



**VOORJAARZITTING 2015  
AANGENOMEN BESLUITEN  
(2015-I)**

Rotterdam, 3 juni 2015



**CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART**

**CC/R (15) 1 def**

**VOORJAARZITTING 2015**

**AANGENOMEN BESLUITEN**

**(2015-I)**

**Rotterdam, 3 juni 2015**



# INHOUD

Bladzijde

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

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

## II. Algemene en juridische zaken

Protocol 3:	Instelling en werkwijze van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart – CESNI .....	1
Protocol 4:	Samenwerking van de CCR met de internationale organisaties .....	8
Protocol 5:	Herdenking van bijzondere gebeurtenissen .....	8
Protocol 6:	Juridische zaken .....	8

## III. Voorschriften voor schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken

Protocol 7:	Amendering van het Rijnvaartpolitierglement door een voorschrift van tijdelijke aard en van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn door een definitieve wijziging .....	8
Protocol 8:	Voortzetting van de werkzaamheden voor het opstellen van een standaard “controlelijst voor het bunkeren van vloeibaar aardgas” en de wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn .....	31

## IV Economische aspecten

Protocol 9:	Economische situatie in de Rijnvaart .....	31
-------------	--	----

## V. Schipperspatenten en bemanning

Protocol 10:	Wijziging van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn - Wijziging van het model van het Rijnpatent alsmede van verschillende vaarbewijzen en bevoegdheidsbewijzen voor de radarvaart (Bijlagen D1, D5, D6 en A5 van het RSP) .....	53
Protocol 11:	Mogelijke erkenning van vaartijdenboeken van niet-Rijnstaten Wijziging van artikel 3.13 en Bijlage A1 van het RSP en invoeging van een Bijlage A1a .....	69
Protocol 12:	Erkenning van bewijzen voor kennis van riviergedeelten van niet-Rijnstaten - Wijziging van de administratieve overeenstemming over de samenwerking inzake vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen die met het Ministerie van Verkeer, Innovatie en Technologie van de Republiek Oostenrijk moet worden overeengekomen .....	72

**VI. Verkeersregels en informatiediensten voor de binnenvaart**

Protocol 13: Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 van het Rijnvaartpolitiereglement (artikelen 1.07, 10.01 en 11.02 tot en met 11.05) .....	75
Protocol 14: Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) - Ankeren en het gebruik van spudpalen (artikel 7.03).....	76
Protocol 15: Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) - artikel 1.06 - Gebruik van de vaarweg, artikel 11.01 Ten hoogste toegelaten afmetingen van schepen, artikel 11.02 Ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen en gekoppelde samenstellen en definitief schrappen van de artikelen 11.03 tot en met 11.05.....	80
Protocol 16: Wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) door een voorschrift van tijdelijke aard - Inland AIS en Inland ECDIS (artikel 4.07), meldplicht (artikel 12.01) en lijst van de soorten vaartuigen en samenstellen (bijlage 12).....	89

**VII. Technische voorschriften voor schepen**

Protocol 17: Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (artikelen 9.03, 9.15 en 9.20) .....	98
---	----

**VIII. Vervoer van gevaarlijke stoffen over binnenwateren**

Protocol 18: Vervoer van gevaarlijke stoffen over binnenwateren .....	99
---	----

**IX. Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg**

Protocol 19: Inlaatