstopinrichting (ESD) wordt als zone 1 beschouwd tenzij de risicobeoordeling volgens onderdeel 1.3 anders uitwijst.

## **2.3 Vloeibaar aardgas- (LNG) en aardgasleidingsystemen**

- 2.3.1 Vloeibare aardgas-(LNG) leidingen en aardgasleidingen door andere machinekamers of niet-gevaarlijke gesloten ruimten van het vaartuig moeten met dubbelwandige leidingen of ventilatiekanalen omhuld zijn.
- 2.3.2 Vloeibare aardgas-(LNG) leidingen en aardgasleidingen moeten zich op een afstand van ten minste 1,00 m van de scheepshuid en ten minste 0,60 m van de scheepsbodem bevinden.
- 2.3.3 Alle leidingen en onderdelen die met afsluiters van het LNG-systeem geïsoleerd kunnen worden wanneer zij volledig met vloeibaar aardgas (LNG) gevuld zijn, moeten worden voorzien van overdrukventielen.
- 2.3.4 Leidingen moeten elektrisch met de scheepsromp zijn verbonden.
- 2.3.5 Zeer koude leidingen moeten waar nodig thermisch worden geïsoleerd van de aangrenzende romp. Er moet bescherming tegen onopzettelijk aanraken zijn voorzien.
- 2.3.6 De ontwerpdruk van de leidingen mag niet minder dan 150% van de maximale werkdruk bedragen. De maximale werkdruk van de leidingen in ruimten mag niet meer dan 1000 kPa bedragen. De ontwerpdruk van de buitenste leiding of schacht van de aardgasleidingen mag niet lager liggen dan de maximale ontwerpdruk van de binnenste gasleiding.
- 2.3.7 Gasleidingen in ESD-beschermde machinekamers moeten zo ver mogelijk van alle elektrische installaties en tanks met ontvlambare vloeistoffen worden geplaatst.

## **2.4 Lenssystemen**

- 2.4.1 Lenssystemen voor zones waar vloeibaar aardgas (LNG) of aardgas aanwezig kan zijn, moeten:
  - a) onafhankelijk werken van en gescheiden zijn van het lenssysteem van zones waarin vloeibaar aardgas (LNG) en aardgas niet aanwezig kunnen zijn,
  - b) niet in verbinding staan met pompen in niet-gevaarlijke zones.
- 2.4.2 Bij LNG-opslagsystemen waarvoor geen secundaire barrière is vereist, moet een geschikt afvoersysteem voor de tankruimen die niet in verbinding met de machinekamers staan, aanwezig zijn. Er moeten middelen voor het detecteren van lekkage van vloeibaar aardgas (LNG) zijn voorzien.
- 2.4.3 Bij LNG-opslagsystemen waarvoor een secundaire barrière is vereist, moeten geschikte voorzieningen voor het afvoeren van lekkages in de ruimten tussen de barrières aanwezig zijn. Er moeten middelen voor het detecteren van dergelijke lekkages zijn voorzien.

## **2.5 Lekbakken**

- 2.5.1 Op plaatsen waar lekken kunnen optreden die de structuur van het vaartuig kunnen aantasten of waar een lek beperkt moet blijven, moeten geschikte lekbakken worden geplaatst.

## **2.6 Plaatsing van ingangen en andere openingen**

- 2.6.1 Ingangen naar en andere openingen tussen een niet-gevaarlijke zone en een gevaarlijke zone zijn uitsluitend toegestaan indien noodzakelijk voor het goede verloop van de werkzaamheden.
- 2.6.2 Voor ingangen en openingen naar een niet-gevaarlijke zone op een afstand van minder dan 6,00 m van het LNG-opslagsysteem, gasverwerkingsysteem of de uitlaat van een overdrukventiel moet een geschikte luchtsluis zijn voorzien.
- 2.6.3 Luchtsluizen moeten ten opzichte van de aangrenzende gevaarlijke zone mechanisch met overdruk worden geventileerd. De deuren moeten zelfsluitend zijn.
- 2.6.4 Een luchtsluis moet zo zijn ontworpen dat er, zelfs bij kritieke situaties in de gevaarlijke zones die door de luchtsluis wordt afgescheiden, geen gas kan ontsnappen naar niet-gevaarlijke zones. Deze situaties moeten geëvalueerd worden in de risicobeoordeling als bedoeld in onderdeel 1.3.
- 2.6.5 Luchtsluizen moeten een vlotte, vrije doorgang verzekeren en mogen niet voor andere doeleinden worden gebruikt.
- 2.6.6 Er moet een akoestisch en optisch alarm aan beide zijden van de luchtsluis worden afgegeven ingeval er meer dan één deur wordt geopend of ingeval er in de luchtsluis gas is gedetecteerd.

## **2.7 Ventilatiesystemen**

- 2.7.1 De ventilatoren in gevaarlijke zones moeten van een gecertificeerd veilig type zijn.
- 2.7.2 De elektrische motoren die de ventilatoren aandrijven, moeten voldoen aan de voor die plaats voorgeschreven explosiebescherming.
- 2.7.3 Als de vereiste ventilatiecapaciteit niet langer gewaarborgd is, moet op een permanent bemande plek (bijvoorbeeld in het stuurhuis) een akoestisch en optisch alarm afgaan.
- 2.7.4 Leidingen die worden gebruikt voor de ventilatie van gevaarlijke zones moeten worden gescheiden van leidingen die worden gebruikt voor de ventilatie van niet-gevaarlijke zones.
- 2.7.5 De vereiste ventilatiesystemen moeten ten minste twee ventilatoren met autonome stroomtoevoer hebben die elk over de vereiste capaciteit beschikken om een opeenhoping van gas te voorkomen.

- 2.7.6 De luchttoevoer voor een gevaarlijke zone moet uit een niet-gevaarlijke zone afkomstig zijn.
- 2.7.7 De luchtinlaat voor een niet-gevaarlijke zone moet zich in een niet-gevaarlijke zone, op een afstand van ten minste 1,50 m van de scheidingswanden van een gevaarlijke zone, bevinden.
- 2.7.8 Wanneer de inlaatschacht door een gevaarlijke ruimte wordt gevoerd, moet deze onder overdruk staan ten opzichte van die ruimte. Overdruk is niet vereist wanneer gewaarborgd is dat er geen gassen in de schacht kunnen lekken.
- 2.7.9 De luchtuitlaat vanuit gevaarlijke ruimten moet uitkomen in een open zone met een risicopotentieel dat niet groter mag zijn dan in de geventileerde ruimte.
- 2.7.10 De luchtuitlaat vanuit niet-gevaarlijke ruimten moet zich buiten gevaarlijke zones bevinden.
- 2.7.11 In gesloten ruimten moet de luchtuitlaat van het ventilatiesysteem zich bij het plafond van deze ruimten bevinden. Een luchtinlaat moet bij de vloer worden geplaatst.

## **2.8 LNG-bunkersysteem**

- 2.8.1 Het LNG-bunkersysteem moet zo worden ingericht dat er bij het vullen van de LNG-brandstoftanks geen gas in de atmosfeer vrijkomt.
- 2.8.2 Het bunkerstation en alle voor het bunkeren gebruikte afsluiters moeten op open dek worden geplaatst, zodat er voldoende natuurlijke ventilatie aanwezig is.
- 2.8.3 Het bunkerstation moet zo worden geplaatst en ingericht dat eventuele schade aan de gasleidingen het LNG-opslagsysteem van het vaartuig niet beschadigt.
- 2.8.4 Er moeten geschikte voorzieningen worden getroffen om de druk te ontlasten en vloeistof uit de aanzuigzijde van de pomp en de bunkerleidingen te verwijderen.
- 2.8.5 Slangen die gebruikt worden om vloeibaar aardgas (LNG) over te pompen, moeten:
  - a) compatibel zijn met vloeibaar aardgas (LNG) en in het bijzonder geschikt zijn voor de LNG-temperatuur,
  - b) bestand zijn tegen een barstdruk die niet kleiner mag zijn dan vijf keer de maximale druk waaraan zij tijdens het bunkeren kunnen worden blootgesteld.
- 2.8.6 De bunkermanifold moet ontworpen zijn om normale mechanische krachten tijdens het bunkeren te kunnen weerstaan. De aansluitingen zijn van het type dry-disconnect overeenkomstig de Europese norm EN1474 en zijn voor de veiligheid aanvullend uitgerust met dry-break-away-koppelingen.
- 2.8.7 De hoofdafsluiter voor het LNG-bunkeren moet tijdens de bunkerhandelingen vanaf een veilige locatie op het vaartuig bediend kunnen worden.



2.8.8 Bunkerleidingen moeten inert en gasvrij gemaakt kunnen worden.

## 2.9 Maximale vullingsgraad van de LNG-brandstoftanks

2.9.1 Het LNG-niveau in de LNG-brandstoftank mag niet hoger komen dan de maximale vullingsgraad van 95% bij de referentietemperatuur. De referentietemperatuur is de temperatuur die overeenkomt met de dampdruk van de brandstof bij de openingsdruk van de overdrukventielen.

2.9.2 De maximale vulling bij de heersende temperatuur tijdens het vullen van vloeibaar aardgas (LNG) wordt bepaald aan de hand van een curve die met de volgende formule wordt verkregen:

$$LL = FL \cdot \rho_R / \rho_L$$

In deze formule betekent:

$LL$  = "loading limit", maximaal toegestaan vloeibaar volume in functie van de LNG-brandstoftankinhoud van de te vullen tank, uitgedrukt in percentage;

$FL$  = "filling limit", vullingsgraad uitgedrukt in percentage, hier 95%;

$\rho_R$  = relatieve dichtheid van de brandstof bij de referentietemperatuur;

$\rho_L$  = relatieve dichtheid van de brandstof bij de bevullingstemperatuur.

2.9.3 Voor vaartuigen die vanwege hun bedrijfsomstandigheden blootgesteld zijn aan significante golfhoogten of bewegingen, moet de vulling uitgaande van de risicobeoordeling als bedoeld in onderdeel 1.3 dienovereenkomstig worden aangepast.

## 2.10 Gastoevoersysteem

2.10.1 Het gastoevoersysteem moet zo worden voorzien dat de gevolgen van vrijkomend gas zo gering mogelijk zijn, terwijl een veilige toegang voor de bediening of inspectie gewaarborgd blijft.

2.10.2 De onderdelen van het gastoevoersysteem die zich buiten de machinekamer bevinden, moeten zo zijn ontworpen dat een defect aan één barrière niet tot lekkage in de omgeving van de installatie kan leiden met een kans op acuut gevaar voor personen aan boord, het milieu of het vaartuig.

2.10.3 De inlaat en afvoer van LNG-brandstoftanks moeten zo dicht mogelijk bij de tank van afsluiters worden voorzien.

2.10.4 Het gastoevoersysteem naar elke motor of motorgroep moet worden voorzien van een hoofdbrandstofafsluiter. De afsluiters moeten zo dicht mogelijk bij het gasverwerkingsysteem worden geplaatst, maar in ieder geval buiten de machinekamer.

2.10.5 De hoofdbrandstofafsluiter moet bediend kunnen worden

- a) van zowel binnen als buiten de machinekamer;
- b) vanuit het stuurhuis.

- 2.10.6 Elke gasverbruiker moet van een set van dubbele afsluiters met afblaasventielen zijn voorzien om een veilige afsluiting van de brandstoftoevoer mogelijk te maken. De twee afsluiters moeten van het type 'fail-to-close' (sluiten bij een storing) zijn, terwijl de afblaasklep van het type 'fail-to-open' (openen bij een storing) moet zijn.
- 2.10.7 Voor installaties die uit meerdere motoren bestaan en waarvan elke motor met een afzonderlijke hoofdbrandstofafsluiter is uitgerust, of bij installaties met een enkele motor, kunnen de functies van een hoofdbrandstofafsluiter en een afsluiter met afblaasventiel worden gecombineerd. Een van de afsluiters met afblaasventiel moet tevens handmatig te bedienen zijn.

## **2.11 Uitlaatsysteem en uitschakeling van de gastoevoer**

- 2.11.1 Het uitlaatsysteem moet zodanig worden geconfigureerd dat een ophoping van onverbrande brandstofgassen zo gering mogelijk blijft.
- 2.11.2 Motor- of installatieonderdelen die een mengsel van lucht en ontbrandbaar gas kunnen bevatten, moeten voorzien zijn van geschikte overdrukvoorzieningen, tenzij zij zodanig uitgevoerd zijn dat zij de overdruk als gevolg van ontbrand gas in een worst-case-scenario kunnen weerstaan.
- 2.11.3 Indien de gastoevoer voor afkoppeling niet op gasolie wordt omgeschakeld, moet het gastoevoersysteem met inbegrip van de hoofdbrandstofafsluiter en het uitlaatsysteem ontvlucht worden om eventueel aanwezige gasresten te verwijderen.
- 2.11.4 Er moeten voorzieningen worden getroffen om de werking van het ontstekingsysteem te controleren en een slechte verbranding of haperende ontsteking te detecteren waardoor, terwijl de installatie in werking is, onverbrande brandstofgassen in het uitlaatsysteem kunnen voorkomen.
- 2.11.5 Indien een defect in het ontstekingsysteem optreedt, slechte verbranding of haperende ontsteking wordt gedetecteerd, moet het gastoevoersysteem automatisch worden afgesloten.
- 2.11.6 De uitlaten van met gas aangedreven motoren of dual-fuelmotoren mogen niet verbonden zijn met de uitlaatpijpen van andere motoren of installaties.
- 2.11.7 In geval van een normale uitschakeling of activering van de noodstopinrichting, mag het gastoevoersysteem niet later worden uitgeschakeld dan de ontstekingsbron. Het mag niet mogelijk zijn de ontstekingsbron uit te schakelen zonder eerst of tegelijkertijd de gastoevoer naar elke zuiger of naar de gehele motor af te sluiten.
- 2.11.8 In geval van het uitschakelen van het gastoevoersysteem naar een dual-fuelmotor, moet het mogelijk zijn de motor zonder onderbreking over te schakelen op de verbranding van gasolie.

## **Hoofdstuk 3 Brandveiligheid**

### **3.1 Algemeen**

3.1.1 Er moeten voor de branddetectie, -beveiliging en –bestrijding geëigende middelen aanwezig zijn, die zijn afgestemd op de vastgestelde gevaren.

3.1.2 Voor het gasverwerkingsysteem geldt dezelfde brandbescherming als voor een machinekamer.

### **3.2 Brandmeldinstallatie**

3.2.1 In alle ruimten van het LNG-systeem waar brand niet kan worden uitgesloten, moet een geschikte ingebouwde brandmeldinstallatie zijn voorzien.

3.2.2 Voor een tijdige branddetectie is het gebruik van alleen rookmelders niet toereikend.

3.2.3 Het branddetectiesysteem moet de mogelijkheid bieden elke brandmelder afzonderlijk te identificeren.

3.2.4 Voor branddetectie in ruimten waar zich gasinstallaties bevinden, moet een gasveiligheidssysteem worden voorzien dat de relevante delen van de gastoevoer automatisch afsluit.

### **3.3 Brandbescherming**

3.3.1 Verblijven, passagiersruimten, machinekamers en vluchtwegen waar de afstand minder is dan 3,00 m van LNG brandstoftanks en bunkerstations bovendecks, moeten afgeschermd worden met klasse A60 onderverdeling.

3.3.2 De zijwanden van de ruimten met LNG-brandstoftanks en ventilatieschachten in deze ruimten onder het schottendek moeten voldoen aan klasse A60. Indien de ruimte grenst aan tanks, lege ruimten of de hulpmachinekamer met weinig of geen brandgevaar, sanitaire ruimten of vergelijkbare zones, is isolatie klasse A0 toegestaan.

### **3.4 Brandpreventie en koeling**

3.4.1 Voor de koeling en brandpreventie van onbeschermden delen van de LNG-brandstoftank(s) op open dek moet een watersproeisysteem zijn voorzien.

- 3.4.2 Het watersproeisysteem is een onderdeel van de brandblusinstallaties als bedoeld in de artikelen 10.03a of 10.03b op voorwaarde dat de vereiste capaciteit van de waterpomp en werkdruk voldoende zijn om zowel de werking van het vereiste aantal hydranten en slangen, alsook de werking van het watersproeisysteem tegelijkertijd te waarborgen. De aansluiting van het watersproeisysteem op de brandblusinstallaties als bedoeld in de artikelen 10.03a of 10.03b moet tegen onbedoeld of toevallig openen van een terugslagklep met neerschroefbare klep zijn voorzien.
- 3.4.3 Bij een brandblusinstallatie als bedoeld in de artikelen 10.03a of 10.03b aan boord van een vaartuig waarop de LNG-brandstoftank zich op open dek bevindt, moet de brandblusinstallatie voorzien zijn van een afsluiter zodat beschadigde delen van de brandblusinstallatie kunnen worden afgesloten. Afsluiting van een deel van de brandblusinstallatie mag de toevoer van water naar de achterliggende leidingen niet blokkeren.
- 3.4.4 Het watersproeisysteem moet tevens de afscheidingen van bovenliggende constructies kunnen besproeien, tenzij de tank zich op een afstand van 3,00 m of meer van deze afscheidingen bevindt.
- 3.4.5 Het watersproeisysteem moet zo zijn ontworpen dat alle hierboven genoemde zones met een debiet van 10 l/min/m<sup>2</sup> voor horizontale oppervlakken en 4 l/min/m<sup>2</sup> voor verticale oppervlakken besproeid kunnen worden.
- 3.4.6 Het watersproeisysteem moet vanuit het stuurhuis en een plaats aan dek in werking kunnen worden gezet.
- 3.4.7 De sproeikoppen moeten zo worden geplaatst dat zij een doeltreffende waterspreiding in de gehele te beschermen ruimte waarborgen.

### **3.5 Brandblussers**

Afgezien van de voorschriften van artikel 10.03 moeten er in de nabijheid van het bunkerstation twee extra, draagbare poederblussers met een capaciteit van ten minste 12 kg worden geplaatst. Zij moeten geschikt zijn voor de brandklasse C.

## **Hoofdstuk 4 Elektrische installaties**

- 4.1 De apparatuur voor gevaarlijke zones moet van een type zijn dat geschikt is voor de zone waarin de apparatuur geïnstalleerd is.
- 4.2 Elektriciteitsopwekking- en verdeelsystemen alsook de daartoe behorende besturingssystemen moeten zodanig zijn ontworpen dat één enkele storing niet leidt tot het vrijkomen van gas.
- 4.3 De verlichting in gevaarlijke zones moet uit ten minste twee gescheiden, vertakte, circuits bestaan. Alle schakelaars en beschermende voorzieningen moeten zich in een niet-gevaarlijke zone bevinden en bij uitval alle polen en fasen uitschakelen.

- 4.4 In LNG-opslagsystemen kunnen ondergedompelde gaspompmotoren en de bijbehorende elektriciteitskabels worden voorzien. Bij een laag vloeistofniveau moet een alarm worden afgegeven en bij een zeer laag vloeistofniveau moeten de motoren automatisch uitschakelen. Deze automatische uitschakeling kan worden bewerkstelligd met behulp van sensoren voor de meting van een lage pompdruk, lage motorstroom of een laag vloeistofniveau. Bij deze uitschakeling moet een akoestisch en optisch alarm in het stuurhuis worden afgegeven. Een gaspompmotor moet tijdens de ontgassing van de stroomtoevoer kunnen worden afgekoppeld.

## **Hoofdstuk 5**

### **Besturing, bewaking en veiligheidssystemen**

#### **5.1 Algemeen**

- 5.1.1 Er moeten geschikte besturings-, alarm-, bewakings- en stopsystemen zijn voorzien om een veilig en betrouwbaar functioneren te garanderen.
- 5.1.2 Het gastoevoersysteem moet over een eigen onafhankelijk systeem voor de besturing en bewaking van de gastoevoer, alsook over een eigen onafhankelijk veiligheidssysteem beschikken. Elk onderdeel van deze systemen moet op de goede werking gecontroleerd kunnen worden.
- 5.1.3 Voor storingen die te snel optreden om handmatig te kunnen ingrijpen en zich voordoen in systemen die van wezenlijk belang zijn voor de veiligheid, moet een gasveiligheidssysteem worden voorzien dat de gastoevoer automatisch afsluit.
- 5.1.4 De veiligheidsfuncties moeten voorzien zijn in een daartoe geëigend gasveiligheidssysteem dat gescheiden is van het gasbesturingssysteem.
- 5.1.5 Meetinstrumenten die nodig zijn om ervoor te zorgen dat het functioneren van het gehele LNG-systeem met inbegrip van het bunkeren op een veilige wijze geschiedt, moeten zodanig worden aangebracht dat wezenlijke parameters ter plekke en op afstand kunnen worden afgelezen.

#### **5.2 Bewaking van het LNG-bunkersysteem en het LNG-opslagsysteem**

- 5.2.1 Elke LNG-brandstoftank moet zijn voorzien van:
- a) ten minste twee niveau-indicatoren, die zodanig geplaatst moeten worden dat de goede werking daarvan is gewaarborgd;
  - b) een drukmeter die over het hele bereik de werkdruk moet kunnen aangeven en waarop duidelijk afleesbaar is wat de maximale werkdruk in de LNG-brandstoftank is;
  - c) een alarm bij het bereiken van een hoog vloeistofniveau dat onafhankelijk functioneert van andere niveau-indicatoren en bij inwerkingtreding een akoestisch en optisch alarm afgeeft;

- d) een onafhankelijk van het onder c bedoelde alarm werkende sensor voor de automatische bediening van de hoofdafsluiter voor het LNG-bunkeren opdat zowel een te hoge vloeistofdruk in de bunkerleidingen als overvulling van de tank wordt voorkomen.

5.2.2 Een overloopleiding van de gaspomp en een aansluiting aan wal voor vloeibaar of dampvormig gas moet van ten minste één lokale drukmeter zijn voorzien. In de overloopleiding moet de drukindicator tussen de pomp en de eerste afsluiter zijn geplaatst. Op iedere drukindicator moet afgelezen kunnen worden wat de ten hoogste toelaatbare druk of vacuümwaarde is.

5.2.3 Het LNG-opslagsysteem en de pomp moeten van een hogedrukalarm zijn voorzien. Indien vacuümbescherming is vereist, moet een lagedrukalarm zijn voorzien.

5.2.4 Het bunkeren moet vanaf een veilige, op enige afstand van het bunkerstation gelegen plaats bediend kunnen worden. Vanaf die bedieningslocatie moet de druk en het vulniveau in de LNG-brandstoftank bewaakt worden. De alarminstallaties voor overloop, hoge- en lagedruk en de automatische uitschakeling moeten vanaf die bedieningslocatie afgelezen kunnen worden.

5.2.5 Bij uitvallen van de ventilatie in de schachten waarin zich de bunkerleidingen bevinden, moet op de bedieningslocatie een akoestisch en optisch alarm worden afgegeven.

5.2.6 Bij het detecteren van gas in de schachten waarin zich de bunkerleidingen bevinden, moet op de bedieningslocatie een akoestisch en optisch alarm worden afgegeven en een noodstop in werking treden.

5.2.7 Voor het bunkeren moet voldoende geschikte beschermende kleding en geëigende apparatuur aan boord aanwezig zijn overeenkomstig de gebruiksaanwijzing.

### **5.3 Bewaking van een motor in werking**

- 5.3.1 In het stuurhuis en de machinekamer moet een display zijn voorzien voor:
- a) de werking van de motor indien deze uitsluitend met gas wordt aangedreven, of
  - b) de werking en modus van de motor in het geval van een dual-fuelmotor.

### **5.4 Gasalarminstallatie**

5.4.1 Gasalarminstallatie moet worden ontworpen, ingebouwd en getest overeenkomstig een erkende standaard, zoals de Europese norm EN 60079-29-1 : 2007.

- 5.4.2 Vast ingebouwde gasdetectoren moeten zijn voorzien in:
- a) zones waarin zich tankaansluitingen bevinden met inbegrip van brandstoftanks, verbindingsstukken en eerste afsluiters;
  - b) schachten waarin zich gasleidingen bevinden;
  - c) machinekamers waarin zich gasleidingen, gasinstallaties of gasverbruikers bevinden;
  - d) de ruimte waarin zich het gasverwerkingsysteem bevindt;
  - e) andere gesloten ruimten waarin zich gasleidingen of andere gasinstallaties zonder ventilatiekanalen bevinden;
  - f) andere gesloten of halfgesloten ruimten waar zich gasdampen kunnen ophopen, met inbegrip van ruimten tussen barrières en tankruimen van afzonderlijke LNG-brandstoftanks voor zover deze niet van het type C zijn;
  - g) luchtsluizen; en
  - h) luchttoevoeropeningen in ruimten waar zich gasdampen kunnen ophopen.
- 5.4.3 Afwijkend van onderdeel 5.4.2 kunnen in ruimten tussen barrières in dubbelwandige leidingen vast ingebouwde sensoren worden gebruikt die door middel van drukverschil gas detecteren.
- 5.4.4 Het aantal en de redundantie van de gasdetectoren in een ruimte moeten worden bepaald in functie van de omvang, indeling en ventilatie van die ruimte.
- 5.4.5 Vast ingebouwde gasdetectoren moeten worden aangebracht op plaatsen waar zich gas kan ophopen, alsmede in de luchtafvoeropeningen van deze ruimten.
- 5.4.6 Voordat de gasconcentratie 20% van de onderste explosiegrens bereikt, moet een akoestisch en optisch alarm worden afgegeven. Het gasveiligheidssysteem moet bij 40% van de onderste explosiegrens in werking treden.
- 5.4.7 Het akoestisch en optisch alarm van de gasalarminstallatie moet in het stuurhuis worden afgegeven.

## **5.5 Veiligheidsfuncties van de gastoevoerinstallatie**

- 5.5.1 Indien het gastoevoersysteem wordt afgesloten als gevolg van de inwerkingtreding van een automatische afsluiter, mag de gastoevoer niet worden geopend totdat de reden voor het uitschakelen is onderzocht en de noodzakelijke maatregelen zijn getroffen. Bij het bedieningspaneel voor de afsluiters van de gastoevoerleidingen moeten op een goed zichtbare plaats instructies hiervoor aanwezig zijn.
- 5.5.2 In het geval dat het gastoevoersysteem vanwege een gaslekkage wordt afgesloten, mag de gastoevoer niet weer in werking worden gesteld voordat het lek is gevonden en de nodige maatregelen zijn getroffen. Instructies hiervoor moeten op een goed zichtbare plaats in de machinekamer aanwezig zijn.

5.5.3 Het gastoevoersysteem moet, voor zover van toepassing, op de volgende plaatsen over een handmatig op afstand te bedienen noodstop beschikken:

- a) stuurhuis;
- b) bedieningspaneel van het bunkerstation;
- c) een voortdurend bemande plaats.”

4. Bijlage I, de schets en beschrijving, worden als volgt toegevoegd:

**“Bijlage I**

Schets 11 Waarschuwing voor LNG		Kleur: zwart/geel”
------------------------------------	---	--------------------

”.



## **PROTOCOL 23**

### **Nieuwbouw brug over het Pannerdensch Kanaal**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

stelt vast, dat geen bezwaren bestaan van de zijde van de scheepvaart tegen de nieuwbouw van een verkeersbrug over het Pannerdensch Kanaal bij kmr 873,6 wanneer de in het verslag van het Comité Infrastructuur en Milieu vermelde voorwaarden en verplichtingen worden nageleefd.

Het verslag van het Comité Infrastructuur en Milieu en de tekeningen worden in de bijlage bij dit besluit vermeld.

#### **Bijlage**

## Nieuwbouw brug over het Pannerdensch Kanaal

1. Soort brug  
*De brug wordt gebouwd ten behoeve van een autosnelweg met 2x2 rijstroken en vluchtstroken. Aan de noordzijde wordt een vrijliggend fietspad voor twee richtingen aangelegd.*  
*Het ontwerp, de materiaalkeuze en uitvoering van de hoofdoverspanning over het Pannerdensch Kanaal is de verantwoordelijkheid van de nog te selecteren aannemer. De verwachting is dat er door de geselecteerde aannemer een van de meeste gangbare brugtypes zoals een tuibrug, vrije uitbouwbrug of boogbrug wordt uitgewerkt.*  
*In deze toelichting zijn enkele eisen opgenomen zoals die ook in het contract met de aannemer worden opgenomen. In deze eisen kunnen nog wijzigingen optreden.*
    - *Aanleg van een aanbrug in de westelijke uiterwaarde met een lengte van ongeveer 950 m met een pijlerafstand tussen de 50 m en 90 m.*
    - *De breedte van het vaarwater bedraagt 120 m binnen de normaallijn.*
    - *Aanleg van de (hoofd)overspanning van het Pannerdensch Kanaal van ongeveer 200 m waarbij de hoofdpijlers buiten de kribben in het zomerbed worden geplaatst.*
    - *Aanleg van een aanbrug in de oostelijke uiterwaarde met een lengte van ongeveer 750 m met een pijlerafstand tussen de 50 m en 90 m.*
  2. Dichtstbijzijnde plaats/stad  
*Duiven en Zevenaar.*
  3. Rijnkilometer  
*Pannerdensch Kanaal ca. ter hoogte van kmr. 873,6.*
  4. Soort bouwwerkzaamheden  
*Nieuwbouw.*
  5. Breedte van het vaarwater  
*De breedte van het vaarwater bedraagt 120 m binnen de normaallijn.*
  6. Breedte van de vaargeul  
*Opgenomen in Eis-0583<sup>1</sup> getiteld "Breedte vaargeul Pannerdensch Kanaal". De eis luidt: "De vaargeul dient te allen tijde een breedte van minimaal 80 meter te hebben."*
- A. Algemene beschrijving**
7. Aantal pijlers in de rivier  
*Geen.*
  8. Aantal pijlers in de vaargeul/het vaarwater  
*Geen. Opgenomen in eis Eis-1087: "De brug over het Pannerdensch Kanaal dient het vaarwater zonder pijlers te overspannen."*
  9. Breedte van de brugconstructie in het midden van de vaargeul  
*De breedte van (het dwarsprofiel van) de brug zal waarschijnlijk ca. 32,30 meter bedragen.*

---

<sup>1</sup> De eisen komen uit het ontwerpcontract van de Nederlandse overheidsinstantie met de aannemer.

10. Afstand van de dichtstbijzijnde brug (stroomopwaarts/stroomafwaarts)  
*Stroomafwaarts: Pleijweg, Andrej Sacharovbrug (N325) over de Neder-Rijn, afstand ca. 6,23 km.*  
*Stroomafwaarts: Zevenaarseweg, Westvoortsebrug over de IJssel, afstand ca. 7,31 km.*  
*Stroomopwaarts: Emmericher Strasse (202), afstand ca. 19,88 km.*

## **B. Profiel van de vrije ruimte voor de scheepvaart**

- a) Bruggen met een rechte onderkant  
Hoogte van de doorvaartopeningen

- 11a. Laagste punt van de bovenbouw (NAP/NN + m)  
12a. HSW/HBW/HWS (NAP/NN + m)  
13a. Doorvaarthoogte  
14a. Doorvaartopening waarboven deze hoogte permanent ten minste beschikbaar is

- b) Boogbruggen

- 11b. Hoogste punt van de boog (NAP/NN + m)  
12b. HSW/HBW/HWS (NAP/NN + m)  
13b. Minimale doorvaarthoogte ter plaatse van de doorvaartopening  
14b. Doorvaartopening met hoogte van (9,10 m / 7,00 m)

*De doorvaarthoogte van de brug is gebaseerd op een maatgevende hoogwaterstand (MHW<sup>1</sup>) van NAP + 15,30 m en een minimale doorvaarthoogte van 9,10 m en dus op een hoogte van NAP + 24,40 m komt te liggen. Dit wordt gegarandeerd over 80% van de normaalbreedte, gerekend vanuit de as van de vaargeul.*

## **C. Inachtneming van de radarvaart**

15. Beoordeling door een expert/autoriteit/instituut  
*De projectorganisatie zal eisen stellen aan de nog te selecteren aannemer. De aannemer zal zelf de juiste instanties en experts betrekken bij het leveren van het bewijs dat aan deze eisen is voldaan.*
16. Genomen maatregelen tegen storing door schijnecho's  
*Opgenomen in Eis-1096: "De Kruising A15 bovenlangs Pannerdensch Kanaal dient zodanig te zijn geplaatst en gebouwd dat de radarvaart niet wordt beïnvloed c.q. minimaal wordt gehinderd."*

*Relevante bronnen voor verificatie betreffen<sup>2</sup>:*

- *Richtlijn Vaarwegen RVW 2011*
- *radarhinder van bruggen voor scheepvaart, beperking radarhinder door bouwkundige aanpassingen aan brug (2000)*
- *radarhinder van bruggen voor scheepvaart, richtlijn voor het bepalen van nautisch acceptabele radarhinder (2000)*.

17. Geplande constructievorm van de brug  
*Het ontwerp, de materiaalkeuze en uitvoering van de hoofdoverspanning over het Pannerdensch Kanaal is de verantwoordelijkheid van de nog te selecteren aannemer.*

<sup>1</sup> MHW is een theoretische hoogwaterstand die nog nooit is voorgekomen en gebaseerd is op een afvoer van 16.000 m<sup>3</sup>/sec bij Lobith. Deze stand is aanzienlijk hoger dan de Marke II stand in Duitsland, waarbij er geen schepen meer varen.

<sup>2</sup> Documenten van de Nederlandse overheidsinstantie.

18. Gepland constructiemateriaal  
*Het ontwerp, de materiaalkeuze en uitvoering van de hoofdoverspanning over het Pannerdensch Kanaal is de verantwoordelijkheid van de nog te selecteren aannemer.*

#### **D. Verkeerstekens**

19. Verkeerstekens overeenkomstig bijlage 7 van het RPR voor de op- en afvaart  
*Opgenomen in Eis-1137: "De Kruising A15 bovenlangs Pannerdensch Kanaal zijn verkeerstekens t.b.v. de scheepvaart dienen uitgevoerd te worden conform bijlage 7 Rijnvaartpolitiereglement (RPR) 1995."*

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

20. Soort brugmontage  
*Het ontwerp, de materiaalkeuze en uitvoering van de brug is de verantwoordelijkheid van de nog te selecteren aannemer.*

21. Beperking van de vrije doorvaart en duur van de beperking  
*De stremmingsperioden zullen waarschijnlijk in de periode 2019 - 2022 vallen.*

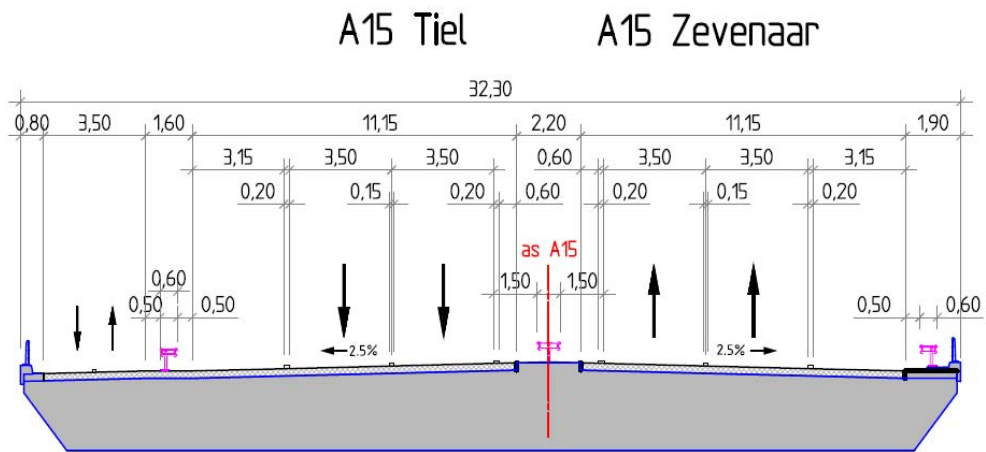
*De werkzaamheden aan de nieuwe brug kunnen mogelijk tijdelijk stremming opleveren voor de scheepvaart maar zullen tot een minimum beperkt worden. De werkzaamheden die mogelijk stremming opleveren bestaan in hoofdlijn uit:*

- *stremming van maximaal 24 uur om bij een keuze van een boogbrug als hoofdoverspanning de brug naar zijn nieuwe positie te manoeuvreren en op de nieuwe landhoofden te plaatsen. Afhankelijk van de gekozen bouwmethode zijn korte stremmingen mogelijk van bijvoorbeeld (6x4 of 4x6 uur);*
  - *beperking van de doorvaarthoogte voor de bouw van het rijdek van de brug bij keuze van een tuibrug of vrije uitbouwbrug. Deze beperking is nodig om een zogenaamde schuifconstructie voor het plaatsen/storten van het rijdek mogelijk te maken. Te allen tijden dient een beschikbare doorvaartbreedte in de vaargeul van minimaal 55 meter aanwezig te zijn zonder hoogtebeperkingen en in de resterende doorvaartbreedte mag niet meer dan 2 meter hoogtebeperking zijn.*
22. Duur van de geplande stremming van de scheepvaart (totaal/aan één kant)  
*De corridor van het Pannerdensch Kanaal CEMT-klasse Va(B) is ontsloten door andere vaarwegen van dezelfde of hogere klasse.*

*De Waal (VIc), het Amsterdam-Rijnkanaal (VIb), Nederrijn (V) en Lek (V) vormen de alternatieve vaarroutes bij stremmingen van de aanleg van de brug over het Pannerdensch Kanaal. Gedurende stremmingen is te allen tijde een omvaarroute beschikbaar via de hierboven genoemde vaarwegen.*

## F. Tekeningen

Doorsnede



### Dwarsprofiel 12-12

(vormgeving/constructie dwarsprofiel indicatief)

Metrering 170300

Overzichttekening met het bouwwerk  
Zie volgende pagina.



## **PROTOCOL 24**

### **Project Fessenheim - brug Chalampé Reparatiewerkzaamheden aan metalen balken naar aanleiding van scheepvaartongeval**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie

stemt op basis van bestaande verdragen met de reparatie van de brug bij Chalampé Rijn-km 199,2 in, onder de in het verslag van het Comité Infrastructuur en Milieu vermelde voorwaarden en verplichtingen.

Het verslag van het Comité Infrastructuur en Milieu en de tekeningen worden in de bijlage bij dit besluit vermeld.

#### **Bijlage**

**Project Fessenheim - brug Chalampé**  
**Reparatiewerkzaamheden aan metalen balken naar aanleiding van**  
**scheepvaartongeval**

1. Soort brug  
Spoorbrug met een rechte onderkant
2. Dichtstbijzijnde plaats/stad  
Neuenburg, Chalampé
3. Rijnkilometer  
Rijnkilometer 199,2
4. Soort bouwwerkzaamheden  
Naar aanleiding van een scheepvaartongeval op 9 juli 2014 zijn de metalen balken van de brug Chalampé ernstig beschadigd.  
Na een expertise en een tegenexpertise is men overeengekomen zes balken te vervangen.  
De integriteit van de brug is niet aangetast, maar het is noodzakelijk de zes balken te vervangen opdat deze de structuur van de brug kunnen blijven beschermen.
5. Breedte van het vaarwater<sup>1</sup>
6. Breedte van de vaargeul<sup>1</sup>

**A. Algemene beschrijving**

7. Aantal pijlers in de rivier<sup>1</sup>
8. Aantal pijlers in de vaargeul/het vaarwater<sup>1</sup>
9. Breedte van de brugconstructie in het midden van de vaargeul<sup>1</sup>
10. Afstand van de dichtstbijzijnde brug (stroomopwaarts/stroomafwaarts)<sup>1</sup>

**B. Profiel van de vrije ruimte voor de scheepvaart**

- a) Bruggen met een rechte onderkant  
Hoogte van de doorvaartopeningen

- 11a. Laagste punt van de bovenbouw (NAP/NN + m)<sup>1</sup>
- 12a. HSW/HBW/HWS (NAP/NN + m)<sup>1</sup>
- 13a. Doorvaarthoogte<sup>1</sup>
- 14a. Doorvaartopening waarboven deze hoogte permanent ten minste beschikbaar is<sup>1</sup>

**C. Inachtneming van de radarvaart**

15. Beoordeling door een expert/autoriteit/instituut<sup>1</sup>
16. Genomen maatregelen tegen storing door schijnecho's<sup>1</sup>
17. Geplande constructievorm van de brug<sup>1</sup>
18. Gepland constructiemateriaal<sup>1</sup>

**D. Verkeerstekens**

19. Verkeerstekens overeenkomstig bijlage 7 van het RPR voor de op- en afvaart<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Geen wijziging van het bestaande bouwwerk door onderhoudswerkzaamheden"

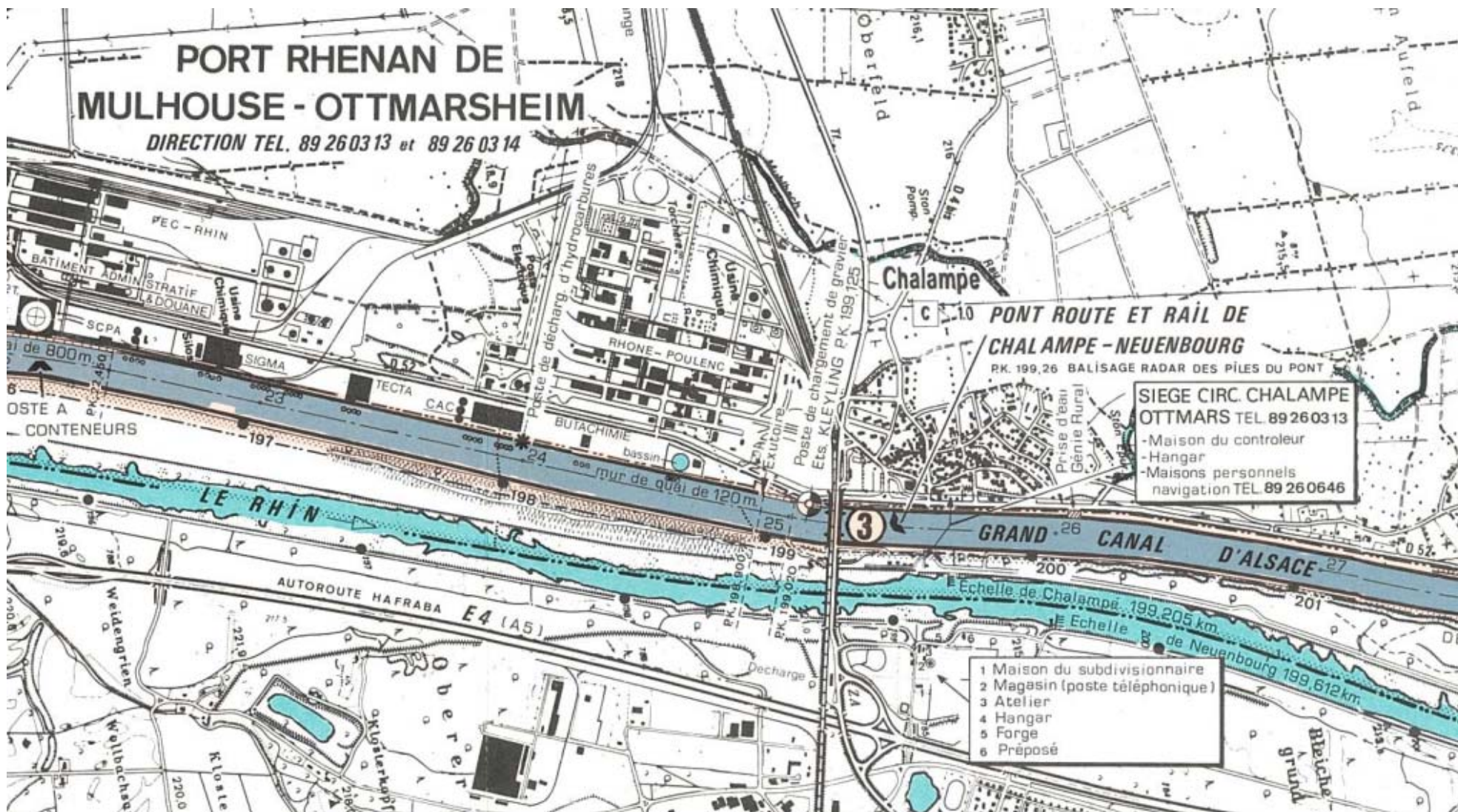


## **E. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden**

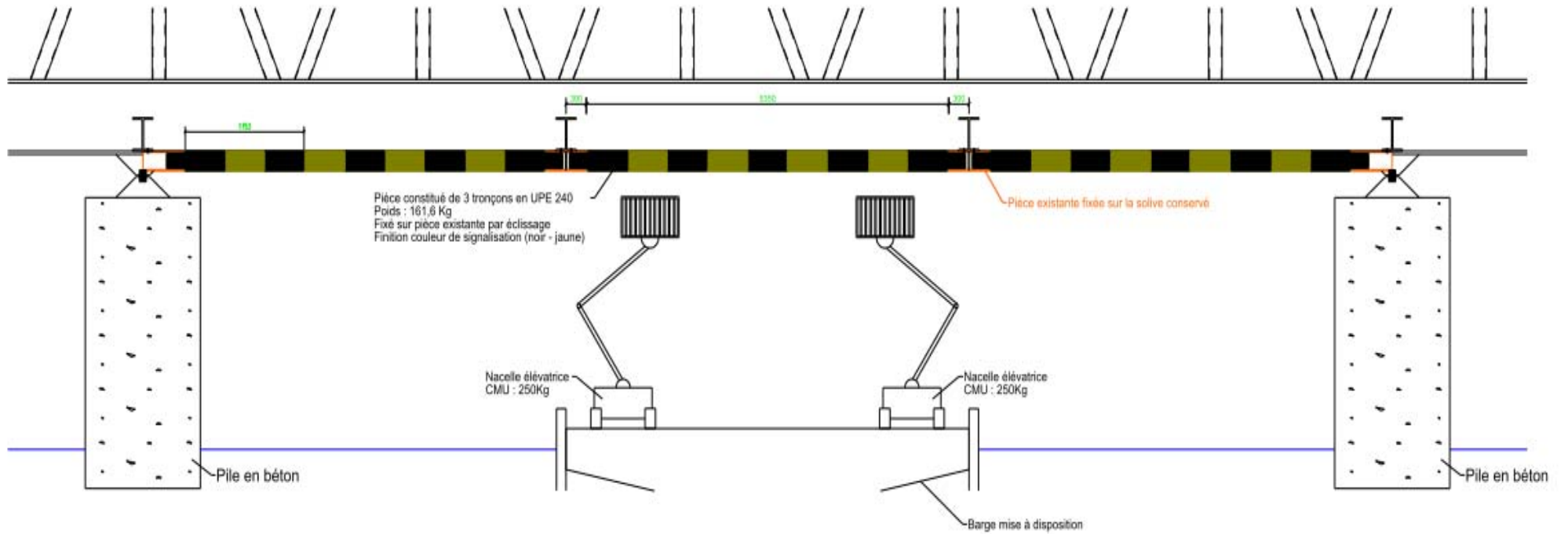
20. Soort brugmontage  
Gebruik van een ponton met platform voor hoogwerkers
21. Beperking van de vrije doorvaart en duur van de beperking  
Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de reparatiewerkzaamheden aan de brug (drie dagen, 6 uur per dag)  
Gevolgen voor de scheepvaart tijdens het nauwkeurige onderzoek van de structuur van de brug (twee dagen, 6 uur per dag)
22. Duur van de geplande stremming van de scheepvaart (totaal/aan één kant)  
In totaal 30 uren:  
Voor de vervanging van de zes metalen balken en het nauwkeurige onderzoek van de structuren die zich in het middenstuk van de brug bevinden, zal de scheepvaart vijf dagen lang zes uur per dag gestremd moeten worden.  
De scheepvaart zal worden gestopt bij de sluisen (bovenstreams: Ottmarsheim, benedenstreams: Fessenheim) en de reparatie- en inspectiewerkzaamheden zullen in de periodes van 6.30 tot 11.30 uur en van 14 tot 18 uur plaatsvinden.  
De werkzaamheden zijn gepland in het eerste halfjaar 2016.

## **F. Tekeningen**

Overzichtstekening met het bouwwerk



Doorsnede van de waterweg met het bouwwerk



## PROTOCOL 25

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

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

neemt, overeenkomstig de informatie van de voorzitter van haar Comité Infrastructuur en Milieu, kennis van de voorziene onderbrekingen van het sluisbedrijf,

betuigt haar tevredenheid over de uitvoering van de onderhoudswerkzaamheden aan de sluisen en over de inspanningen om de gevolgen voor de scheepvaart door de gelijktijdig uitgevoerde onderhoudswerkzaamheden aan de sluisen in de Boven-Rijn te beperken,

stelt vast dat de onderbrekingen van het sluisbedrijf voor het uitvoeren van de onderhoudswerkzaamheden noodzakelijk en adequaat zijn,

verzoekt de Duitse en Franse delegatie

- de werkzaamheden zo veel mogelijk te bespoedigen en de scheepvaart zo gering mogelijk te belemmeren,
- de sloopexploitanten vroegtijdig en met gebruik van River Information Services over de onderbrekingen van het sluisbedrijf en in het bijzonder over afwijkingen van de oorspronkelijke plannings te informeren,
- voldoende ligplaatsen voor de schepen die vanwege de onderbrekingen van het sluisbedrijf op hun schutting moeten wachten, gereed te houden.

#### **Bijlage**

**Overzicht van het buiten bedrijf zetten van de sluisen in 2016  
in de Rijn en het Grand Canal d'Alsace**

<b>Exploitant</b>	<b>Sluis</b>	<b>Begin van de onderbreking van de scheepvaart</b>	<b>Einde van de onderbreking van de scheepvaart</b>	<b>Opmerking</b>
EDF	Kembs westelijke sluis	01.02.2016	05.02.2016	Mogelijke hinder
EDF	Kembs oostelijke sluis	29.02.2016	30.12.2016	Mogelijke hinder
EDF	Ottmarsheim kleine sluis	04.04.2016	29.04.2016	Mogelijke hinder
EDF	Ottmarsheim grote sluis	23.05.2016	10.06.2016	Beperking
EDF	Fessenheim kleine sluis	18.04.2016	22.04.2016	Mogelijke hinder
EDF	Fessenheim grote sluis	16.05.2016	02.12.2016	Beperking
EDF	Vogelgrün kleine sluis			
EDF	Vogelgrün grote sluis	23.05.2016	03.06.2016	Beperking
EDF	Marckolsheim kleine sluis	18.04.2016	22.04.2016	Mogelijke hinder
EDF	Marckolsheim grote sluis	16.05.2016	24.06.2016	Beperking
EDF	Rhinau kleine sluis	18.04.2016	22.04.2016	Mogelijke hinder
EDF	Rhinau grote sluis	23.05.2016	30.09.2016	Beperking
EDF	Gerstheim kleine sluis	18.04.2016	22.04.2016	Mogelijke hinder
EDF	Gerstheim grote sluis	13.06.2016	09.09.2016	Beperking
EDF	Straatsburg kleine sluis	18.04.2016	22.04.2016	Mogelijke hinder
EDF	Straatsburg grote sluis	16.05.2016	25.11.2016	Beperking
VNF	Gambsheim westelijke sluis	29.03.2016	22.04.2016	Mogelijke hinder
VNF	Gambsheim oostelijke sluis	29.02.2016	24.03.2016	Mogelijke hinder
WSV	Iffezheim westelijke sluis	09.05.2016	11.05.2016	Mogelijke hinder
WSV	Iffezheim oostelijke sluis	06.06.2016	10.07.2016	Mogelijke hinder

Ter informatie:

Sluis Augst: Renovatie van de aandrijving van de benedendeur. Duur van de stremming 2 weken. Uitvoering in de periode 2016 - 2017.

Sluis Birsfelden: Revisie van de bovendeur van de zuidelijke sluis. Duur van de stremming nog onbekend. Uitvoering in de periode 2016 - 2017.

## **PROTOCOL 26**

### **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**

**POLITIERELEMENT**

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	27.1.2015	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	30.1.2015	1.12.2013	15.2.2013
2013-I-13	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 RheinSchPV (§§ 1.07, Kapitel 4, 4.07, 10.01, 11.02 bis 11.05, 12.01)	W	1.12.2013	9.8.2013	27.10.2014	1.12.2013	7.6.2013
2013-II-15	Änderung der RheinSchPV § 14.03 Mannheim-Ludwigshafen	I	1.12.2014	22.10.2014	8.12.2014	16.10.2014	11.2.2014
2013-II-16	Definitive Änderungen der RheinSchPV – Verbindliche Einführung von Inland AIS sowie Inland ECDIS oder eines vergleichbaren Kartenanzeigergeräts (§§ 1.10, 4.07 und Anlage 11)	I	1.12.2014	22.10.2014	8.12.2014	16.10.2014	11.2.2014
2013-II-17	Änderung der RheinSchPV - §§ 12.02, 12.03 und Anlage 9 (2012-II-13) (betrifft nur die NL-Fassung)	I	1.6.2014	-		11.6.2014	-
2014-I-10	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.08 und 7.01)	W	1.12.2014	26.9.2014	3.09.2015	17.9.2014	9.7.2014
2014-I-11	Definitive Änderung der RheinSchPV – Befreiung der Fähren von der Ausrüstungsverpflichtung für Inland ECDIS Geräte im Informationsmodus oder vergleichbare Kartenanzeigergeräte (§ 4.07 Nummer 3 Absatz 1)	I	1.12.2014	22.10.2014	3.09.2015	16.10.2014	14.7.2014

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2014-I-12	Änderung der RheinSchPV durch eine Anordnung vorübergehender Art – Mindestanforderungen und Empfehlungen an Inland ECDIS Geräte im Informationsmodus und vergleichbare Kartenanzeigeräte zur Nutzung von Inland AIS Daten an Bord von Fahrzeugen (§ 4.07 Nr. 3)	I	1.12.2014	26.9.2014	31.8.2015	17.9.2014	9.7.2014
2014-I-13	Definitive Änderung der RheinSchPV – Befreiung schwimmender Geräte ohne eigenen Antrieb von der Ausrüstungsverpflichtung für Inland AIS Geräte (§ 4.07 Nr. 1)	I	1.12.2014	22.10.2014	31.8.2014	16.10.2014	14.7.2014
2014-II-14	Änderung der RheinSchPV (Inhaltsverzeichnis und § 1.07 Nr. 4) Klarstellung der Vorschriften zur Stabilität der Fahrzeuge, die Container befördern.	I	1.12.2015	29.7.2015		4.11.2015	6.1.2015
2015-I-7	Änderungen der RheinSchPV durch eine Anordnung vorübergehender Art	I	1.12.2015	24.9.2015		1.12.2015	17.6.2015
2015-I-13	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 RheinSchPV (§§ 1.07, 10.01 und 11.02 bis 11.05)	I	1.12.2015	24.9.2015		1.12.2015	17.6.2015
2015-I-14	Definitive Änderung der RheinSchPV – Anker und Benutzung von Ankerpfählen (§ 7.03)	I	1.12.2016				19.6.2015
2015-I-15	Definitive Änderung der RheinSchPV - § 1.06 Benutzung der Wasserstraße - § 11.01 Höchstabmessungen der Fahrzeuge - § 11.02 Höchstabmessungen der Schubverbände und der gekuppelten Fahrzeuge und endgültige Streichung der §§ 11.03 bis 11.05	I	1.12.2016				19.6.2015
2015-I-16	Änderung der RheinSchPV durch eine Anordnung vorübergehender Art - § 4.07 – Inland AIS und Inland ECDIS, § 12.01 – Meldepflicht und Anlage 12 – Verzeichnisse der Fahrzeug- und Verbandsarten	I	1.12.2015	24.9.2015		1.12.2015	17.6.2015

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

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

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

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

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

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

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

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

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

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2008-I-24	Definitive Änderungen der RheinSchUO (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.05, 6.02, 6.03, 6.07, 7.03, 7.04, 8.02, 8.03, 8.05, 8.06, 8.07, 8.08, 8.09, 8.10, 8a.01, 8a.02, 8a.03, 8a.07, 8a.11, 10.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 15.09, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22b.11, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, Anlagen B und I)	I	1.4.2009	6.12.2008 20.12.2012 <sup>1</sup>	**)	9.6.2009	1.7.2009	13.6.2008
2008-II-10	Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten – Änderung der RheinSchUO, Aufhebung der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der 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 Dienstanweisung (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.07, 2.12, Anlage J)	I	1.12.2009	6.12.2008	**)	24.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2009-I-18	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 9.03, 9.15 und 9.20)	I	1.10.2009	6.12.2008	**)	16.7.2009	1.7.2009	5.6.2009

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

<sup>1</sup> Ergänzungen / Präzisierungen

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

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

\*) Gegenstandslos.

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

<sup>2</sup> Ergänzungen / Präzisierungen



Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-14	Änderungen der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 – Anforderungen an Inland AIS Geräte und Vorschriften betreffend den Einbau und die Funktionsprüfung von Inland AIS Geräten (Anlage N, Teil I)	I	1.12.2011	14.10.2011	**)	4.4.2012	1.12.2011	15.6.2011
2012-II-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 9.03, 9.15 Nr. 1, 9.20 Nr. 2 a und f) (§§ 7.02 Nr. 3, 8.02 Nr. 5, 9.15 Nr. 9 und 10, 24.02 Nr. 2)	W	1.10.2012	6.12.2008	**)	27.1.2015	1.7.2009 <sup>1</sup>	14.2.2013
		W	1.4.2013					
2013-I-15	Änderungen der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 – Änderung der RheinSchUO zur Berücksichtigung des Inkrafttretens der Edition 2.0 des Inland AIS Test Standards (§§ 7.06 Nr. 3, 24.02 Nr. 2, 24.06 Nr. 5, Anlage N, Teil I und Teil III)	I	1.12.2013	1.12.2013	**)	21.10.2014	22.11.2013	7.6.2013
2013-II-19	Änderung der RheinSchUO hinsichtlich der Anforderungen an Inland AIS Geräte (§§ 1.01, Überschrift von Nr. 88a, Nr. 88a, 7.06 Überschrift und Nr. 3, 24.02 Nr. 2, 24.06 Nr. 5 Anlage N) (Beschlüsse 2007-II-24, 2010-II-26, 2011-I-14, 2013-I-15)	W	1.4.2014	1.1.2009 <sup>1</sup> 1.1.2013 <sup>1</sup>	**)	8.12.2014	1.12.2014	11.2.2014
		I	1.12.2014	1.12.2013 <sup>1</sup> 12.11./1.12.2014 <sup>2</sup>	**)	8.12.2014	1.12.2014	11.2.2014
2013-II-20	Änderung der RheinSchUO zur Berücksichtigung der Einführung einer zentralen Schiffsdatenbank (§ 2.18 Nr. 6)	I	1.12.2014		**)	8.12.2014	1.12.2014	11.2.2014
2014-I-14	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 7.02, 11.02, 11.04, Kapitel 14a, §§ 15.14, 24.02, 24.06, Anlagen, I, Q, R und S)	W	1.10.2014 1.12.2014	1.1.2009 <sup>1</sup> 5.6.2014 <sup>1</sup> 26.9.2014	**)	31.8.2015	1.7.2009 30.11.2011 22.11.2013	9.7.2014
2014-I-15	Änderung der Untersuchungsordnung durch eine Anordnung vorübergehender Art hinsichtlich der Übergangsbestimmungen zu § 7.02 Nummer 5 (§ 24.02 Nr. 2)	I	1.12.2014	1.12.2014	**)	31.8.2015	1.12.2014	9.7.2014
2014-I-16	Änderung der Untersuchungsordnung durch eine Anordnung vorübergehender Art (§ 24.02 Nr. 2 zu § 8.05 Nr. 6, § 8.10 Nr. 3, § 10.04, § 11.12 Nr. 2, Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 9, § 15.06 Nr. 6, § 15.07, § 15.08 Nr. 3, § 24.03 Nr. 1 zu § 3.04 Nr. 7, § 7.01 Nr. 2, § 8.10 Nr. 2, § 9.01 und 12.02 Nr. 5, § 24.06 Nr. 5 zu § 10.04, § 11.12 Nr. 2, Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 9, § 15.06 Nr. 6, § 15.07, § 15.08 Nr. 3)	I	1.12.2014	1.12.2014	**)	31.8.2015	1.12.2014	9.7.2014

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

<sup>1</sup> Mit diesem Datum als definitive Änderung der nationalen Rechtsvorschriften in Kraft gesetzt.

<sup>2</sup> Zunächst mit einer vorübergehendend Abweichung von den nationalen Rechtsvorschriften in Kraft gesetzt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2014-II-15	Definitive Änderung der RheinSchUO – Anerkannte Klassifikationsgesellschaften (§ 1.01)	I	1.12.2015		**)			6.1.2015
2015-I-17	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 9.03, 9.15 und 9.20)	I	1.10.2015		**)	27.10.2015	1.7.2009	17.6.2015

### 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- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-8	Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Anerkennung der österreichischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Anerkennung des bulgarischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011
2012-II-11	Definitive Änderungen der Verordnung über das Schiffpersonal auf dem Rhein – Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.1.2013	21.3.2014		30.1.2015	24.5.2013	29.11.2012
2012-II-12	Definitive Änderungen der Verordnung über das Schiffpersonal auf dem Rhein (§ 6.02)	I	1.12.2013	21.3.2014		27.1.2015	24.5.2013	15.2.2013
2014-II-13	Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen Änderung des § 3.02 Nr. 3 lit. a RheinSchPersV	I	1.12.2015	29.7.2015				6.1.2015
2015-I-7	Änderungen der RheinSchPersV durch eine definitive Änderung	I	1.7.2016	24.9.2015			1.7.2016	19.6.2015
2015-I-10	Änderungen der RheinSchPersV - Änderung der Muster des Rheinpatents und verschiedener Schiffsführer- und Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt (Anlagen D1, D5, D6 und A5 der RheinSchPersV)	I	1.8.2015			21.10.2015	1.8.2015	19.6.2015
2015-I-11	Möglichkeit der Anerkennung von Bordbüchern aus Drittstaaten - Änderung des § 3.13, der Anlage A1 RheinSchPersV und Einfügung einer Anlage A 1a	I	1.7.2016				1.7.2016	19.6.2015

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

#### **4.1 Comité politiereglement** (Besluit 2015-I-8)

Controlelijst voor het bunkeren van vloeibaar aardgas (separaat)

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

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

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

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

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

1	2	3	4	5	6	7	8
Fabrieksmerk <sup>(1)</sup>	Aanduiding door de fabrikant <sup>(1)</sup>	Typegoedkeuringsnummer	Datum van de typegoedkeuring	Uitbreiding, weigering of intrekking <sup>(2)</sup>	Reden van de uitbreiding, weigering of intrekking	Datum van de uitbreiding, weigering of intrekking <sup>(2)</sup>	Bevoegde autoriteit
EVAC OY Sinimäentie 14 02630 Espoo FINNLAND	MBR Codering: MBR 8 MBR 16 MBR 24 MBR 32 MBR 40 MBR 80 MBR 120 MBR 160 MBR 240 MBR 360 MBR 7K MBR 15K MBR 22K MBR 30K MBR 45K MBR 70K	R1*II*0003*00 R1*II*0003*01	1.9.2014	Uitbreiding	Opname van verdere grootten met gewijzigde typebeschrijving	11.8.2015	D
Advanced Waste Water Solutions Gentsevaart 21 NL-4565ER Kapellebrug	Innopack Marine (IPM) Codering: IPM40, IPM50, IPM80, IPM100, IPM125, IPM150, IPM175, IPM200, IPM225, IPM250, IPM 275, IPM300, IPM325, IPM350, IPM400, IPM450, IPM500, IPM550, IPM600, IPM650, IPM 700, IPM750, IPM800, IPM850	R1*II*0004*00	11.8.2014	--	--	--	D

**5.2 Comité Reglement van onderzoek** (Besluit 2008-II-11)

Reglement onderzoek schepen op de Rijn  
**Bijlage M, Deel V**

**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
FVT 004	AlphaTurn (River) MFM / MFL 90°/min, 300°/min + EBF01a	Alphatron Marine BV	Alphatron Marine B.V. Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	20.7.2015	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-086

**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**

<b>Nr.</b>	<b>Naam</b>	<b>Adres</b>	<b>Telefoon +32</b>	<b>E-mail</b>
1.	ANAVTRONIC	Vitshoekstraat 4B B-2070 Zwijndrecht	(0)497 585 375	info@anavtronic.com
2.	De Backer Scheepselectro	Doornstraat 92 B-9940 Evergem	(0)9 253 84 60	info@debackernv.eu
3.	Periskal Bvba	Bredabaan 451 B-2990 Wuustwezel	(0)3 669 57 36	info@periskal.com
4.	Tresco Engineering Bvba	Kribbestraat 24 B-2000 Antwerpen	(0)3 231 07 31	info@tresco.eu
5.	Van Stappen & Cada Scheepselectro N.V.	Vosseschijnstraat, Haven 140 B-2030 Antwerpen	(0)3 326 70 90	info@vanstappen.eu
6.	ASTRON nv	Haven 42 Mexicostraat 1b B-2030 Antwerpen	(0)3 227 74 02	astron@astron.be
7.	Alphatron Marine Belgium BVBA	Kouterstraat 4 B-9170 Meerdonk	(0)3 685 21 96	servicebe@alphatronmarine.com
8.	Service Electro	Boterhamweg 2 Haven 138 B-2030 Antwerpen	(0)3 546 40 83	electro@serviceelectro.be
9.	Bart De Smidt bvba	Wijmenstraat 21N B-9030 Mariakerke	(0)9 329 84 69	info@bartdesmidt.be

**Duitsland**

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail
1.	A&O Schiffselektrik und Schiffselektronik Ltd.	Kastanienstraße 10 D-47447 Moers	(0)9372-939425	arnold.mahnken@t-online.de
2.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Str. 29-37 D-25421 Pinneberg	(0)4101-3771-0	service@alphatron.de
3.	Alt Christl Funkberatung und Verkauf	Vidiner Str. 5 D-93055 Regensburg	(0)941-794040	fa.peter.alt@t-online.de
4.	Blauth Ulrike Funk- und Nachrichtentechnik	Hauptstraße 3b D-67229 Gerolsheim	(0)6238-989183	rolf.blauth@t-online.de
5.	Braun KG Schiffswerft	Postfach 1809 D-67328 Speyer	(0)6232-1309-49	werner.schulz@schiffswerft-braun.de
6.	Cretec Schiffstechnik	Am Bahnhof 3 D-47661 Issum	(0)2835-2670	paul-issum@t-online.de
7.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelnerstraße 4b D-12627 Berlin	(0)30-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
8.	EBF Elektronik + Mechanik	Hinter dem Rathaus 4 D-56283 Halsenbach	(0)6747-1763	ebf-halsenbach@t-online.de
9.	Elektro Erles <i>(Niet meer in bedrijf sinds 25.3.2014)</i>	Blauenstrasse 4 79576 Weil am Rhein	(0)7621422598-0	info@elektro-erles.de
10.	Elektro Jansen	Inh. Johannes Jansen Boschstraße 22 D-49733 Haren (Ems)	(0)5932 73997-0	info@elektro-jansen.de e.jansen@elektro-jansen.de
11.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 D-25462 Rellingen	(0)4101-301-233	info@elna.de
12.	Elektronik GmbH Sassnitz	Seestraße 40a D-18546 Sassnitz	(0)38392-521-0	elektronik_GmbH_Sassnitz@t-online.de
13.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 D-45711 Datteln	(0)2363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
14.	FS Schiffstechnik GmbH & Co KG	Werftstraße 25 D-47053 Duisburg	(0)203 60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de



<b>Nr.</b>	<b>Naam</b>	<b>Adres</b>	<b>Telefoon +49</b>	<b>E-mail</b>
15.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 D-27472 Cuxhaven	(0)4721-7452-0	info@funkservice-bloemer.de
16.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 D-27572 Bremerhaven	(0)471-974080	info@pundsack.net
17.	G und M Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 D-21039 Börnsen	(0)40-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
18.	HBI Harm Boontjes Internautik	Steingasse 29 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392-98937	HBI-Harm.Boontjes@t-online.de
19.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter-Str. 6 D-25813 Husum	(0)4841-9145	info@horn-marineservice.de
20.	IEA Industrieelektronik GmbH	Thomas-Münzer-Straße 40a D-39307 Roßdorf	(0)3933 802204	info@iea-rossdorf.de
21.	IfE Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstraße 71 D-01217 Dresden	(0)351-47004-54	hanicke.ife@versanet.de
22.	Imtech marine germany GmbH	Albert-Einstein Ring 6 D-22761 Hamburg	(0)40-89972-201	marko.meyer@imtechmarine.com
23.	Jentson Nachrichtentechnik	Buschhagenweg 6 D-26133 Oldenburg	(0)441-21713775	info@jentson.de
24.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 D-28779 Bremen	(0)421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
25.	Kadlec & Brömlin GmbH	Krausstr. 21 D-47119 Duisburg	(0)203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de
26.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 D-47589 Uedem	(0)2825-939851	a.strake@kse-duisburg.de
27.	Kurt J. Nos GmbH Schaltanlagenbau	Presentstraße 15 D-63939 Wörth	(0)9372-73-111	nokuel@freenet.de
28.	Lammers Schiffeselektronik GmbH	Industriestraße 16 D-26789 Leer	(0)491-96079-0	INFO@LSELEER.de
29.	Matronik Schiffselektrik u.Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 D-47509 Rheurdt	(0)2845-29899-0	matronik@matronik.de

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail
30.	Mohrs+Hoppe GmbH	Plauener Str. 163 -165 D-13053 Berlin	(0)30-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
31.	N.G. Sperry Marine GmbH & Co. KG	Woltmannstraße 19 D-20097 Hamburg	(0)40-29900-0	uwe.holdorf@sperry.ngc.com
32.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 D-47119 Duisburg	(0)203-82650	info@naval-marine.de
33.	Navicom Emden GmbH	Nesserlander Str. 15 D-26721 Emden	(0)4921-9176-0	navicom@t-online.de
34.	Peter Nachrichtentechnik	Lärchenstraße 10 D-94469 Deggendorf/Nattbg.	(0)991-37027-0	peter-com@t-online.de
35.	PUK electronic GmbH	Gewerbering 2 a-c D-23968 Gägelow / Wismar	(0)3841-642913	Puskeiler.Robert@t-online.de
36.	Radio Maurer	Zähringer Straße 18 D-68239 Mannheim	(0)621-477662	emx-18@t-online.de
37.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 D-93195 Wolfsegg-Stetten	(0)9409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
38.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 D-47059 Duisburg	(0)203-993370	info@schwarz-technik.de
39.	See-Nautic Emden	Nesserlander Str. 96 D-26723 Emden	(0)4921-27703	info@see-nautic.de
40.	R. Willborn	Berliner Chaussee 180 D-39114 Magdeburg	(0)391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de
41.	Wolfgang Hagelstein <i>(Niet meer in bedrijf sinds 19.11.2015)</i>	Alte Heerstraße 63 D-56329 St. Goar-Fellen	(0)6741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de
42.	Krebs Elektrotechnik e.K.	Im Martelacker 8 D-79588 Efringen-Kirchen	(0)7628 1046	info@krebs-elektrotechnik.de
43.	Polizeipräsidium Duisburg Direktion ZA, SG -ZA 34- Bootstechnik und Nautik	Moerser Str. 217-219 D-47198 Duisburg	(0)203 280-1340	za34.duisburg@polizei.nrw.de
44.	in-innovative navigation GmbH	Leibnizstr.11 D-70806 Kornwestheim	(0)7154 807-150	info@innovative-navigation.de www.innovative-navigation.de
45.	Alpha & Omega Elektrotechnik Landeck & Rohe GbR	Schiestlstraße 1 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392 9349823 (0)1573 0832735	landeckpeter@hotmail.com
46.	Technik-Service T. Schwerdtfeger	Am Streite 10 D-56729 Nachtsheim	(0)2656 9519897	info@t-schwerdtfeger.de www.t-schwerdtfeger.de

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail
47.	Josef Braun GmbH & Co. KG Schiffswerft	Am neuen Rheinhafen 14 D-67346 Speyer	(0)6232 1309-10	info@schiffswerft-braun.de www.schiffswerft-braun.de
48.	Elektro Point Markus Mollus	Honigstraße 21 D-47137 Duisburg	(0)203 44999-400	elektro_point@yahoo.de www.elektro-point.com

...

### Nederland

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +31	E-mail
1.	Alphatron Marine B.V.	Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	(0)10 453 40 79	binnenvaart@alphatronmarine.com http://www.alphatronmarine.nl/
2.	Imtech Marine Netherlands	Sluisjesdijk 155 NL-3087 AG Rotterdam	(0)10 428 33 44	info.@imtechmarine.com http://Imtech.com/marine
3.	Navimar B.V.	Schependijk 29 NL-4531 BW Terneuzen	(0)115 616329	info@navimar.nl http://www.navimar.nl/
4.	Werkina Werkendam B.V.	Biesboschhaven Noord 1b NL-4251 NL Werkendam	(0)183 502688	info@werkina.nl http://www.werkina.nl
5.	Marinetec Holland B.V.	Lelystraat 93G NL-3364 AH Sliedrecht	(0)184 41 35 90	info@marinetec-holland.nl www.marinetec-holland.nl
6.	Flux Electro BV	Beneluxweg 2c NL-4538 AL Terneuzen	(0)115 615121	fluxelectro@planet.nl www.fluxelectro.nl

...

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

Reglement onderzoek schepen op de Rijn  
Bijlage N, Deel III

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

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

Land	Naam	Adres	Telefoon	E-mail
België	Vlaamse overheid Commissie voor Onderzoek te Antwerpen	Hoogmolendijk 1 B-2900 Schoten	+32 3 546 06 83	binnenvaartinspectie@wenz.be
	Service Public de Wallonie Direction de la Gestion des Voies Navigables	Rue du Canal de l'Ourthe, 9, B-4031 Angleur (Liège)	+32 4 231 65 44	info.batellerie@spw.wallonie.be
	Port de Bruxelles Région de Bruxelles-Capitale	Place des armateurs, 6 B-1000 Bruxelles	+32 2 420 67 00	accueil@port.brussels
Duitsland	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken (FVT)	Am Berg 3 D-56070 Koblenz	+49 261 98 19 0	fvt@wsv.bund.de
Frankrijk	Bureau du transport fluvial Ministère de l'écologie, du développement durable, du transport et du logement Direction générale des infrastructures de transport et de la mer	Tour Séquoia F-92055 Paris la Défense Cedex	+33 (0)1 40 81 71 62	Ptf3.Ptf.Dst.Dgitm@developpement-durable.gouv.fr
Nederland	Inspectie Leefomgeving en Transport (Scheepvaart) (certification authority NL) Commissie van Deskundigen voor de Rijnvaart	Weena 723, Entrance C, 1 <sup>st</sup> floor 3013 AM Rotterdam Postbus 161 NL-2500 BD Den Haag	+31 88 489 00 00	binnenvaart@ilent.nl
Zwitserland	Schweizerische Rheinhäfen	Hochbergerstrasse 160 CH-4019 Basel	+41 (0)61 639 95 95	info@portof.ch <a href="http://www.port-of-switzerland.ch">http://www.port-of-switzerland.ch</a>

## 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

Nr.	Typ	Fabrikant	Houder van de typegoedkeuring	Datum en land van de goedkeuring	Bevoegde autoriteit	Goedkeuringsnummer
...	...	...	...	...	...	...
27	R5 Solid AIS Transponder System Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Saab TransponderTech, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	Saab TransponderTech, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	29.9.2015 D	FVT	R-4-304
28	Nauticast A2 Inland AIS Transponder	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	Nauticast GmbH Lützowgasse 12-14 / 30G 1140 Wien, Österreich	29.9.2015 D	FVT	R-4-305
29	Poseidon Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	8.10.2015 D	FVT	R-4-306
30	Explorer A4 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Alewijnse Marine BV, Van der Giessenweg 51, Krimpen aan de IJssel, 2921 LP, The Netherlands	Alewijnse Marine BV, Van der Giessenweg 51, Krimpen aan de IJssel, 2921 LP, The Netherlands	8.10.2015 D	FVT	R-4-307
31	em-trak A100 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	em-trak Marine Electronics Ltd. Wireless House First Avenue Midsomer Norton, Bath BA3 4BS United Kingdom	em-trak Marine Electronics Ltd. Wireless House First Avenue Midsomer Norton, Bath BA3 4BS United Kingdom	8.10.2015 D	FVT	R-4-308
32	KAT-100 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Koden Electronics Co., Ltd, 5278 Uenohara, Unoharashi, Yamanashi, 409-0112, Japan	Koden Electronics Co., Ltd, 5278 Uenohara, Unoharashi, Yamanashi, 409-0112, Japan	8.10.2015 D	FVT	R-4-309
33	OceanSat Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	OceanSat BV, P.O. Box, 4255 ZG Nieuwendijk, The Netherlands	8.10.2015 D	FVT	R-4-310
34	AIS 950 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	Raymarine Belgium BVBA, Luxemburgstraat 2 2321 Meer, Belgium	8.10.2015	FVT	R-4-311

Nr.	Typ	Fabrikant	Houder van de typegoedkeuring	Datum en land van de goedkeuring	Bevoegde autoriteit	Goedkeuringsnummer
35	Transas AIS M-3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	8.10.2015	FVT	R-4-312
36	CARBON PRO Combined Class A / Inland AIS Transceiver	True Heading, Vendevägen 90, 182 32 Danderyd, Sweden	True Heading, Vendevägen 90, 182 32 Danderyd, Sweden	8.10.2015	FVT	R-4-313

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

**Oostenrijk**

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +43	E-mail Website
1.	1st-Relief e.U.	Lindenhofweg 18 / 5 AT-8043 Graz	(0)720 371 371	office@1st-relief.com www.1st-relief.com
2.	ACR Electronics Europe GmbH <i>(Niet meer in bedrijf sinds 17.7.2012)</i>	Handelskai 388/Top 632 AT-1020 Vienna	(0)1 5 273 237 200	Andreas.lesch@acr-europe.com
3.	Point Electronics GmbH	Stumpergasse 41- 43 AT-1060 Wien	(0)1 597 088-0	mail@point.at
4.	Via Donau-Österreichische Wasser- straßengesellschaft	Donau-City-Straße 1 AT-1220 Wien	(0)50 4321-1701	thomas.bierbaumer@viadonau.org www.viadonau.org
5.	Nauticast GmbH	Lützowgasse 12-14 / 3OG AT-1140 Wien	(0)1 5 237 237-0	support@nauticast.com www.nauticast.com

**België**

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +32	E-mail Website
1.	ANAVTRONIC	Trapstraat 34, B-2060 Antwerpen	(0)497 585 375	info@anavtronic.com
2.	ASTRON nv	Bredastraat 136-138 B-2060 Antwerpen	(0)50 55 15 50 (0)3 227 74 02 (0)3 544 72 21	astron@astron.be
3.	De Backer Scheepselectro	Doomstraat 92 B-9940 Evergem	(0)9 253 84 60	info@debackernv.eu
4.	Mackay Marine Antwerp	Noorderlaan 109/3 B-2030 Antwerpen	(0)3 808 39 63	Antwerp@mackaymarine.com

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +32	E-mail Website
5.	M/S Abyss (Lefèvre - Van Gils)	Rue de Crevecoeur 42 B-7640 Antoing	+33 (0)6 69 96 76 40	abyss.lefevre@yahoo.fr
6.	Neptunia S.A. Centrale d'Achats	Rue Gransart 8 B-7640 Antoing	(0)69 44 68 68	caltruy@neptunia.com
7.	Periskal Bvba	Bredabaan 451, B-2990 Wuustwezel	(0)3 669 57 36	info@periskal.com
8.	Service Electro	Boterhamvaartweg 2 Haven 138 B-2030 Antwerpen	(0)3 546 40 83	electro@serviceelectro.be
9.	Tresco Engineering Bvba	Vosseschijnstraat 43b1 - Haven 140 B-2000 Antwerpen	(0)3 231 07 31	info@tresco.eu
10.	Van Stappen & Cada Scheepselectro nv	Vosseschijnstraat, Haven 140 B-2030 Antwerpen	(0)3 326 70 90	info@vanstappen.eu
11.	Alphatron Marine Belgium BVBA	Kouterstraat 4 B-9170 Meerdonk	(0)3 685 21 96	servicebe@alphatronmarine.com
12.	Bart De Smidt bvba	Wijmenstraat 21N B-9030 Mariakerke	(0)9 329 84 69	info@bartdesmidt.be

## Duitsland

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail Website
1.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Straße 29-37 D-25421 Pinneberg	(0)4101-3771-0	service@alphatron.de
2.	Argenaut GmbH	Lagerhausstr. 20 D-67061 Ludwigshafen	(0)621-68583328	u.schroeder@argenaut-service.de
3.	CRETEC Schiffstechnik	Am Bahnhof 3 D-47661 Issum	(0)2835-2670	paul-issum@t-online.de
4.	Christl Alt Funkberatung und Verkauf	Vidiner Straße 5 D-93055 Regensburg	(0)941-794040	fa.peter.alt@t-online.de



Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail Website
5.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelnerstraße 4b D-12627 Berlin	(0)30-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
6.	Elektro Erles <i>(Niet meer in bedrijf sinds 25.3.2014)</i>	Blauenstrasse 4 79576 Weil am Rhein	(0)7621422598-0	info@elektro-erles.de
7.	Elektro Jansen	Inh. Johannes Jansen Boschstraße 22 D-49733 Haren (Ems)	(0)5932 73997-0	info@elektro-jansen.de e.jansen@elektro-jansen.de
8.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 D-25462 Rellingen	(0)4101-301-220	info@elna.de
9.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 D-45711 Datteln	(0)2363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
10.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 D-27572 Bremerhaven	(0)471-974080	info@pundsack.net
11.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 D-27472 Cuxhaven	(0)4721-7452-0	info@funkt-service-bloemer.de
12.	Furuno Deutschland GmbH	Siemensstr. 33 D-25462 Rellingen	(0)4101-838201	r.elmer@furuno.de
13.	FS- Schiffstechnik GmbH	Werftstraße 25 D-47053 Duisburg	(0)203-60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de
14.	G und M Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 D-21039 Börnsen	(0)40-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
15.	HBI Harm Boontjes Internautik	Steingasse 29 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392-98937	HBI-Harm.Boontjes@t-online.de
16.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter Str. 6 D-25813 Husum	(0)4841-9145	info@horn-marineservice.de
17.	IFe Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstr. 71 D-01217 Dresden	(0)351-47004-54	hanicke.ife@versanet.de
18.	in-innovative navigation GmbH	Leibnizstraße 11 D-70806 Kornwestheim	(0)7154 807 150	info@innovative-navigation.de

<b>Volgnr.</b>	<b>Naam</b>	<b>Adres</b>	<b>Telefoon +49</b>	<b>E-mail Website</b>
19.	Jentson Nachrichtentechnik	Buschhagenweg 6 D-26133 Oldenburg	(0)441-21713775	info@jentson.de
20.	Imtech Marine Germany GmbH	Albert- Einstein Ring 6 D-22761 Hamburg	(0)40-89972-201	marko.meyer@imtechmarine.com
21.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 D-28779 Bremen	(0)421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
22.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 D-47119 Duisburg	(0)203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de
23.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 D-47589 Uedem	(0)2825-939851	a.strake@kse-duisburg.de
24.	Lammers Schiffselektronik GmbH	Industriestraße 16 D-26789 Leer	(0)491-96079-0	info@lseleer.de
25.	Matronik Schiffselektrik und Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 D-47509 Rheurdt	(0)2845-29899-0	matronik@matronik.de
26.	Mohrs+Hoppe GmbH	Plauener Str. 163 -165 D-13053 Berlin	(0)30-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
27.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 D-47119 Duisburg	(0)203-82650	info@naval-marine.de
28.	Pro Nautas B.V. GmbH	Kutterweg 1 D-26789 Leer	(0)491 98790 192	abeiden@pro-nautas.de
29.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 D-93195 Wolfsegg- Stetten	(0)9409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
30.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 D-47059 Duisburg	(0)203-993370	info@schwarz-technik.de
31.	See-Nautic Emden	Nesserlander Straße 96 D-26723 Emden	(0)4921-27703	info@see-nautic.de
32.	Transas Europe GmbH	Luruper Chaussee 125 D-22761 Hamburg	(0)40-890666-0	info@transas.de
33.	Trede Schiffs- und Industrieelektronik	Wobbenhüller Chaussee 11 D-25856 Hattstedt	(0)4846-693-633	info@trede-schiffselektronik.de

<b>Volgnr.</b>	<b>Naam</b>	<b>Adres</b>	<b>Telefoon +49</b>	<b>E-mail Website</b>
34.	R. Willborn Schiffstechnik	Berliner Chaussee 180 D-39114 Magdeburg	(0)391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de
35.	Wolfgang Hagelstein <i>(Niet meer in bedrijf sinds 19.11.2015)</i>	Alte Heerstraße 63 D-56329 St. Goar-Fellen	(0)6741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de
36.	Gallandt Yachttechnik -Yachtelektronik	Gertrudenweg 36 D-33335 Gütersloh	(0)5241-3118	wassersport@gallandt.de
37.	Krebs Elektrotechnik e.K.	Im Martelacker 8 D-79588 Efringen-Kirchen	(0)7628 1046	info@krebs-elektrotechnik.de
38.	Kurt J. Nos GmbH	Presentstr. 15 D-63939 Wörth / Main	(0)9372 73-111	nos-schiffstechnik@t-online.de
39.	Alpha & Omega Elektrotechnik Landeck & Rohe GbR	Schiestlstraße 1 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392 9349823 (0)1573 0832735	landeckpeter@hotmail.com
40.	Technik-Service T. Schwerdtfeger	Am Streite 10 D-56729 Nachtsheim	(0)2656 9519897	info@t-schwerdtfeger.de www.t-schwerdtfeger.de
41.	Josef Braun GmbH & Co. KG Schiffswerft	Am neuen Rheinhafen 14 D-67346 Speyer	(0)6232 1309-10	info@schiffswerft-braun.de www.schiffswerft-braun.de
42.	Elektro Point Markus Mollus	Honigstraße 21 D-47137 Duisburg	(0)203 44999-400	elektro_point@yahoo.de www.elektro-point.com

...

**Nederland**

<b>Volgnr.</b>	<b>Naam</b>	<b>Adres</b>	<b>Telefoon +31</b>	<b>E-mail Website</b>
1.	Alphatron Marine B.V.	Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	T. (0)10-4534000 M. (0)6-53940856	deepsea@alphatronmarine.com www.alphatronmarine.com
2.	Autena Marine B.V.	St. Teunismolenweg 48F NL-6534 AG Nijmegen	T. (0)24-3559417	info@autena.nl www.autena.nl
3.	De Wolf Products B.V.	Krab 6 NL-4401 PA Yerseke	T. (0)113-573580	martin@dewolfproducts.nl www.dewolfproducts.com
4.	Huisman Maritiem B.V.	Koningstraat 101 NL-6651 KK Druten	T. (0)487-518555	maritiem@huisman-elektro.nl www.huisman-elektro.nl
5.	Imtech Marine Netherlands	Sluisjesdijk 155 NL-3087 AG Rotterdam	T. (0)10-4283344	service.binnenvaart@imtechmarine.com
6.	Navimar B.V.	Schependijk 29 NL-4531 BW Terneuzen	T. (0)115-616329 M. (0)6-53686036	www.navimar.nl
7.	Shiptron Marine Communication Specialists B.V.	De Dolfijn 24 NL-1601 MG Enkhuizen	T. (0)228-317437	info@shiptron.nl www.shiptron.nl
8.	Werkina Werkendam B.V.	Biesboschhaven Noord 1b NL-4251 NL Werkendam	T. (0)183-502688	info@werkina.nl www.werkina.nl
9.	Marinetec Holland B.V.	Lelystraat 93G 3364 AH Sliedrecht	T. (0)184 41 35 90	info@marinetec-holland.nl www.marinetec-holland.nl
10.	Flux Electro BV	Beneluxweg 2c 4538 AL Terneuzen	T. (0)115 615121	fluxelectro@planet.nl www.fluxelectro.nl
11.	AiM Slurink Elektrotechniek BV	Ohmweg 71 NL-2952 BB Alblasserdam	T. (0)786933947	info@aimslurink.nl www.aimslurink.nl

...

#### 5.4 Comité Reglement van onderzoek (Besluiten 1994-II-21 (II) en 2008-II-16)

1. De volgende dienstinstructie nummer 9 komt als volgt te luiden:

##### **DIENSTINSTRUCTIE nr. 9 voor de COMMISSIES van DESKUNDIGEN ingevolge artikel 1.07 van het ROSR**

##### **Eisen aan automatisch werkende sprinklerinstallaties**

##### **(Artikel 10.03a, eerste en vierde lid)**

Geschikte automatisch werkende sprinklerinstallaties, bedoeld in artikel 10.03a, eerste en vierde lid, moeten aan de volgende eisen voldoen:

1. De automatisch werkende sprinklerinstallatie moet te allen tijde functioneel zijn wanneer er personen aan boord zijn. Voor het inwerkingtreden van de installatie moeten geen extra maatregelen van de bemanning noodzakelijk zijn.
2. De installatie moet constant onder de benodigde druk staan. De buisleidingen moeten steeds tot aan de sproeikoppen vol water zijn. De installatie moet continu met water worden gevoed. De installatie moet beschermd zijn tegen verontreinigingen die het functioneren kunnen belemmeren. Er moeten aanwijsinstrumenten en controle-inrichtingen voor het toezicht op en de controle van de installatie aangebracht zijn (bijvoorbeeld manometers, aanwijzers van het waterniveau in de druktanks, controleleiding voor de pomp). Sprinklerinstallaties in koel- en vriesruimten dienen niet permanent met water gevuld te zijn. Deze ruimten kunnen worden beschermd door droge sprinklerinstallaties.
3. De waterpomp voor de sproeikoppen moet bij wegvallen van de druk in de installatie automatisch aanslaan. De pomp moet een zodanige capaciteit hebben dat, wanneer alle voor het besproeien van het bodemoppervlak van de grootste te beschermen ruimte benodigde sproeikoppen tegelijkertijd in werking zijn, constant voldoende water onder de juiste druk kan worden aangevoerd. De pomp mag slechts dienen voor de automatisch werkende sprinklerinstallatie. Ingeval van uitvallen van de pomp moet het mogelijk zijn om de sproeikoppen via een andere aan boord beschikbare pomp van voldoende water te voorzien.
4. Het sproeisysteem moet in afdelingen verdeeld zijn die elk niet meer dan 50 sproeikoppen mag bevatten. De Commissie van Deskundigen kan een groter aantal sproeikoppen toestaan indien dit aantoonbaar – met name door een hydraulische berekening – gerechtvaardigd is.
5. Het aantal en de opstelling van de sproeikoppen moeten een efficiënte verdeling van het water over de te beschermen ruimten waarborgen.
6. De sproeikoppen moeten in werking treden bij een temperatuur tussen 68 °C en 79 °C, in keukens bij maximaal 93 °C en voor sauna's bij maximaal 141 °C.
7. Het aanbrengen van onderdelen van de automatisch werkende sprinklerinstallatie in de te beschermen ruimten moet tot een absoluut minimum worden beperkt. In hoofdruimtes mogen dergelijke onderdelen niet worden aangebracht.

8. Op één of meer plaatsen, waarvan er ten minste één constant door personeel bezet moet zijn, moeten optische en akoestische meldinstallaties aanwezig zijn die het in werking stellen van de automatisch werkende sprinklerinstallatie aangeven.
9. Voor de energieverzorging van de totale automatisch werkende sprinklerinstallatie moeten twee onafhankelijke energiebronnen beschikbaar zijn die niet in dezelfde ruimte mogen zijn opgesteld. Iedere energiebron moet afzonderlijk in staat zijn de installatie te doen functioneren.
10. Een installatieplan van de automatisch werkende sprinklerinstallatie moet vóór de inbouw daarvan aan de Commissie van Deskundigen ter controle worden voorgelegd. In dit plan moeten de types en de gegevens ten aanzien van het vermogen van de toegepaste machines en apparaten worden gespecificeerd. Een installatie die door een erkend classificatiebureau is gecontroleerd en goedgekeurd, en die in ieder geval beantwoordt aan de hierboven gestelde eisen, kan zonder verdere controle worden toegelaten.
11. Het aanwezig zijn van een automatisch werkende sprinklerinstallatie moet in het certificaat van onderzoek onder nummer 43 worden aangetekend.

2. De volgende dienstinstructie nummer 28 wordt als volgt na dienstinstructie nummer 27 toegevoegd:

**DIENSTINSTRUCTIE nr. 28 voor de COMMISSIES van DESKUNDIGEN**  
ingevolge artikel 1.07 ROSR

**Verbinding van externe sensoren met  
navigatieradarinstallaties**

(artikel 7.06, van Bijlage M, Deel I, artikel 2 van Bijlage M, Deel III, artikel 2 van Bijlage N, Deel I)

**1. Achtergrond**

Moderne navigatieradarinstallaties voor de binnenvaart maken de weergave van AIS-symbolen op het radarbeeldscherm mogelijk, ook wanneer geen achterliggende ECDIS-kaart beschikbaar is. Aangezien het radarbeeld voorwaarts georiënteerd is, terwijl de scheepsposities in het Inland AIS-apparaat worden overgedragen in geografische coördinaten, moet aanvullend een kompas met de radarinstallatie worden verbonden om de AIS-symbolen positie- en situatiegetrouw op het radarbeeldscherm te kunnen aangeven.

**2. Uitgangssituatie**

**2.1 Verbinding van externe sensoren met Inland AIS-apparaten**

Overeenkomstig Bijlage N, Deel I, onderdeel B.6, mogen uitsluitend typegoedgekeurde externe sensoren met het Inland AIS-apparaat worden verbonden. De externe sensoren die met het Inland AIS-apparaat zijn verbonden, moeten een typegoedkeuring hebben conform de overeenkomstige maritieme standaarden.

**2.2 Vereisten voor de apparatuur bij het varen met behulp van radar**

Overeenkomstig Bijlage M, Deel III, artikel 2, mogen ten behoeve van het varen met behulp van radar in de Rijnvaart uitsluitend installaties worden ingebouwd die overeenkomstig de geldende voorschriften van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart zijn toegelaten en waarop een goedkeuringsnummer is aangebracht of op grond van als gelijkwaardig erkende typegoedkeuringen toegelaten installaties.

Overeenkomstig Bijlage M, Deel I, artikel 2, Doel van de radarinstallatie, moeten radarinstallaties een voor het voeren van het schip bruikbaar beeld geven en tijdig en op betrouwbare wijze de aanwezigheid aangeven van andere schepen.

**3. Verbinding van externe sensoren met navigatieradarinstallaties**

Overeenkomstig onderdeel 2.2 mogen alleen toegelaten installaties voor het varen met behulp van radar worden ingebouwd. Dit betekent dat ook externe sensoren die met de radarinstallatie worden verbonden, toegelaten moeten zijn. Wanneer een Inland AIS-apparaat wordt verbonden met een navigatieradarinstallatie zonder ECDIS-kaart voor de weergave van AIS-symbolen, moet voor de naleving van het voorschrift overeenkomstig Bijlage M, Deel 1, artikel 2, ook een toegelaten kompas zijn aangesloten. De goedkeuring krachtens de onderstaande standaarden wordt geacht conform de bepalingen van Bijlage M, Deel II, artikel 2, te zijn.

<b>Sensor</b>	<b>Minimum Performance Standard (IMO)</b>	<b>ISO/IEC Standard</b>
GPS	MSC.112(73)	IEC 61108-1 : 2003
DGPS/DGLONASS	MSC.114(73)	IEC 61108-4 : 2004
Galileo	MSC.233(82)	IEC 61108-3 : 2010
Heading/GPS Compass	MSC.116(73)	ISO 22090-3 : 2014 Part 3: GNSS principles

Vergelijkbare goedkeuringen kunnen door de bevoegde autoriteit als gelijkwaardig worden erkend.



## 5.5 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. 26/2015 van 24 september 2015

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

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

SIROCCO

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste volzin, van het ROSR, wordt op het motortankschip "Sirocco" - uniek Europees scheepsidentificatienummer 55679 - 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 (machinekamer en boegschroefruimte) moet met een eigen blusinstallatie worden uitgerust.
4. De te beschermen ruimten waarin gas- of dual-fuelmotoren zijn geïnstalleerd, moeten voldoen aan de regels voor gasveilige machinekamers zoals neergelegd in de IGF-code.
5. 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.
6. 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.
7. Bij inwerkingtreding van de blusinstallatie moet de LNG-toevoer naar de motor via het hoofdventiel automatisch worden afgesloten.
8. 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.
9. De reservoirs met blusmiddel moeten na 15 jaren worden vervangen. De noodstroombatterijen moeten uiterlijk na zes jaren worden vervangen.
10. Deze aanbeveling geldt uitsluitend voor de brandklassen A en B.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV/G (15) 12 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. 27/2015 van 24 september 2015

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

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

#### VIKING KARA

Op grond van artikel 2.19, eerste lid van het ROSR, wordt voor de toepassing en afwijkend van artikel 10.03a van het ROSR aan het passagiersschip "Viking Kara", uniek Europees scheepsidentificatienummer 07002000, 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 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.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV/G (15) 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. 28/2015 van 24 september 2015

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

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

#### VIKING HLIN

Op grond van artikel 2.19, eerste lid van het ROSR, wordt voor de toepassing en afwijkend van artikel 10.03a van het ROSR aan het passagiersschip "Viking Hlin", uniek Europees scheepsidentificatienummer 07002001, 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  $<p_{\text{water}} < 18$  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.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV/G (15) 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. 29/2015 van 24 september 2015

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

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

#### VIKING MANI

Op grond van artikel 2.19, eerste lid van het ROSR, wordt voor de toepassing en afwijkend van artikel 10.03a van het ROSR aan het passagiersschip "Viking Mani", uniek Europees scheepsidentificatienummer 07002003, 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 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.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV/G (15) 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. 30/2015  
van 24 september 2015**

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

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

**VIKING EIR**

Op grond van artikel 2.19, eerste lid van het ROSR, wordt voor de toepassing en afwijkend van artikel 10.03a van het ROSR aan het passagiersschip "Viking Eir", uniek Europees scheepsidentificatienummer 07002021, 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  $p_{\text{water}} < 18$  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.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV/G (15) 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. 31/2015  
van 24 september 2015**

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

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

**VIKING LOFN**

Op grond van artikel 2.19, eerste lid van het ROSR, wordt voor de toepassing en afwijkend van artikel 10.03a van het ROSR aan het passagiersschip "Viking Lofn", uniek Europees scheepsidentificatienummer 07002020, 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  $p_{\text{water}} < 18$  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.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV/G (15) 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. 32/2015 van 24 september 2015

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

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

#### VIKING VIDAR

Op grond van artikel 2.19, eerste lid van het ROSR, wordt voor de toepassing en afwijkend van artikel 10.03a van het ROSR aan het passagiersschip "Viking Vidar", uniek Europees scheepsidentificatienummer 07002019, 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  $p_{\text{water}} < 18$  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.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV/G (15) 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. 33/2015 van 24 september 2015

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

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

#### VIKING SKIRNIR

Op grond van artikel 2.19, eerste lid van het ROSR, wordt voor de toepassing en afwijkend van artikel 10.03a van het ROSR aan het passagiersschip "Viking Skirnir", uniek Europees scheepsidentificatienummer 07002018, 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  $<p_{\text{water}} < 18$  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.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV/G (15) 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. 34/2015 van 24 september 2015

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

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

#### VIKING MODI

Op grond van artikel 2.19, eerste lid van het ROSR, wordt voor de toepassing en afwijkend van artikel 10.03a van het ROSR aan het passagiersschip "Viking Modi", uniek Europees scheepsidentificatienummer 07002017, 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 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.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV/G (15) 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. 35/2015  
van 24 september 2015**

Ad artikel 10.03b, eerste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties  
in machinekamers, ketelruimen en pompkamers

Brandblusmiddel Hogedruk Waternevel (HDWN)

**AMADANTE**

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste alinea, van het ROSR wordt aan het passagiersschip "Amadante" – uniek Europees scheepsidentificatienummer 02329183 - toegestaan om als blusmiddel Hogedruk-Waternevel in de machinekamers toe te passen, onder de volgende voorwaarden:

1. Artikel 10.03b, tweede tot en met negende lid, is van overeenkomstige toepassing.
2. De brandblusinstallatie (inclusief componenten) moet zijn goedgekeurd in overeenstemming met de relevante elementen van IMO Aanbeveling MSC/circ. 1165. De benodigde bescheiden, in het bijzonder met vermelding van de vereiste voorwaarden met betrekking tot de indeling van de sproeiers, de druk en de toevoer, worden door de fabrikant verschaft.
3. Het aantal en de opstelling van de sproeikoppen moeten een voldoende verdeling van het water in de te beschermen ruimten garanderen. De sproeikoppen moeten zijn ingebouwd boven de bilgen, de bovenkant van tanks en andere plaatsen, waarover zich vloeibare brandstof kan verspreiden, en tevens boven andere bijzonder brandgevaarlijke plaatsen in de te beschermen ruimten. De maximumruimte tussen de sproeiers evenals de maximumafstand tussen de sproeiers en de wanden/scheidingsvlakken moeten aan de voorwaarden van de typegoedkeuring voldoen.
4. De brandblusinstallatie moet te allen tijde direct kunnen worden ingezet. De pompen voor de watertoevoer moeten bij een vermindering van de druk in de installatie automatisch worden ingeschakeld. De pompen moeten zijn uitgerust met een aansluiting voor aanzuiging van water van buitenboord of met een aansluiting naar vast geïnstalleerde brandblusinstallaties.
5. De brandblusinstallatie moet de grootste te beschermen ruimte aan boord onder de benodigde hoge druk kunnen bedienen gedurende ten minste 30 minuten en tenminste 0,8 l/m<sup>2</sup> per minuut kunnen sproeien. De ruimte waarin de pompen, hun schakelinrichtingen en de benodigde ventielen zijn aangebracht moet door scheidingsvlakken met een brandklasse overeenkomstig de betrokken tabel van artikel 15.11, tweede lid, zijn gescheiden van de aangrenzende ruimten, waarbij de ruimten die deze pompen en bedieningsinrichtingen bevatten gelijk worden gesteld aan controleposten.  
  
Een brand in de te beschermen ruimten mag de brandblusinstallatie niet buiten bedrijf doen raken.
6. De pompen moeten door twee aparte, van elkaar onafhankelijke energiebronnen kunnen worden gevoed. één van deze energiebronnen moet buiten de te beschermen ruimte zijn opgesteld. Iedere energiebron afzonderlijk moet in staat zijn de brandblusinstallatie aan te drijven.

7. De inrichting moet zijn voorzien van een tweede onafhankelijke pomp. Bij het uitvallen van één hogedruksysteem zou de capaciteit van die tweede pomp de toevoer moeten kunnen compenseren. De brandblusinstallatie en de bedienings- en afstelrichtingen 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.
8. Er moet voor worden gezorgd dat de sproeikoppen niet door verontreinigingen in het water of door corrosie van de pijpleidingen, van de koppen, van de ventielen en van de pompen verstopt raken.
9. De brandblusinstallatie moet zijn uitgerust met de volgende alarmeringen:
  - laag niveau watertank;
  - spanningsuitval;
  - drukverlies leidingsysteem;
  - laag hogedrukalarm.

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

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV/G (15) 51 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. 36/2015  
van 24 september 2015**

Ad artikel 10.03b, eerste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties  
in machinekamers, ketelruimen en pompkamers

Brandblusmiddel Hogedruk Waternevel (HDWN)

**SCENIC DIAMOND**

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste alinea, van het ROSR wordt aan het passagiersschip “Scenic Diamond” – uniek Europees scheepsidentificatienummer 02330594-toegestaan om als blusmiddel Hogedruk-Waternevel in de machinekamers toe te passen, onder de volgende voorwaarden:

1. Artikel 10.03b, tweede tot en met negende lid, is van overeenkomstige toepassing.
2. De brandblusinstallatie (inclusief componenten) moet zijn goedgekeurd in overeenstemming met de relevante elementen van IMO Aanbeveling MSC/circ. 1165. De benodigde bescheiden, in het bijzonder met vermelding van de vereiste voorwaarden met betrekking tot de indeling van de sproeiers, de druk en de toevoer, worden door de fabrikant verschaft.
3. Het aantal en de opstelling van de sproeikoppen moeten een voldoende verdeling van het water in de te beschermen ruimten garanderen. De sproeikoppen moeten zijn ingebouwd boven de bilgen, de bovenkant van tanks en andere plaatsen, waarover zich vloeibare brandstof kan verspreiden, en tevens boven andere bijzonder brandgevaarlijke plaatsen in de te beschermen ruimten. De maximumruimte tussen de sproeiers evenals de maximumafstand tussen de sproeiers en de wanden/scheidingsvlakken moeten aan de voorwaarden van de typegoedkeuring voldoen.
4. De brandblusinstallatie moet te allen tijde direct kunnen worden ingezet. De pompen voor de watertoevoer moeten bij een vermindering van de druk in de installatie automatisch worden ingeschakeld. De pompen moeten zijn uitgerust met een aansluiting voor aanzuiging van water van buitenboord of met een aansluiting naar vast geïnstalleerde brandblusinstallaties.
5. De brandblusinstallatie moet de grootste te beschermen ruimte aan boord onder de benodigde hoge druk kunnen bedienen gedurende ten minste 30 minuten en tenminste 0,8 l/m<sup>2</sup> per minuut kunnen sproeien. De ruimte waarin de pompen, hun schakelinrichtingen en de benodigde ventielen zijn aangebracht moet door scheidingsvlakken met een brandklasse overeenkomstig de betrokken tabel van artikel 15.11, tweede lid, zijn gescheiden van de aangrenzende ruimten, waarbij de ruimten die deze pompen en bedieningsinrichtingen bevatten gelijk worden gesteld aan controleposten.

Een brand in de te beschermen ruimten mag de brandblusinstallatie niet buiten bedrijf doen raken.

6. De pompen moeten door twee aparte, van elkaar onafhankelijke energiebronnen kunnen worden gevoed. één van deze energiebronnen moet buiten de te beschermen ruimte zijn opgesteld. Iedere energiebron afzonderlijk moet in staat zijn de brandblusinstallatie aan te drijven.

7. De inrichting moet zijn voorzien van een tweede onafhankelijke pomp. Bij het uitvallen van één hogedruksysteem zou de capaciteit van die tweede pomp de toevoer moeten kunnen compenseren. De brandblusinstallatie en de bedienings- en afstelrichtingen 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.
8. Er moet voor worden gezorgd dat de sproeikoppen niet door verontreinigingen in het water of door corrosie van de pijpleidingen, van de koppen, van de ventielen en van de pompen verstopt raken.
9. De brandblusinstallatie moet zijn uitgerust met de volgende alarmeringen:
  - laag niveau watertank;
  - spanningsuitval;
  - drukverlies leidingsysteem;
  - laag hogedrukalarm.

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

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV/G (15) 51 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. 37/2015  
van 24 september 2015**

Ad artikel 10.03b, eerste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties  
in machinekamers, ketelruimen en pompkamers

Brandblusmiddel Hogedruk Waternevel (HDWN)

**SWISS JEWEL**

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste alinea, van het ROSR wordt aan het passagiersschip "Swiss Jewel" – uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001906- toegestaan om als blusmiddel Hogedruk-Waternevel in de machinekamers toe te passen, onder de volgende voorwaarden:

1. Artikel 10.03b, tweede tot en met negende lid, is van overeenkomstige toepassing.
2. De brandblusinstallatie (inclusief componenten) moet zijn goedgekeurd in overeenstemming met de relevante elementen van IMO Aanbeveling MSC/circ. 1165. De benodigde bescheiden, in het bijzonder met vermelding van de vereiste voorwaarden met betrekking tot de indeling van de sproeiers, de druk en de toevoer, worden door de fabrikant verschaft.
3. Het aantal en de opstelling van de sproeikoppen moeten een voldoende verdeling van het water in de te beschermen ruimten garanderen. De sproeikoppen moeten zijn ingebouwd boven de bilgen, de bovenkant van tanks en andere plaatsen, waarover zich vloeibare brandstof kan verspreiden, en tevens boven andere bijzonder brandgevaarlijke plaatsen in de te beschermen ruimten. De maximumruimte tussen de sproeiers evenals de maximumafstand tussen de sproeiers en de wanden/scheidingsvlakken moeten aan de voorwaarden van de typegoedkeuring voldoen.
4. De brandblusinstallatie moet te allen tijde direct kunnen worden ingezet. De pompen voor de watertoevoer moeten bij een vermindering van de druk in de installatie automatisch worden ingeschakeld. De pompen moeten zijn uitgerust met een aansluiting voor aanzuiging van water van buitenboord of met een aansluiting naar vast geïnstalleerde brandblusinstallaties.
5. De brandblusinstallatie moet de grootste te beschermen ruimte aan boord onder de benodigde hoge druk kunnen bedienen gedurende ten minste 30 minuten en tenminste 0,8 l/m<sup>2</sup> per minuut kunnen sproeien. De ruimte waarin de pompen, hun schakelinrichtingen en de benodigde ventielen zijn aangebracht moet door scheidingsvlakken met een brandklasse overeenkomstig de betrokken tabel van artikel 15.11, tweede lid, zijn gescheiden van de aangrenzende ruimten, waarbij de ruimten die deze pompen en bedieningsinrichtingen bevatten gelijk worden gesteld aan controleposten.

Een brand in de te beschermen ruimten mag de brandblusinstallatie niet buiten bedrijf doen raken.

6. De pompen moeten door twee aparte, van elkaar onafhankelijke energiebronnen kunnen worden gevoed. één van deze energiebronnen moet buiten de te beschermen ruimte zijn opgesteld. Iedere energiebron afzonderlijk moet in staat zijn de brandblusinstallatie aan te drijven.

7. De inrichting moet zijn voorzien van een tweede onafhankelijke pomp. Bij het uitvallen van één hogedruksysteem zou de capaciteit van die tweede pomp de toevoer moeten kunnen compenseren. De brandblusinstallatie en de bedienings- en afstelrichtingen 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.
8. Er moet voor worden gezorgd dat de sproeikoppen niet door verontreinigingen in het water of door corrosie van de pijpleidingen, van de koppen, van de ventielen en van de pompen verstopt raken.
9. De brandblusinstallatie moet zijn uitgerust met de volgende alarmeringen:
  - laag niveau watertank;
  - spanningsuitval;
  - drukverlies leidingsysteem;
  - laag hogedrukalarm.

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

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV/G (15) 51 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. 38/2015 van 23 oktober 2015

#### DAMEN STREAMLINER

Voor het motortankschip "Damen Streamliner" (Europees scheepsidentificatienummer nog niet bekend; ID nr 56814), 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, negende lid, elfde lid en 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 gebouwd en geklasseerd onder toezicht en overeenkomstig de van toepassing zijnde voorschriften van een erkend classificatiebureau dat specifieke voorschriften voor LNG-installaties hanteert. De klasse blijft gehandhaafd.
2. Het LNG-voortstuwingssysteem wordt jaarlijks gekeurd door het classificatiebureau dat het schip heeft geklasseerd.
3. Een volledige HAZID-keuring door het classificatiebureau dat het schip heeft geklasseerd (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. De voorschriften van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart vastgelegd in Besluit 2015-I-7, worden in acht genomen.
8. Het onderhoud van het LNG-voortstuwingssysteem wordt uitgevoerd overeenkomstig de instructies van de fabrikant. De instructies worden aan boord bewaard. Voordat het voortstuwingssysteem opnieuw in bedrijf wordt genomen en tevens na een omvangrijke reparatie, moet het door het classificatiebureau dat het schip heeft geklasseerd, onderzocht worden.
9. Een veiligheidsrol is beschikbaar aan boord van het schip. De veiligheidsrol beschrijft de taken van de bemanning en bevat tevens een veiligheidsplan.



10. 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.
11. 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 tenminste 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 conform ISO 8178-2 : 2006, 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/G (15) 47 worden gevonden.)

**6.1 Comité sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding**  
(Besluit 2010-II-3)

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

***Bijlage A5***

***In het buitenland opgestelde, als gelijkwaardig erkende dienstboekjes***

Staat	Nationale autoriteit(en) van afgifte		Besluit
<b>Tsjechische Republiek</b>			
Státní plavební správa Praha	Jankovcova 4 170 00 Praha 7	Tel : +420 234 637 111 Fax : +420 266 710 545 pobockapraha@plavebnurad.cz	2000-I-26
Státní plavební správa Děčín	Husitska 1403/8 405 01 Děčín 1	Tel: +420 412 557 411 Fax: +420 412 510 081 pobockadecin@plavebnurad.cz	
Státní plavební správa Píerov	Bohuslava Nemce 640 750 02 Píerov	Tel: +420 581 250 911 Fax: +420 581 250 910 pobockaprerov@plavebnurad.cz	
<b>Oostenrijk</b>			
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schiffahrtsbehörde	Radetzkystraße 2 1030 Wien	Tel. +43 1 71162 Fax +43 1 7130326 mobiel: +43 664 818 88 68 +43 664 818 89 09 +43 664 818 89 10 w2@bmvit.gv.at	2010-II-3
Voor het aanbrengen van de controlestempels zijn ook de volgende instanties bevoegd:			
Schiffahrtsaufsicht Hainburg	Donaulände 2 2410 Hainburg	Tel.: +43 2165 62 365 Fax: +43 2165 62 365-99 mobiel: +43 664 818 88 50 +43 664 818 88 51 +43 664 818 88 52 schiffahrtsaufsicht.hainburg@bmvit.gv.at	
Schiffahrtsaufsicht Wien	Handelskai 267 1020 Wien	Tel.: +43 1 728 37 00 Fax: +43 1 728 37 00-99 mobiel: +43 664 / 818 88 53 +43 664 / 818 88 54 +43 664 / 818 88 55 +43 664 / 818 88 56 schiffahrtsaufsicht.wien@bmvit.gv.at	

Schiffahrtsaufsicht Krems	Am Schutzdamm 1 3500 Krems	Tel.: +43 2732 / 83 170 Fax: +43 2732 / 83 170-99 mobiel: +43 664 / 818 88 57 +43 664 / 818 88 58 +43 664 / 818 88 59 schiffahrtsaufsicht.krems@bmvit.gv.at	
Schiffahrtsaufsicht Grein	Am Hofberg 2 4360 Grein	Tel.: +43 7268 / 320 Fax: +43 7268 / 7431 mobiel: +43 664 / 818 88 60 +43 664 / 818 88 61 +43 664 / 818 88 62 schiffahrtsaufsicht.grein@bmvit.gv.at	

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

Staat	Nationale autoriteit(en) van afgifte		Besluit
<b>Polen</b>			2010-II-3
Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Zegluga 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 Zegluga 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	2010-II-3
<b>Roemenië</b>			
Roemeense Scheepvaartautoriteit, Constanta	Port No. 1, 900900 Constanta	Tel: 0040241555676 Fax: 0040341730349 rna@rna.ro lgrigore@rna.ro	2010-II-3 <sup>1</sup>
<b>Slowaakse Republiek</b>			
Dopravný úrad Divízia vnútrozemskej plavby	Letisko M.R. Štefánika 823 05 Bratislava	Tel. +421 2 333 00 217 plavba@nsat.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> In werking getreden amendering (Besluit 2015-I-10)

**Bijlage D5**  
**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 voorgelegd.	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			

Land	Naam van het gelijkwaardig erkende bewijs	Aanvullende voorwaarden	Voor de afgifte bevoegde nationale autoriteit(en)	Model van het gelijkwaardig erkende bewijs
B	Certificat de Conduite/ Vaarbewijs A	- voor de geldigheid van dit vaarbewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijsche 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 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 de Rijnvaartreglementering voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.	S.P.F. Mobilité et Transports/F.O.D. Mobilité en vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat- Generaal Vervoer Te Land City Atrium Rue du Progrès/ Vooruitgangsstraat 56 B-1210 Brussel	<a href="#">Model</a>
B	Certificat de conduite /Vaarbewijs B			

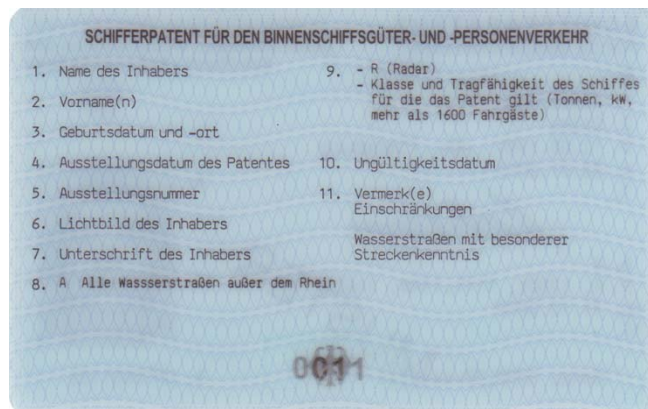
### Duits model<sup>1</sup>:

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

(voorzijde)



(achterzijde)



<sup>1</sup> In werking getreden amendering (Besluit 2015-I-10)



## II – Vaarbevoegdheidsbewijs 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
RO	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,	Autorité navale roumaine, Constanta Port No. 1, 900900 Constanta, Roumanie Tél : 0241/616.129 ; 0241/60.2229 Fax : 0241/616.229 ; 0241/60.1996 Email : ma@rna.ro	<a href="#">Model</a>
RO	Vaarbewijs B	- de houder moet ten minste 21 jaar oud zijn, - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50. jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door de Rijnvaartreglementering voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd		<a href="#">Model</a>
CZ <sup>1</sup>	Vaarbewijs van kapitein klasse I (B) (geldig tot 31.12.2017)	- 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,	Státní plavební správa, Jankovcova 4 Praha 7 170 04 République tchèque Tel : +420 234 637 240 kuzminski@spspraha.cz bimka@spspraha.cz	<a href="#">Model</a>
CZ <sup>2</sup>	Vaarbewijs categorie B (van kracht vanaf 15.03.2015)	- de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door de Rijnvaartreglementering voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd		<a href="#">Model</a>
HU	Vaarbewijs Klasse 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 vanaf het bereiken van de leeftijd van 50. jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door de Rijnvaartreglementering voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd	Nemzeti Közlekedési Hatóság / Autorité Nationale de Transport Stratégiai és Módszertani Igazgatóság / Direction de Stratégique et Méthodologique Hajózási és Légiközlekedési Főosztály / Département de la Navigation et l'Aviation Civile  Adresse postale : 1389 Budapest 62 Pf. 102  Situation : 1066 Budapest, Teréz körút 62 Hongrie	<a href="#">Model</a>
HU	Vaarbewijs Klasse B	- 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 vanaf het bereiken van de leeftijd van 50. jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door de Rijnvaartreglementering voorgeschreven	Tél. : +36 1 815 9646 Fax : +36 1 815 9659 E-mail : hajozaslegikozlekedesfoo.smi@ nkh.gov.hu	<a href="#">Model</a>

<sup>1</sup> In werking getreden amendering (Besluit 2015-I-10)

<sup>2</sup> In werking getreden amendering (Besluit 2015-I-10)

Land	Naam van het gelijkwaardig erkende bewijs	Aanvullende voorwaarden	Voor de afgifte bevoegde nationale autoriteit(en)	Model van het gelijkwaardig erkende bewijs
PL <sup>1</sup>	Vaarbewijs type A	<p>- op het riviergedeelte tussen de sluizen van Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche 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,</p> <p>-de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door dat Reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.</p>	<p>Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz <a href="mailto:urząd@bydg.uzs.gov.pl">urząd@bydg.uzs.gov.pl</a> Tel. +48 52 322-02-73, Fax +48 52 322-68-84</p> <p>Inland Navigation Office in Gdańsk Urząd Żeglugi Śródlądowej w Gdańsku ul. Toruńska 8/4 80-841 Gdańsk <a href="mailto:urząd@gda.uzs.gov.pl">urząd@gda.uzs.gov.pl</a> Tel. +48 58 301-84-14 Fax +48 58 301-84-14</p> <p>Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Żeglugi Śródlądowej w Giżycku ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko <a href="mailto:urząd@giz.uzs.gov.pl">urząd@giz.uzs.gov.pl</a> Tel. +48 87 428-56-51 Fax +48 87 428-56-51</p> <p>Inland Navigation Office in Kędzierzyn-Koźle Urząd Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu ul. Chełmońskiego 1 47-205 Kędzierzyn-Koźle <a href="mailto:urząd@k-k.uzs.gov.pl">urząd@k-k.uzs.gov.pl</a> Tel. +48 77 472-23-60 Fax +48 77 472-23-61</p> <p>Inland Navigation Office in Krakow Urząd Żeglugi Śródlądowej w Krakowie ul. Skawińska 31/3 31-066 Kraków <a href="mailto:urząd@kr.uzs.gov.pl">urząd@kr.uzs.gov.pl</a> Tel. +48 12 430-53-97 Fax +48 12 430-53-97</p> <p>Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie Plac Batorego 4 70-207 Szczecin <a href="mailto:urząd@szn.uzs.gov.pl">urząd@szn.uzs.gov.pl</a> Tel. +48 91 434-02-79 Fax +48 91 434-01-29</p> <p>Inland Navigation Office in Warszawa -Urząd Żeglugi Śródlądowej w Warszawie ul. Dubois 9 00-182 Warszawa <a href="mailto:urząd@waw.uzs.gov.pl">urząd@waw.uzs.gov.pl</a> Tel. +48 22 635-93-30 Fax +48 22 635-93-30</p> <p>Inland Navigation Office in Wrocław -Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu ul. Kleczkowska 52 50-227 Wrocław <a href="mailto:urząd@wroc.uzs.gov.pl">urząd@wroc.uzs.gov.pl</a> Tel. +48 71 329-18-93 Fax +48 71 329-18-93</p>	<a href="#">Model</a>
	Vaarbewijs type B			<a href="#">Model</a>

<sup>1</sup> in werking getreden amendering (Besluit 2010-II-5)

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>	Vaarbewijs van kapitein klasse A  (voorschrift van tijdelijke aard van 1.8.2015 tot en met 31.07.2018)	- 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 vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door de Rijnvaartreglementering voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd	Dopravný úrad Divízia vnútrozemskej plavby Letisko M. R. Štefánika 823 05 Bratislava République slovaque  Tel. + 421 2 333 00 217 <a href="mailto:plavba@nsat.sk">plavba@nsat.sk</a>	Model
	Vaarbewijs van kapitein klasse I (B) <i>Preukaz odbornej spôsobilosti Llodný kapitán I. triedy kategórie B</i>			<a href="#">Model</a>
AT <sup>2</sup>	Kapiteinspatent 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 vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door de Rijnvaartreglementering 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>	Model
	Kapiteinspatent B <i>Kapitänspatent</i>			Model
BG <sup>3</sup>	Binnenvaartpatent <i>Schifferpatent für die Binnenschifffahrt</i>	- op het riviergedeelte tussen de sluizen van Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche 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. stw_rs@marad.bg Tél : +359 82 815 815 Fax : +359 82 824 009	<a href="#">Model</a>

<sup>1</sup> Successieve amenderingen in werking getreden op 1 oktober 2011 (Besluit 2011-I-8), op 1 januari 2013 (Besluit 2012-II-11), op 1 augustus 2015 (Besluit 2015-I-10)

<sup>2</sup> Definitieve inwerkingtreding (Besluit 2015-I-10)

<sup>3</sup> In werking getreden amendering (Besluit 2011-II-16)

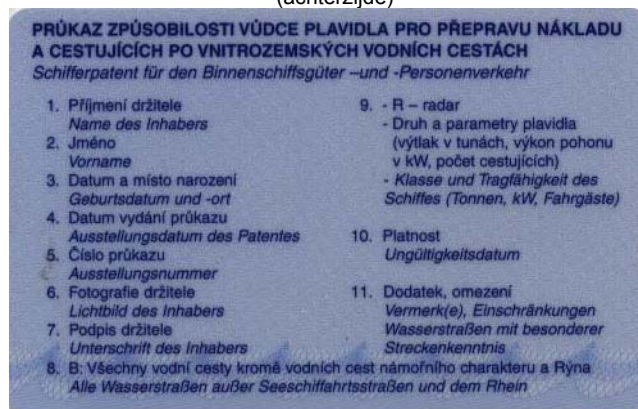
## MODELLEN VAN HET TSJECHISCHE VAARBEVOEGDHEIDSBEWIJS

Vaarbewijs van kapitein klasse I (B)

(voorzijde)



(achterzijde)



Vaarbewijs categorie B

(van kracht geworden op 15.3.2015)

(voorzijde)

 **PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI VŮDCE PLAVIDLA PRO VNITROZEMSKOU PĚAVBU**  
**KAPITÁN B**

**ČESKÁ REPUBLIKA**  
Státní plavební správa

1. \_\_\_\_\_  
2. \_\_\_\_\_  
3. \_\_\_\_\_  
4. \_\_\_\_\_  
7. \_\_\_\_\_  
8. B  
9. Bez omezení výtlaku a výkonu motoru / Ist nicht beschränkt  
10. Bez omezení / Ist nicht beschränkt  
11. \_\_\_\_\_




6.   
fotografie držitele

5. 000000

(achterzijde)

**PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI VŮDCE PLAVIDLA PRO PŘEPRAVU NÁKLADU A CESTUJÍCÍCH PO VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CESTÁCH**  
**Schifferpatent für den Binnenschiffsgüter- und Personenverkehr**

1. Příjmení držitele  
*Name des Inhabers*  
2. Jméno  
*Vorname*  
3. Datum a místo narození  
*Geburtsdatum und -ort*  
4. Datum vydání průkazu  
*Ausstellungsdatum des Patentes*  
5. Číslo průkazu  
*Ausstellungsnummer*  
6. Fotografie držitele  
*Lichtbild des Inhabers*  
7. Podpis držitele  
*Unterschrift des Inhabers*  
8. B: Všechny vodní cesty Evropské unie s výjimkou vodních cest námořního charakteru a Rýna  
*Alle Wasserstraßen der Europäischen Union außer Seeschiffahrtsstraßen und dem Rhein*



9. - R - radar  
- Druh a parametry plavidla  
(výtlak v tunách, výkon pohonu v kW, počet cestujících)  
- Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes (Tonnen, kW, Fahrgäste)  
10. Platnost  
*Un Gültigkeitsdatum*  
11. Dodatek, omezení  
*Vermerk(e), Einschränkungen*  
*Wasserstraßen mit besonderer Streckenkenntnis*



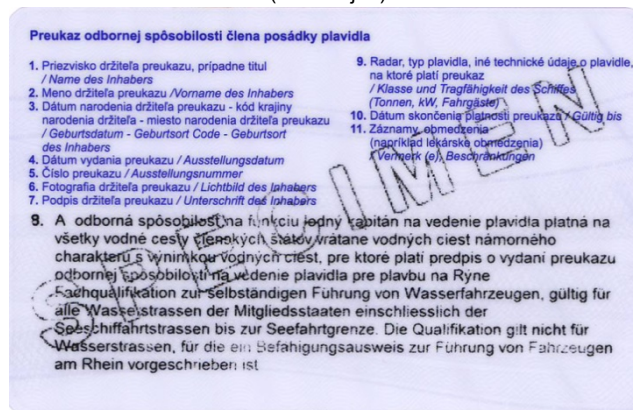
## MODELLEN VAN DE SLOWAAKSE VAARBEWIJZEN CATEGORIE A en CATEGORIE B

Vaarbewijs van kapitein klasse A

(voorzijde)



(achterzijde)



Vaarbewijs van kapitein klasse I (B)

(voorzijde)

 **Preukaz odbornej spôsobilosti**  
Ausweis der Fachqualifikation  
**B - Lodný kapitán I. triedy**

Slovenská republika  
Dopravný úrad

**1. Vzorová Ing. Mgr., Csc.**  
**2. Jana**  
**3. 01.01.1990-SK-Bratislava**  
**4. 01.01.2013**  
**7.**  
**8. B**  
**9. Radar,**  
**10. Bez obmedzenia**  
**11. Duplikát**

**5. 1849/13**



(achterzijde)

**Preukaz odbornej spôsobilosti člena posádky plavidla**

1. Priezvisko držiteľa preukazu, prípadne titul / *Name des Inhabers*  
2. Meno držiteľa preukazu / *Vorname des Inhabers*  
3. Dátum narodenia držiteľa preukazu - kód krajiny narodenia držiteľa - miesto narodenia držiteľa preukazu / *Geburtsdatum - Geburtsort Code - Geburtsort des Inhabers*  
4. Dátum vydania preukazu / *Ausstellungsdatum*  
5. Číslo preukazu / *Ausstellungsnummer*  
6. Fotografia držiteľa preukazu / *Lichtbild des Inhabers*  
7. Podpis držiteľa preukazu / *Unterschrift des Inhabers*  
8. **B odborná spôsobilosť na funkciu lodný kapitán I. triedy, ktorý samostatne vedie plavidlo s vlastným strojovým pohonom na splavnom úseku Dunaja a na ostatných vodných cestách členských štátov s výnimkou Rýna a vodných ciest námorného charakteru**  
*Schiffskapitän I. Klasse. Fachqualifikation zur selbständigen Führung von Motorfahrzeugen auf den schiffbaren Donauabschnitten und auf allen Wasserstraßen der Mitgliedsstaaten, mit Ausnahme des Rheins und der Seeschiffahrtstraßen bis zur Seefahrtgrenze*  
9. Radar, typ plavidla, iné technické údaje o plavidle, na ktoré platí preukaz / *Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes (Tonnen, kW, Fahrgäerte)*  
10. Dátum skončenia platnosti preukazu / *Gültig bis*  
11. Záznamy obmedzenia (napríklad lekárske obmedzenia) / *Vermerk(e), Beschränkungen*

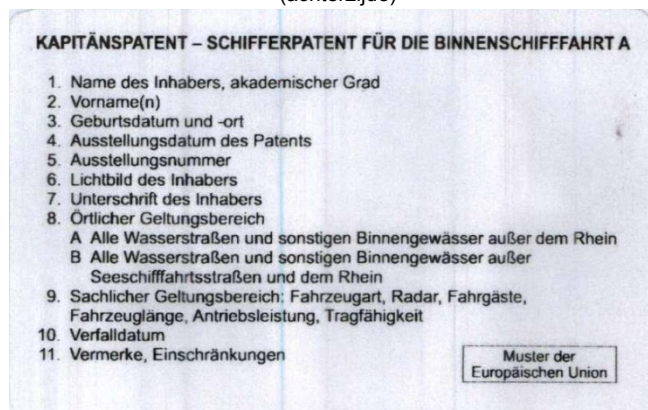
## OOSTENRIJKSE MODELLEN VAN DE KAPITEINSPATENTEN CATEGORIE A en CATEGORIE B

### Kapiteinspatent A

(voorzijde)



(achterzijde)





## Kapiteinspatent B

(voozijde)



(achterzijde)



**Bijlage D6**  
**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 <sup>1</sup>	Radarbevoegdheidsbewijs voor de binnenvaart	---	Státní plavební správa, Jankovcova 4 Praha 7 170 04 République tchèque Tel : +420 234 637 240 kuzminski@spspraha.cz bimka@spspraha.cz	<a href="#">Model</a> (geldig tot 31.12.2017)
				<a href="#">Model</a> (van kracht vanaf 15.3.2015)
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>2</sup>	Radarbevoegdheidsbewijs voor de binnenvaart <i>Preukaz radarového navigátora</i>	---	Dopravný úrad Divízia vnútrozemskej plavby Letisko M. R. Štefánika 823 05 Bratislava République slovaque  Tel. + 421 2 333 00 217 <a href="mailto:plavba@nsat.sk">plavba@nsat.sk</a>	Model
AT <sup>3</sup>	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>

<sup>1</sup> In werking getreden amendering (Besluit 2015-I-10)

<sup>2</sup> Successieve amenderingen in werking getreden op 1 oktober 2011 (Besluit 2011-I-8), op 1 januari 2013 (Besluit 2012-II-11), op 1 augustus 2015 (Besluit 2015-I-10)

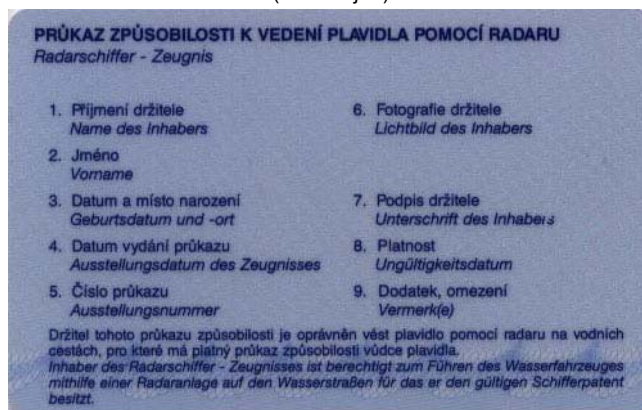
<sup>3</sup> Definitieve inwerkingtreding (Besluit 2015-I-10)

## MODELLEN VAN DE TSJECHISCHE BEVOEGDHEIDSBEWIJZEN VOOR DE RADARVAART

(voorzijde)



(achterzijde)



(van kracht vanaf 15.3.2015)

(voorzijde)

 **PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI K VEDENÍ  
PLAVIDLA POMOCÍ RADARU**

**ČESKÁ REPUBLIKA**  
Státní plavební správa

1. \_\_\_\_\_  
2. \_\_\_\_\_  
3. \_\_\_\_\_  
4. \_\_\_\_\_  
7. \_\_\_\_\_

8. Bez omezení / Ist nicht beschränkt

9. \_\_\_\_\_



6.   
fotografie držitele

5. **000000**

(achterzijde)

**PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI K VEDENÍ PLAVIDLA POMOCÍ RADARU**  
**Radarpatent**

1. Příjmení držitele  
*Name des Inhabers*

2. Jméno  
*Vorname*

3. Datum a místo narození  
*Geburtsdatum und -ort*

4. Datum vydání průkazu  
*Ausstellungsdatum des Patentes*

5. Číslo průkazu  
*Ausstellungsnummer*



6. Fotografie držitele  
*Lichtbild des Inhabers*

7. Podpis držitele  
*Unterschrift des Inhabers*

8. Platnost do  
*Unfähigkeitdatum*

9. Dodatek, omezení  
*Vermerk(e)*

Držitel tohoto průkazu je oprávněn za snížené viditelnosti obsluhovat radar jako navigační pomůcku při vedení plavidla, k jehož vedení na stanovených vodních cestách ho opravňuje platný průkaz způsobilosti vůdce plavidla.  
Inhaber von diesem Zeugnis ist berechtigt bei unsichtigem Wetter zum Bedienen der Radaranlage als Hilfsmittel bei dem Führen des Fahrzeuges auf den Wasserstraßen für die er das gültige Befähigungszeugnis besetzt.

## MODEL VAN HET SLOWAAKSE RADARBEVOEGDHEIDSBEWIJS

(voorzijde)

**SLOVENSKÁ REPUBLIKA  
SLOWAKISCHE REPUBLIK**  
PREUKAZ radarového navigátora  
AUSWEIS Radar-Navigator

Číslo preukazu: 1849/13  
Ausweis-Nr.: 1849/13  
Příjmenie: Vzorová  
Familienname: Vzorová  
Meno: Jana  
Vorname: Jana  
Dátum a miesto narodenia: 01.01.1990  
Geburtsdatum und Geburtsort: Bratislava  
Vydal: Dopravný úrad  
Ausgabe: Verkehrsbehörde  
Dátum vydania: 01.01.2013  
Ausstellungsdatum: 01.01.2013  
Podpis/Unterschrift: [Signature]

(achterzijde)

Držiteľ preukazu odbornej spôsobilosti je na základe štátnej skúšky vykonanej pred komisiou Dopravného úradu v Bratislave

Der Inhaber des Qualifikationsausweises ist gemäß der staatlichen Prüfung, die von der Kommission der Verkehrsbehörde Bratislava abgenommen wurde,

**oprávnený - berechtigt**

na samostatné vedenie plavidla s vlastným strojovým pohonom za pomoci rádiolokátora.

ein Schiff mit eigenem Maschinenantrieb unter Benützung einer Radaranlage zu führen.

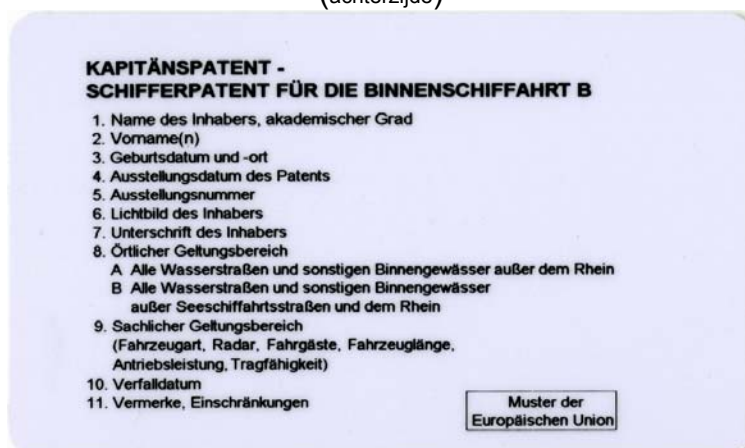


## MODEL VAN DE OOSTENRIJKS RADARBEVOEGDHEIDSBEWIJS

(Voorzijde)



(achterzijde)



**6.2 Comité sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding**  
(Besluit 2010-I-8)

**Bijlage 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 bus 1 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

**Bijlage 1 bij dienstinstructie nr. 2**

B	10. Namur Administration de l'Expertise médicale Place des Célestines 25 B-5000 NAMUR Tel: 00 32 2 524 97 97
	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 (réservé aux élèves en formation "Cenflumarin") Tel: 00 32 3 232 23 82
	13. Centre provincial de médecine préventive Rue Saint-Pierre 48 B-4800 HUY (réservé aux élèves de l'école de Huy) Tel: 00 32 85 21 12 50
CH	1. Opthalmologische Universitátspoliklinik 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, Düsseldorf Str. 193 D-47053 DUISBURG Tel: 00 49 203 2952 21
	2. Betriebsärzte der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung 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 hafenzärztlichen Dienstes und der Dienststelle für Schifffssicherheit der BG Verkehr
F	1. Docteur François MISS 2 Rue du Vieux Marché aux Grains 67000 STRASBOURG Tel : 00 33 (0)3 88 32 46 29
	2. Docteur Philippe GUERALT 14 Place Armes 21170 SAINT-JEAN- DE LOSNE Tel : 00 33 (0)3 80 29 07 14
	3. Association pour le Conseil et la Santé au Travail Docteur Marie-Françoise SCHNEIDER 20 place des Halles Tour Europe 67000 STRASBOURG Tel : 00 33 (0)3 88 75 05 12
	4. Association pour le Conseil et la Santé au Travail Docteur Fabienne TONDINI 1 rue Saint-Aloïse 67100 STRASBOURG Tel : 00 33 (0)3 88 34 60 54



	<p>5. Service Départemental d'Incendie et de Secours du Bas-Rhin Docteur Lara DIEBOLD Docteur Yves DURRMANN Docteur Jean-Luc KIEFFER Docteur Denis ROHMER 18 Route du Rhin 67760 GAMBSHEIM</p> <p style="text-align: right;">Tel : 00 33 (0)3 88 96 73 84</p>
NL	<p>Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Scheepvaart Medisch adviseur Scheepvaart Postbus 8634 NL-3009 AP ROTTERDAM</p> <p style="text-align: right;">Tel: 00 31 10 266 86 84</p>

## DIENSTINSTRUCTIE Nr. 4

### Inzake de afgifte de controle van het dienstboekje

#### 1. Algemene aanwijzingen

##### 1.1 Algemene verplichting

Aan boord van schepen, die een bemanning als bedoeld in deel II van het RSP moeten hebben, moet ieder bemanningslid als bewijs van de kwalificatie in het bezit zijn van een op zijn persoon afgegeven dienstboekje (artikel 3.05 RSP).

Bij bemanningsleden, die in het bezit zijn van een Groot Patent als bedoeld in bijlage D1 of een voorlopig Groot Patent als bedoeld in Bijlage D2 van het RSP of die in het bezit zijn van een door de CCR als gelijkwaardig erkend vaarbevoegdheidsbewijs bewijs van vaarbekwaamheid als bedoeld in Deel III van het RSP, komen deze schipperspatenten in de plaats van het dienstboekje (artikel 3.05 lid 2 RSP).

Het dienstboekje wordt overeenkomstig een uniform model (Bijlage A2 RSP) afgegeven. Het dienstboekje bevat naast een recente pasfoto navolgende algemene persoonsgegevens van de houder van het dienstboekje:

1. Achternaam,
2. Voornaam,
3. Geboortedatum en –plaats,
4. Nationaliteit,
5. Soort en omschrijving van het identiteitsbewijs,
6. Bij andere documenten: nummer en naam van de autoriteit die het identiteitsbewijs heeft afgegeven,
7. Huidige adres van de houder van het dienstboekje,
8. Kwalificatie,
9. Medische geschiktheid.

##### 1.2 Andere dienstboekjes

Het overeenkomstig het model van de bijlage A2 RSP vereiste dienstboekje kan door een ander door de CCR erkend geldig dienstboekje worden vervangen (artikel 3.05, eerste lid, onder b, RSP). De door de CCR erkende dienstboekjes uit derde landen zijn in Bijlage A5 van het RSP opgenomen.

##### 1.3 Bevoegdheid

- a) De voor afgifte van een dienstboekje bevoegde autoriteiten zijn opgenomen in Bijlage 1.
- b) Bevoegd voor de uitreiking van vervolgbokjes of voor de afgifte van een duplicaat is elke bevoegde autoriteit als bedoeld in artikel 3.06 RSP.

## **1.4 Lege dienstboekjes**

De bevoegde autoriteit van een Rijnsoeverstaat of België brengen ambtelijke aantekeningen aan in het eerste dienstboekjes, in vervolgbboekjes of in een duplicaat.

## **1.5 Tarieven**

De tariefregeling wordt volgens nationaal recht van de Rijnsoeverstaten of België toegepast.

## **2. Eerste afgifte van een dienstboekje**

### **2.1 Verplichtingen voor de aanvrager**

#### **2.1.1 Identiteit**

De aanvrager moet zich met behulp van een geldig document kunnen legitimeren: paspoort (ook een tijdelijk paspoort), identiteitskaart, legitimatiebewijs (ook een tijdelijk legitimatiebewijs) of een overeenkomstig vervangend paspoort en overige geëigende documenten.

#### **2.1.2 Minimum leeftijd**

De aanvrager moet 16 jaar zijn. Indien een contractueel geregelde leerovereenkomst kan worden overgelegd, dan kan de aanvrager 15 jaar zijn.  
Bij minderjarigen is geen toestemming van de opvoeders nodig.

#### **2.1.3 Medische geschiktheid**

De aanvrager moet de medische geschiktheid aantonen met een medische verklaring als bedoeld in de bijlage B1 en B2 of B1 en B3 van het RSP van een door de bevoegde autoriteit aangewezen arts (zie dienstinstructie nr. 2, bijlage 1) of met een document bedoeld in dienstinstructie nr. 2 bijlage 8. De medische verklaring mag niet ouder zijn dan 3 maanden. Het origineel moet worden overgelegd. De in deze verklaring aangehaalde onderzoeken moeten als uitslag ja hebben. Een dienstboekje mag niet worden afgegeven, als de aanvrager ongeschikt is.

Bij een beperkte geschiktheid moet worden onderzocht of een voorwaarde noodzakelijk is. De medische verklaring geeft daarvoor in het algemeen aanwijzingen en kan een voorstel bevatten. In ieder geval is een verklaring van een specialist vereist.

Voorwaarden uit een verklaring waarmee de geschiktheid kan worden aangetoond, moeten worden overgenomen.

Voorwaarden moeten conform op de daarvoor voorziene van het dienstboekje worden aangetekend.

De dienstinstructie nr. 2 moet overeenkomstig worden toegepast.

#### 2.1.4 Bekwaamheid

##### a) Aantekening

Zonder bewijs wordt slechts de bekwaamheid als deksman aangetekend. Voor de aantekening lichtmatroos moet de aanvrager een verklaring van een beroepsopleiding of van de organisator van een erkende schriftelijke cursus overleggen (bijlage 2).

Voor iedere andere bekwaamheid bedoeld in artikel 3.02, leden 3 tot en met 6 of 8 RSP moet de aanvrager de desbetreffende kwalificatie aantonen door:

- aa) met goed gevolg afgelegde en door de bevoegde autoriteit erkende examens (bijlage 2),
- bb) overige erkende bekwaamheidsbewijzen (bijlagen 3 tot en met 6) of
- cc) de vereiste vaartijd.

##### b) Berekening van vaartijden

Zie artikel 3.08 RSP voor de berekening van vaartijden.

Op welke wijze de vaartijd aangetoond wordt, is niet geregeld in het RSP. Bijlage A2 bevat daarentegen wel aanwijzingen en voorschriften voor het bijhouden van de vaartijd.

## 2.2 Aanvraag

Het dienstboekje wordt op aanvraag afgegeven. Of de aanvrager of zijn wettelijk vertegenwoordiger zich bij de bevoegde autoriteit door een gevolmachtigde kan laten vertegenwoordigen, blijkt uit het nationale bestuursrecht.

In de aanvraag moeten alle feiten worden aangegeven en alle bewijzen worden geleverd, die voor de vaststelling van de persoon als aanvrager en zijn medische geschiktheid en kwalificatie noodzakelijk zijn.

De eis voor het overleggen van een arbeidsovereenkomst of een werkvergunning richt zich naar de betreffende nationale bepalingen.

Aanvragen voor afgifte van een dienstboekje van personen uit derde landen worden volgens maatstaf van het nationale recht van de bevoegde autoriteit, die een dergelijke aanvraag heeft ontvangen, behandeld.

## 2.3 Afgifte van dienstboekjes

Indien aan de onder punt 2.1 genoemde eisen is voldaan, moet een dienstboekje worden afgegeven.

## 2.4 Invul voorschriften

Op basis van een ingevulde en ondertekende aanvraag en na het overleggen van de benodigde documenten inclusief de pasfoto worden de pagina's 3 tot 8 van het dienstboekje door de bevoegde autoriteit ingevuld, ondertekend en afgestempeld. Daarvoor wordt gebruikt in:

Duitsland:	Dienstzegel
België:	Dienstzegel/Cachet officiel
Nederland:	Dienststempel
Frankrijk:	Dienstzegel/-stempel/Cachet officiel
Zwitserland:	Dienstzegel/Stempel

Het nummer van het dienstboekje is het daarin gedrukte serienummer. De bevoegde autoriteiten houden de lijst bij van afgegeven dienstboekjes. Deze lijst dient ten minste het nummer van het dienstboekje, de dag van de afgifte, evenals naam, geboortedag, geboorteplaats, nationaliteit, identiteitsbewijs en adres van de houder van het dienstboekje te bevatten. Afgezien van deze lijst moet voor elke houder van een dienstboekje een dossier omtrent het dienstboekje worden bijgehouden.

Bij het noteren van de bevoegdheid moet worden aangegeven, hoe de bevoegdheid werd aangetoond. Bij afsluitende examens moet een kopie van het bewijs of het diploma in het dienstboekje-dossier worden gevoegd. Bij vaststelling van de bevoegdheid op basis van vaartijd moet een kopie van het bewijs van de vaartijd bij het dienstboekje-dossier worden gevoegd.

Het noteren van de kwalificatie en van de medische geschiktheid overeenkomstig de bepalingen van buiten de Rijn op de pagina's 6 en 8 van het dienstboekje richten zich telkens naar de hieraan ten grondslag liggende voorschriften. Deze notities mogen alleen worden aangebracht door de terzake bevoegde nationale instantie. Wordt daar naar de bepalingen van het RSP verwezen, dan zijn de notities op de pagina's 5 en 7 van het dienstboekje voldoende. Bij materieel dezelfde eisen, maar verschillende rechtsgronden moeten alle pagina's worden ingevuld.

## **2.5 Aanbrengen van wijzigingen**

Wijzigingen van naam, van adres, van bevoegdheid of van medische geschiktheid van de houder van het dienstboekje kunnen door elke bevoegde autoriteit van een der Rijnsoeverstaten of België in een dienstboekje conform bijlage A2 RSP worden aangebracht. De autoriteit, die het eerste dienstboekje heeft afgegeven, moet over alle wijzigingen worden geïnformeerd. Deze moet de lijst evenals het dienstboekje-dossier overeenkomstig wijzigen.

Het aanbrengen van wijzigingen in een door de CCR erkend dienstboekje, die niet de bevoegdheid bedoeld in artikel 3.02 RSP of de medische geschiktheid bedoeld in artikel 3.03 RSP betreffen, kan geschieden conform een tussen de CCR of een Rijnsoeverstaat of België en de staat die het afgeeft, vastgestelde procedure.

Uitbreiding van een kwalificatie aan de hand van vaartijd gebeurt slechts na het overleggen van een gecontroleerd dienstboekje. De daarbij niet in aanmerking komende vaartijd geldt niet als bewezen.

## **2.6 Erkende dienstboekjes**

Met door de CCR erkende dienstboekjes kan de bevoegdheid bedoeld in artikel 3.02 RSP of de medische geschiktheid bedoeld in artikel 3.03 RSP worden aangetoond. De bevoegde autoriteit van de Rijnsoeverstaten en België brengen notities omtrent de bevoegdheid bedoeld in artikel 3.02 RSP of de medische geschiktheid bedoeld in artikel 3.03 RSP in de door de CCR erkende dienstboekjes aan. Wanneer een erkend dienstboekje door notities vol is, kan een dienstboekje overeenkomstig het model van bijlage A2 RSP worden afgegeven.

## **3. Vervolgboekje**

### **3.1 Begripsomschrijving**

Vervolgboekjes zijn alle dienstboekjes afgegeven na het eerste afgegeven dienstboekje. Deze kunnen op elk moment onder de navolgende voorwaarden worden afgegeven.

### **3.2 Aanvraag**

De aanvraag wordt gedaan overeenkomstig punt 2.2

### **3.3 Vereiste documenten**

Vereiste documenten of bewijsstukken voor de afgifte van een vervolg boekje zijn

- a) het direct voorafgaande ook erkende dienstboekje, dat doorgaans door aantekeningen verbruikt is;
- b) een geldig identiteitsbewijs;
- c) een recente pasfoto;
- d) een medische verklaring overeenkomstig bijlage B1 en B 2 of bijlage B1 en B3 RSP, indien de aanvrager 65 jaar is of het bewijs van medische geschiktheid in het voorafgaande dienstboekje aan een termijn gebonden was en bij afgifte van het vervolgboekje niet meer geldig is.

### **3.4. Afhandeling**

Bij de afgifte van een vervolgboekje moeten de volgende maatregelen in acht genomen worden:

- a) alle in het direct voorafgaande dienstboekje niet of niet volledig ingevulde pagina' s moeten afzonderlijk als ongeldig kenbaar gemaakt worden.
- b) het voorafgaande dienstboekje moet weer aan de houder worden teruggeven.
- c) op pagina 3 kunnen de aantekeningen uit het direct voorafgaande dienstboekje worden overgenomen, tenzij er aantoonbare veranderingen zijn.
- d) op pagina 4 wordt het eerste en het direct voorafgaande dienstboekje met overeenkomstig nummer genoteerd.
- e) op de pagina's 5 en 6 worden de in het direct voorafgaande dienstboekje aangegeven functies (met de overeenkomstige geldigheidsgegevens) overgenomen.
- f) op pagina 7 wordt het in het direct voorafgaande dienstboekje genoteerde bewijs van medische geschiktheid met de genoteerde termijn overgenomen, tenzij krachtens punt 3.3, onderdeel d), een nieuw bewijs van medische geschiktheid nodig is.

## **4 Duplicaten**

### **4.1 Begripsomschrijving**

Duplicaten worden voor een niet meer beschikbaar dienstboekje (bijv. na verlies, diefstal) of niet meer bruikbaar dienstboekje (bijv. onleesbaar geworden) afgegeven. Ze kunnen telkens onder de navolgende voorwaarden worden afgegeven.

### **4.2 Aanvraag**

De aanvraag wordt gedaan overeenkomstig punt 2.2.

### 4.3 Noodzakelijke documenten

Noodzakelijke documenten of bewijsstukken voor de afgifte van een duplicaat zijn:

- a) Een origineel proces-verbaal of bewijsstuk van een bevoegde autoriteit (Rijnvaart autoriteit, Politiedienst), waarin het verlies van het dienstboekje onder omschrijving van het document evenals van de houder, onder opgave van de reden en met plaats, datum, stempel en handtekening van de verklarende autoriteit als geloofwaardig wordt gewaarmerkt,  
  
of een schriftelijke verklaring van de houder van het dienstboekje met betrekking tot de toedracht, voor zover overeenkomstig het nationale recht van de Rijnsoeverstaten of België toelaatbaar;
- b) een geldig identiteitsbewijs;
- c) een recente pasfoto;
- d) indien aanwezig, een voorafgaand dienstboekje;
- e) een medische verklaring overeenkomstig bijlage bijlagen B1 en B2 of bijlagen B1 en B3 RSP, indien de medische geschiktheid niet door het overleggen van een voorafgaand dienstboekje wordt aangetoond;
- f) een medische verklaring overeenkomstig bijlage bijlagen B1 en B2 of bijlagen B1 en B3 RSP, als de houder 65 jaar is.

### 4.4 Afhandeling

Bij de afgifte van een duplicaat moeten de volgende stappen in acht genomen worden:

- a) het dienstboekje wordt als bij een eerste afgifte ingevuld, echter met de volgende bijzonderheden: daar de kwalificatie en een termijn van het bewijs van medische geschiktheid in het dossier van de autoriteit die het heeft afgegeven speciaal gewaarmerkt zijn, is het noodzakelijk navraag te doen bij de eerst afgeevende autoriteit en een mededeling te doen aan de eerst afgeevende autoriteit omtrent de afgifte van een duplicaat.
- b) het duplicaat moet duidelijk op pagina 3 als zodanig worden gewaarmerkt.
- c) het uitgevaardigde duplicaat met opgave van het nummer en van de houder evenals onder overlegging van het document als bedoeld in punt 4.3, onder a, moet worden medegedeeld aan:
  - de bevoegde autoriteit, die het eerste dienstboekje aan de betreffende persoon heeft afgegeven,
  - in het geval dat deze niet bekend is, de bevoegde autoriteit, die het zoekgeraakte vervolgdienstboekje heeft afgegeven.

## 5. Onderzoek van het dienstboekje (Controle waarmerk)

### 5.1 Plicht van de houder van het dienstboekje

Conform artikel 3.06, vierde lid, onder b, van het RSP moet de houder zijn dienstboekje telkens minstens een keer binnen 12 maanden een plaatselijk bevoegde autoriteit overleggen en laten voorzien van een controle waarmerk.

Van de toonplicht is alleen de stuurman vrijgesteld, als hij geen groot patent als bedoeld in het RSP (artikel 3.06, vijfde lid) wil verkrijgen.

## **5.2 Plicht van de schipper**

Conform artikel 3.06, zesde lid, onder a, RSP moet de schipper regelmatig alle notities volgens richtlijn van de bijlage A2 (aanwijzingen voor het bijhouden van het dienstboekje) aanbrengen.

## **5.3 Bevoegdheid van de onderzoekende autoriteit**

De bevoegde autoriteit is voor het afstempelen na een onderzoek van de verstrekte gegevens verantwoordelijk.

### **5.3.1 Omvang van het onderzoek**

De bevoegde autoriteit kan ter verificatie en in elk geval bij twijfel het tonen van het vaartijdenboek of een kopie dan wel andere geschikte bewijzen eisen. Ze kan onleesbare of onjuiste opgaven ter verbetering afwijzen (aankruisen bij „twijfel bij regel“). In principe moet een controle worden uitgevoerd, waarbij steekproefsgewijs afzonderlijke reizen met betrekking tot de geloofwaardigheid (riviergedeelten, vaartijd) zijn te verifiëren.

De bevoegde autoriteit mag echter slechts die reizen afstempelen, die niet verder terug liggen dan 15 maanden.

De afstempeling moet op elke pagina worden aangebracht.

### **5.3.2 Bijzondere gevallen**

Voor de bevoegdheid als lichtmatroos moet bij de jaarlijkse controle de voortgang van de leerovereenkomst worden aangetoond. Is dit niet mogelijk, dan wordt voor de verdere bevoegdheid gekeken naar de aangetoonde vaartijd. In het algemeen moet „deksman “ worden ingevuld.

## **Bijlagen bij dienstinstructie nr. 4**

1. Bevoegde autoriteit voor de afgifte van dienstboekjes
2. Lijst van de door de bevoegde autoriteit erkende examens van de lidstaten van de CCR  
Lijst van de door de CCR erkende schoolopleidingen voor de beroepsbekwaamheid matroos
3. Lijst van de bekwaamheidseisen voor de stuurman volgens artikel 3.02, lid 6, onder b, RSP
4. Lijst van de bekwaamheidseisen voor de stuurman volgens artikel 3.02, lid 6, onder c, RSP
5. Lijst van de door bekwaamheidsbewijzen in de CCR-lidstaten aangetoonde verdere bekwaamheden volgens artikel 3.02, lid 3 tot en met 6, RSP
6. Lijst van de door bekwaamheidsbewijzen en in aanmerking genomen vaartijden door derde landen aangetoonde verdere bekwaamheden volgens artikel 3.02, lid 3 tot en met 6, RSP
7. De volgende vakscholen gelden als vakschool voor schippers in de zin van artikel 3.02, lid 2, RSP. De volgende schriftelijke cursussen zijn voor de bevoegdheid in de zin van artikel 3.02, lid 2 juncto lid 3 RSP erkend.



**Bijlage 2 bij dienstinstructie nr. 4**

**Lijst van de door de bevoegde autoriteit erkende examens van de lidstaten van de CCR**

Land	Nr.	Omschrijving van de verklaring	Naam van het opleidingsinstituut	Vaartijd in dagen	Duur van de opleiding in jaren	Bevoegdheid overeenkomstig artikel 3.02
B	1	Getuigschrift van het vierde leerjaar van het beroepssecundair onderwijs (Rijn- en Binnenvaart)	Koninklijk Technisch Atheneum – Deurne (Cenflumarin – Kallo)	360		Matroos / matelot
B	2	Certificat de qualification de la 4ième année de l'enseignement secondaire (formation batellerie)	Ecole polytechnique de Huy	360		Matroos / matelot
B	3	Verklaring Matroos (Binnenvaart) / Déclaration de Matelot (Navigation intérieure)	F.O.D. Mobiliteit en Vervoer /S.P.F. Mobilité et Transports	0		Matroos / matelot
B	4	Getuigschrift van het vijfde leerjaar van het beroepssecundair onderwijs (Rijn- en Binnenvaart)	Koninklijk Technisch Atheneum – Deurne (Cenflumarin – Kallo)	360 (niet cumuleerbaar met 1)		Matroos-motordrijver / matelot garde-moteur
B	5	Getuigschrift van het zesde leerjaar van het beroepssecundair onderwijs (Rijn- en Binnenvaart)	Koninklijk Technisch Atheneum – Deurne (CENFLUMARIN – Kallo)	360 (niet cumuleerbaar met 1 of 4)		Volmatroos / Maître-matelot
CH	1	Eidgenössisches Fähigkeitszeugnis „Rheinmatrose“	Schweizerische Schifffahrtsschule Basel	360		
CH	2	“Matrosin/Matrose der Binnenschiffahrt“ des Bundesamtes für Berufsbildung und Technologie	Schiffer-Berufskolleg RHEIN	360		
F	1	Certificat d'Aptitude Professionnelle de Navigation Fluviale (examen de niveau V)	- Lycée et CFA Emile MATHIS de Schiltigheim  - CFANI (Centre de Formation des Apprentis de la Navigation Intérieure) du Tremblay/Mauldre  - Cité Technique Les Catalins Montélimar	360		

**Bijlage 2 bij dienstinstructie nr. 4**

Land	Nr.	Omschrijving van de verklaring	Naam van het opleidingsinstituut	Vaartijd in dagen	Duur van de opleiding in jaren	Bevoegdheid overeenkomstig artikel 3.02
NL	1	Matroos (VBO)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Scheepvaart en Transport College Rotterdam</li> <li>- Noordzee college Harlingen</li> </ul>	360		
NL	2	Matroos (Primair Leerlingstelsel)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vakopleiding Transport en Logistiek</li> <li>- IJmond College Transport en Logistiek</li> <li>- Scheepvaart en Transport College</li> </ul>	360		
NL	3	Kapitein (Voortgezet Leerlingstelsel)	LOB Transport en Logistiek	180		
NL	4	Aankomend schipper/kapitein (MBO)	Scheepvaart en Transport college	360		
D	1	Binnenschiffer	Schiffer-Berufskolleg RHEIN Berufsbildende Schule im Landkreis Schönebeck	360	3 1 jaar vaartijd bij de opleiding inbegrepen	Matroos-motordrijver en volmatroos

### Lijst van de door de CCR erkende schoolopleidingen voor de beroepsbekwaamheid matroos

Het wordt in herinnering gebracht dat de bevoegde autoriteit van de derde staat is gehouden het erkende dienstboekje te voorzien van de vermelding dat de beroepsbekwaamheid wordt erkend "conform artikel 3.02, derde lid, onder a, van het RSP" en tevens de vereiste bewijzen / diploma's dient te controleren.

Bij twijfel kan de bevoegde Rijnautoriteit contact opnemen met de bevoegde autoriteit van de derde staat om aanvullende informatie te vragen.

De gegevens staan vermeld in bijlage A5 bij het RSP en kunnen tevens worden geraadpleegd op de website [www.inland-navigation.org](http://www.inland-navigation.org), rubriek "legal framework" / competent authorities.

Land	Nummer	Aanduiding van het getuigschrift / Naam van het opleidingsinstituut	Voorwaarden voor de erkenning	Datum van inwerkingtreding	Besluit
CZ	1	Einddiploma en leerovereenkomst afgegeven door de Middelbare schippers- en technische ambachtsschool, Děčín VI	<ul style="list-style-type: none"> <li>- schoolopleidingen die in september 2014 of later zijn aangevangen;</li> <li>- schoolopleidingen die van september 2009 tot en met augustus 2014 zijn aangevangen, voor zover een vaartijd van ten minste 180 dagen is volbracht.</li> </ul>	1 december 2015	2014-II-11
RO	1	Einddiploma van de kwalificerende matrozenopleiding afgegeven door de schippersschool CERONAV en bekwaamheidsbewijs matroos van de Roemeense scheepvaartautoriteit.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bereikte minimumleeftijd van 18 jaar;</li> <li>- schoolopleidingen die in januari 2015 of later zijn aangevangen.</li> </ul>	1 december 2015	2014-II-12



### **3. Uniforme criteria voor de erkenning van cursussen en opleidingsinstituten (artikel 4a.03 van het RSP).**

De bevoegde autoriteit kan een opleidingsinstituut, een cursus en een opfriscursus erkennen wanneer zij tot de overtuiging is gekomen dat het opleidingsinstituut (opfris)cursussen aanbiedt of examens afneemt die garant staan voor de benodigde kennis van bemanningsleden van schepen die LNG als brandstof gebruiken.

De cursussen en examens moeten voldoen aan artikel 4a.03 van het RSP en rekening houden met de technische ontwikkelingen.

De aanvraag ter erkenning moet schriftelijk worden ingediend en de onderstaande documenten bevatten:

- a) een gedetailleerd programma van de cursussen, met vermelding van de te onderwijzen onderwerpen, het lesrooster en de voorgenomen onderwijsmethoden, zowel voor de initiële opleiding als de opfriscursus,
- b) een lijst van de onderwijskrachten, hun kwalificaties en werkterreinen,
- c) informatie over de ruimte waar de cursussen plaatsvinden, over het onderwijsmateriaal alsook de faciliteiten voor de praktijkoefeningen,
- d) de voorwaarden voor deelname aan de cursussen, bijvoorbeeld het aantal deelnemers,
- e) een beschrijving van het examenprogramma en het vereiste examenniveau om voor het examen te slagen, zowel voor het initiële examen als voor het examen in het kader van de verlenging,
- f) de verklaring dat de bevoegde autoriteit te allen tijde onaangekondigd het opleidingsinstituut kan inspecteren en dat het opleidingsinstituut hieraan zijn medewerking zal verlenen,
- g) de verklaring dat het opleidingsinstituut de bevoegde autoriteit uit eigen beweging in kennis stelt van elke wijziging van de in de aanvraag ter erkenning verstrekte gegevens zolang een aanvraag loopt of een erkenning bestaat.

De erkende autoriteit houdt toezicht op de cursussen en examens. Zij kan een verleende erkenning intrekken wanneer

- a) de voorwaarden voor een erkenning niet waren of niet meer worden vervuld, of
- b) het opleidingsinstituut niet heeft voldaan aan zijn verplichting tot medewerking of andere verplichtingen.

## DIENSTINSTRUCTIE Nr. 5

### Opleidingen en documenten voor het veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen Hoofdstuk 5

#### 1. Bekwaamheid van het veiligheidspersoneel (artt. 5.01 – 5.03)

Voor zover het RSP niet uitdrukkelijk iets anders toelaat, wordt de bekwaamheid

- verkregen door opleiding bij erkende cursussen – bij de veiligheidskundige voor de passagiersvaart tijdens de door de bevoegde autoriteit georganiseerde of erkende basisopleiding –,
- verkregen door bijscholing tijdens opfriscursussen
- voor zover nodig tegenover de bevoegde autoriteit aangetoond met een bewijs van slagen voor een eindexamen van het opleidingsinstituut.

#### 2. Deskundige voor de passagiersvaart (artt. 5.01, 5.03 en 5.04)

##### 2.1 Basisopleiding (artikel 5.03)

##### 2.1.1 Erkenning

De bevoegdheid kan uitsluitend bij een door de bevoegde autoriteit van een der Rijnsoeverstaten of België erkende basisopleiding worden verkregen. Het RSP bepaalt alleen de inhoud van de opleiding maar niet eisen aan de instantie, die hem uitvoert. In de erkenningsprocedure kan daarom slechts door middel van aangeboden documenten worden gecontroleerd of de vereiste inhoud voldoende in aanmerking genomen is en of de instantie bijvoorbeeld door beperking van het aantal deelnemers of geschikt onderwijspersoneel een garantie voor een reglementaire uitvoering van de opleiding biedt. Indien een opleidingsinstituut niet gerechtigd is de verklaring „deskundige voor de passagiersvaart“ af te geven, moet in deze procedure ook worden onderzocht, of het instituut een voldoende bewijs voor de geslaagde eindexamens van de deelnemers afgeeft.

Indien een opleidingsinstituut gerechtigd is, de verklaring „deskundige voor de passagiersvaart“ af te geven, moet ze het slagen of zakken voor het eindexamen door de individuele deelnemer in haar bescheiden duidelijk documenteren.

Andere gezichtspunten, die de opleidingsinstantie aangaan, mogen niet in acht genomen worden. Het is daarom ook mogelijk, een opleiding binnen een binnenvaartonderneming (alleen) voor de eigen of (ook) voor vreemde personeelsleden te erkennen.

De erkenning van een opleiding door de bevoegde autoriteit van een der Rijnsoeverstaten of België moet ook door de andere bevoegde autoriteiten worden geaccepteerd. Een nieuwe erkenning is niet nodig.

De bevoegde autoriteiten worden vermeld in bijlage 1.

##### 2.1.2 Bewijs van het opleidingsinstituut van het slagen voor het examen

De bekwaamheid van deskundige voor de passagiersvaart wordt bevestigd door een verklaring van deskundige voor de passagiersvaart volgens het model van bijlage C1 van het RSP, die wordt afgegeven door de bevoegde autoriteit of het opleidingsinstituut.

### 2.1.3 Intrekken

Met in achtneming van de geldende nationale voorschriften van de Rijnsoeverstaten en België kan de bevoegde autoriteit de erkenning van een cursus intrekken, als het opleidingsinstituut de inhoud van de erkende cursus zonder toestemming van de bevoegde autoriteit veranderd of erkende cursussen niet meer uitvoert volgens de voorschriften.

Om daarvoor voldoende informatie te verkrijgen, moet een steekproefsgewijze controle van de cursus mogelijk zijn. Hiervoor kan de bevoegde autoriteit aan de erkenning in het geval, dat een dergelijke controle wordt geweigerd, een voorbehoud van intrekking verbinden.

### 2.1.4 Informatie

De erkende basiscursussen worden vermeld in bijlage 2. De bevoegde autoriteiten delen de CCR onverwijld mee, welke cursussen ze hebben erkend of ingetrokken.

## 2.2 Opfriscursus (artikel 5.04 RSP)

### 2.2.1 Bekwaamheid

De opfriscursus dient te geschieden overeenkomstig artikel 5.04 RSP.

### 2.2.2 Erkenning en aanwijzing van het opleidingsinstituut

Voor de erkenning van de opfriscursussen door de bevoegde autoriteit zijn nummer 2.1.1 en 2.1.2 van toepassing, voor zover hierna niet iets nadrukkelijk wordt geregeld. Daarbij onderzoekt de bevoegde autoriteit aan de hand van door de opleidingsinstituten voor te leggen bescheiden, of de opfriscursussen aan de eisen van artikel 5.04 voldoen.

Wanneer een opleidingsinstituut niet gerechtigd is, de verklaring „deskundige voor de passagiersvaart “ te verlengen, moet in dit geval ook het proces worden onderzocht, of het instituut een voldoende bewijs omtrent de deelname aan de cursist afgeeft.

Wanneer een opleidingsinstituut gerechtigd is, de verklaring „deskundige voor de passagiersvaart “ te verlengen, moet ze voor de afzonderlijke deelnemers in haar bescheiden op begrijpelijke wijze documenteren, op welke wijze de deelnemers aan de oefeningen en de testen hebben deelgenomen.

### 2.2.3 Informatie

De erkende opfriscursussen zijn opgenomen in Bijlage 3. De bevoegde autoriteiten delen de CCR onverwijld mee, welke opleidingen ze erkennen dan wel hebben ingetrokken.

## 3. Eerste-hulpverlener (artt. 5.05, 5.07 en 5.08, lid1 en lid4)

### 3.1 Opleiding

De eerste hulpverlener verkrijgt zijn bevoegdheid in een cursus eerste hulpverlener, die in de regel door het Rode Kruis of vergelijkbare organisaties wordt gegeven. Het RSP regelt de eisen bewust niet, omdat er bij deze organisaties een systeem van opleidingen is, die zich slechts in zulke details onderscheiden, die voor de toepassing van dit reglement geen betekenis hebben en daarom niet moeten worden geharmoniseerd. Dit betekent, dat het gaat over een cursus eerste hulpverlener of het "European First Aid Certificate

### 3.2 Bijscholing

Ook de bevoegdheid van de eerste- hulpverlener moet door opfriscursussen in stand blijven. In welke tijdspanne dit moet worden gedaan en welke inhoud ze moeten hebben, volgt uit de voorschriften van het Rode Kruis of vergelijkbare organisaties dan wel andere opleidingsinstituten.

### **3.3. Cursusbewijs van het opleidingsinstituut**

De wijze waarop de kwalificatie van de eerste-hulpverlener moet worden aangetoond, is vastgelegd in artikel 5.08, tweede lid.

Bijlage 4a bevat een overzicht van erkende eerste-hulpverlenerverklaringen die rechtstreeks geldig zijn, de overige cursusbewijzen staan vermeld in bijlage 4b.

## **4. Persluchtmaskerdrager (artt.5.06, 5.07 en 5.08 derde en vierde lid)**

### **4.1 Geschiktheid door opleiding**

De wijze waarop de kwalificatie van persluchtmaskerdrager moet worden aangetoond, is vastgelegd in artikel 5.08, derde en vierde lid..

De persluchtmaskerdrager heeft als opgave, bij sterke rookontwikkeling of vuur in gevaar zijnde personen met gebruik van de voorgeschreven persluchtmaskers in veiligheid te brengen. Daarvoor is niet alleen de in een cursus verkregen bekwaamheid voldoende, maar moet hij zeker ook over een daarvoor voldoende lichamelijke geschiktheid beschikken.

Het RSP regelt die eisen bewust niet, omdat er daarvoor in het nationale recht van de Rijnsoeverstaten en België, in het bijzonder op het gebied van de brandweer, voldoende voorschriften zijn, die voor het toepassingsgebied van dit reglement niet verder geharmoniseerd behoeven te worden. Voor de toelating tot de cursus wordt de lichamelijke geschiktheid reeds voldoende onderzocht.

### **4.2 Geschiktheid door een bijscholing**

Ook de geschiktheid van de persluchtmaskerdrager moet behouden blijven. Om de hoeveel tijd de bijscholing moet worden gevolgd en welke inhoud deze bijscholing moet hebben blijkt uit het nationale recht van de Rijnsoeverstaten en België. Ook hier wordt voor de toelating reeds een voldoende lichamelijke geschiktheid onderzocht.

### **4.3 Cursusbewijs van de opleidingsinstituten**

De onmiddellijk geldende cursusbewijzen voor persluchtmaskerdragers zijn opgenomen in bijlage 5.

## **5. Verklaringen voor veiligheidspersoneel (artikel 5.08)**

### **5.1 Bevoegde autoriteit**

De voor de afgifte van verklaringen, als bedoeld in de bijlagen C1 tot en met C4 van het RSP, bevoegde autoriteiten zijn opgenomen in bijlage 6.

### **5.2 Afgifte en verlenging**

De bevoegde autoriteit geeft de verklaringen voor veiligheidspersoneel af of verlengt deze op vertoon van de voorgeschreven bewijzen.

### **5.3 Bijzonderheden bij deskundige voor de passagiersvaart**

#### **5.3.1 Geldigheid van de verklaring**

Voor de berekening van de geldigheidsduur voor de afgifte van de verklaring als deskundige voor de passagiersvaart geldt de afgiftedatum van de verklaring omtrent de basis cursus als uitgangspunt.



### 5.3.2 Verlenging van de verklaring

Voor de berekening van de geldigheidsduur voor de verlenging van de verklaring als deskundige voor de passagiersvaart geldt niet de afgiftedatum van de verklaring omtrent de opfriscursus, maar de ongeldigheidsdatum van deze verklaring als basis.

### Bijlagen bij Dienstinstructie nr. 5

1. Bevoegde autoriteit voor de erkenning van cursussen.
2. Erkende basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen.
3. Erkende opfriscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen.
- 4a. Verklaring eerste- hulpverlener van de reddingsorganisaties.
- 4b. Niet rechtstreeks erkende bewijzen van opleiding voor eerste- hulpverlener.
- 5a. Opleidingsbewijs voor persluchtmaskerdrager.
- 5b. Andere opleidingsbewijzen voor persluchtmaskerdrager.
6. Bevoegde autoriteit voor de afgifte van verklaringen voor veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen.

**Bijlage 2 bij Dienstinstructie nr. 5**

**Erkende basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen**

Nr.	Verklaring van de cursus	Opleidingsinstituut	Model of omschrijving van de verklaring
D-001	Basisleergänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e. V. "Schulschiff RHEIN" D-47118 Duisburg	zie bijlage C1 van het RSP (art.5.03 RVP) <sup>1</sup>
D-002	Basisleergänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Atlas Schifffahrt & Verlag GmbH Vinckeweg 19 D-47119 Duisburg	
D-003	Basisleergänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Binnenschiffer-Ausbildungs-Zentrum Schönebeck/Elbe Baderstraße 11 a D-39218 Schönebeck	
D-004	Basisleergänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Service- und Schulungcenter für Brandschutz Neuwied e.K. Neuwieder Str. 80 D-56566 Neuwied	
D-005	Basisleergänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Mittelständische Personenschiffahrt e.V. Mainkai 36 D-60311 Frankfurt	
D-006	Basisleergänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Dirk Sobotka Gerberbruch 5 18055 Rostock	zie bijlage C1 van het RSP (artikel 5.08 van het RSP) Verklaring "deskundige voor de passagiersvaart"
NL-001	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Arbode Maritiem BV Industrieweg 30-a NL-4283 GZ Giessen mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl	zie bijlage C1 van het RSP (art.5.03 RVP)
NL-002	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Nautiek Trainingen BV Loopkantstraat 2 <sup>e</sup> NL-5405 N. Uden Tel.: +31(0)413-332153 Fax: + 31(0)413-375345 e-mail: info@nautiektraining.nl website: www.nautiektraining.nl	
NL-003	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	OK Maritime Jaap van de Hoekplaats 10-20 NL-3067 AD Rotterdam Tel.: +31(0)10-2344302 e-mail: info@okmaritime.nl website: www@okmaritime.nl	

<sup>1</sup> Deze verklaring kan in het boekje worden gevoegd, dat in bijlage C4 van het Reglement inzake Navigatiepersoneel is vermeld.

**Bijlage 2 bij Dienstinstructie nr. 5**

Nr.	Verklaring van de cursus	Opleidingsinstituut	Model of omschrijving van de verklaring
NL-004	Basiscursus voor veiligheidkundige voor passagiersschepen	Scheepvaart en Transportcollege Lloydstraat 300 NL-3024 E Rotterdam Tel.: +31 (0)10-4486022 website: www.stc-r.nl	
NL-005	Basiscursus voor veiligheidkundige voor passagiersschepen	Edumar Vaaropleidingen Ype Wielingastrjitte 7 8711 LR Workum	
NL-006	Basiscursus voor veiligheidkundige voor passagiersschepen	Nepunes Rijn- en Binnenvaartraining Voorsterweg 12 6717 GS Ede	
NL-007	Basiscursus voor veiligheidkundige voor passagiersschepen	G4S Training & Savety BV Ampererstraat 6716 BN Ede	
F-001	Formation de base d'experts en navigation à passagers	Lycée et CFA Emile MATHIS 1, Rue du Dauphiné – BP 9 F-67311 Schiltigheim Cedex ce.0670089H@ac-strasbourg.fr	

**Bijlage 3 bij Dienstinstructie nr. 5**

**Erkende opfriscursussen voor veiligheidsdeskundigen voor passagiersschepen**

Nr.	Omschrijving van de cursus	Opleidingsinstituut	Model of omschrijving van de verklaring
D-001	Erkende opfriscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. "Schulschiff RHEIN" D-47118 Duisburg	zie bijlage C1 bij het RSP
D-002	Erkende opfriscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Atlas Schifffahrt & Verlag GmbH Vinckeweg 19 D-47119 Duisburg	zie bijlage C1 bij het RSP
D-003	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Binnenschiffer- Ausbildungs-Zentrum Schönebeck/Elbe Baderstr. 11a D-39218 Schönebeck	zie bijlage C1 bij het RSP
D-004	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Service- und Schulungcenter für Brandschutz Neuwied e.K. Neuwieder Str. 80 D-56566 Neuwied	zie bijlage C1 bij het RSP
NL-001	Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	Arbode Maritiem BV Industrieweg 30-a NL-4283 GZ Giessen mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl	
NL-002	Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	Nautiek Trainingen BV Loopkantstraat 2 <sup>e</sup> NL-5405 N. Uden Tel.: +31 (0)413-332153 Fax: +31 (0)413-375345 e-mail: info@nautiektraining.nl website : www.nautiektraining.nl	
NL-003	Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	OK Maritime Jaap van de Hoekplaats 10-20 NL-3067 AD Rotterdam Tel: +31 (0)10-234 43 02 e-mail: <a href="mailto:info@okmaritime.nl">info@okmaritime.nl</a> website: <a href="http://www.okmaritime.nl">www.okmaritime.nl</a>	
NL-004	Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	Scheepvaart en Transportcollege Lloydstraat 300 NL-3024 E Rotterdam Tel: +31 (0)10-4486022 Website: <a href="http://www.stc-r.nl">www.stc-r.nl</a>	
NL-005	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Edumar Vaaropleidingen Ype Wielingastrjitte 7 8711 LR Workum	
NL-006	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Nepunes Rijn- en Binnenvaartraining Voorsterweg 12 6717 GS Ede	
NL-007	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	G4S Training & Savety BV Amperestraat 25 6716 BN Ede	
F-001	Formation de base d'experts en navigation à passagers	Lycée et CFA Emile MATHIS 1, Rue du Dauphiné – BP 9 F-67311 Schiltigheim Cedex <a href="mailto:ce.0670089H@ac-strasbourg.fr">ce.0670089H@ac-strasbourg.fr</a>	

**Bijlage 4a bij Dienstinstructie nr. 5**

**Verklaring eerste- hulpverlener van de reddingsorganisaties**

Land, doorlopend nr.	Reddingsorganisatie	Verklaring	Model	Opmerkingen
D-101	Deutsches Rotes Kreuz, Kreisverbände	Teilnahmebescheinigung Ausbildung in Erster Hilfe	1	Geldigheid 2 jaar (achterzijde)
D-102	Arbeiter-Samariter-Bund	Teilnahmebescheinigung Erste-Hilfe-Lehrgang	2	Geldigheid 2 jaar (achterzijde)
D-103	Deutsche Lebensrettungsgesellschaft e.V.		3	Verklaring geldig met kruis in het veld eerste hulp (EH/312), geldigheid 2 jaar
D-104	Die Johanniter	Lehrgang Erste Hilfe – Bescheinigung Nr.	4	Geldigheid 3 jaar (achterzijde)
D-105	Malteser Hilfsdienst e.V.	Teilnahmebescheinigung Erste Hilfe	5	
NL-101	Arbode Maritiem BV Industrieweg 30-a NL-4283 GZ Giessen mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl	Basisopleiding eerste hulp	zie Bijlage C2 bij het RSP <sup>1</sup>	
NL-102	Nautiek Trainingen BV Loopkantstraat 2 <sup>e</sup> NL-5405 N. Uden Tel.: +31 (0)413-332153 Fax: +31 (0)413-375345 e-mail: info@nautiektraining.nl website : www.nautiektraining.nl	Basisopleiding eerste hulp		
NL-103	OK Maritime Jaap van de Hoekplaats 10-20 NL-3067 AD Rotterdam Tel.: +31 (0)10-234 43 02 e-mail: info@okmaritime.nl website: www@okmaritime.nl	Basisopleiding eerste hulp		

<sup>1</sup> Deze verklaring kan in het boekje worden gevoegd, dat in bijlage C4 van het RSP is vermeld

**Bijlage 4a bij Dienstinstructie nr. 5**

Land, doorlopend nr.	Reddingsorganisatie	Verklaring	Model	Opmerkingen
NL-104	RBC Brandbeveiliging Stolwijkstraat 92 NL-3079 D Rotterdam Tel: +31 (0)10-2880228 e-mail: info@rbc-nederland.nl website: www.rbc-nederland.nl	Basisopleiding eerste hulp		
NL-105	Edumar Vaaropleidingen Ype Wielingastrjitte 7 8711 LR Workum	Basisopleiding eerste hulp		
NL-106	Nepunes Rijn- en Binnenvaartraining Voorsterweg 12 6717 GS Ede	Basisopleiding eerste hulp		
NL-107	G4S Training & Savety BV Amperestraat 25 6716 BN Ede	Basisopleiding eerste hulp		

**Bijlage 5a bij Dienstinstructie nr. 5**

**Opleidingsbewijs voor persluchtmaskerdrager  
(Overeenkomstig artikel 5.08, derde lid, tweede zin van het RSP, zijn de opleidingsbewijzen rechtstreeks als geldig erkend als een model is bijgevoegd)**

Land, Nr.	Opleidingsinstituut	Contact	Model
D-01	Zentrales Grubenrettungswesen und Hauptstelle für das Grubenrettungswesen Berliner Straße 2 D-38678 Clausthal- Zellerfeld	Tel.: +49 (0)5323/74-137 Fax: +49 (0)5323/74-141 email: hstclz@bergbau-bg.de	Pressluftatmer (Muster 1)
D-02	Hauptstelle für das Grubenrettungswesen Unterbau 71 D-82382 Hohenpeißenberg	Tel.: +49 (0)8805/9214-0 Fax: +49 (0)8805/9214-14 email: hsthpb@bergbau-bg.de	Atemschutzgeräteträger (Muster 2)
D-03	Berufgenossenschaft für Fahrzeughaltungen Außenstelle Duisburg Düsseldorfer Straße 193 D-47053 Duisburg	Tel.: +49 (0)203/2952-0 Fax: +49 (0)203/2952-115 email: itappert@bgf.de	Atemschutzgeräteträger nur Pressluftatmer (Muster 3)
NL-01	Arbode Maritiem BV Industrieweg 30-a NL-4283 GZ Giessen	mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl	zie bijlage 3 van het RVP <sup>1</sup>
NL-02	Nautiek Trainingen BV Loopkantstraat 2 <sup>e</sup> NL-5405 N. Uden	Tel. : +31 (0)413-332153 Fax : +31 (0)413-375345 e-mail: info@nautiektraining.nl website: www.nautiektraining.nl	

<sup>1</sup> Deze verklaring kan bij het boekje worden gevoegd, dat in bijlage C4 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn is vermeld.

**Bijlage 5a bij Dienstinstructie nr. 5**

Land, Nr.	Opleidingsinstituut	Contact	Model
NL-03	OK Maritime Jaap van de Hoekplaats 10-20 NL-3067 AD Rotterdam Tel: +31( 0 )10-234 43 02 <a href="mailto:info@okmaritime.nl">info@okmaritime.nl</a> <a href="http://www@okmaritime.nl">www@okmaritime.nl</a>	<a href="mailto:peter@okmaritime.nl">peter@okmaritime.nl</a>	
NL-04	RBC Brandbeveiliging Stolwijkstraat 92 NL-3079 D Rotterdam	Tel: +31 (0)10-2880228 e-mail: <a href="mailto:info@rbc-nederland.nl">info@rbc-nederland.nl</a> website: <a href="http://www.rbc-nederland.nl">www.rbc-nederland.nl</a>	
NL-05	Nepunes Rijn- en Binnenvaartraining Voorsterweg 12 6717 GS Ede		
NL-06	G4S Training & Safety BV Amperestraat 25 6716 BN Ede		



## PROTOCOL 27

### Begroting voor 2016 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

#### Besluit

De begroting voor 2016 ter hoogte van **2.810.705 euro**, wordt door de Centrale Commissie aangenomen.

Rekening houdend met een betaling van **22.000 euro** zijdens het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden en een betaling van **150.000 euro** zijdens het CDNI, alsmede de inhouding op het reservefonds in de vorm van een budgettaire aanpassing van **60.000 euro**, beloopt de bijdrage per staat **515.741 euro**.

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

## PROTOCOL 28

### Begroting voor 2016 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 2016 op **€45.000** vastgesteld. De bijdrage van elke betrokken staat bedraagt **€7.500**. Dit orgaan zal van de begroting in kennis worden gesteld.

## PROTOCOL 29

### Goedkeuring van de jaarrekeningen 2014 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

#### Besluit

De Centrale Commissie, na kennis genomen te hebben van het verslag van de registeraccountant, keurt de rekeningen van het boekjaar 2014 goed en verleent decharge aan de secretaris-generaal.

## PROTOCOL 30

### Goedkeuring van de jaarrekeningen 2014 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden

#### Besluit

De Centrale Commissie, na kennis genomen te hebben van het verslag van de registeraccountant, keurt de rekeningen van het boekjaar 2014 van het Administratief Centrum goed. Deze rekeningen worden aan dit orgaan voorgelegd.

### **PROTOCOL 31**

#### **Onderbreking van het sluisbedrijf op het Grote Kanaal van de Elzas en op de gekanaliseerde Rijn, en in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek tijdens de Kerst- en Nieuwjaarsnacht**

##### **Besluit**

De Centrale Commissie stelt vast dat er geen bezwaar is tegen de onderbreking van het sluisbedrijf

- op het Grote Kanaal van de Elzas en op de gekanaliseerde Rijn boven Straatsburg in de nacht van 24 op 25 december 2015 en van 31 december 2015 op 1 januari 2016 tussen 20 uur en 6 uur, en
- op de Neder-Rijn en de Lek in de nacht van 24 op 25 december en van 25 op 26 december 2015 en van 31 december 2015 op 1 januari 2016 tussen 18 uur en 8 uur.

### **PROTOCOL 32**

#### **Onderbreking van het sluisbedrijf in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek gedurende het weekeinde**

##### **Besluit**

De Centrale Commissie stelt vast dat er geen bezwaar is tegen de onderbreking van het sluisbedrijf in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek gedurende het weekeinde, en wel van zaterdag 20 uur tot zondag 8 uur en van zondag 20 uur tot maandag 6 uur, in de periode van 1 januari 2016 tot 31 december 2016.

### **PROTOCOL 33**

#### **Persbericht**

##### **Besluit**

Het persbericht is goedgekeurd.

### **PROTOCOL 34**

#### **Datum van de volgende vergadering**

##### **Besluit**

De volgende vergadering vindt plaats op 2 juni 2016 te Straatsburg.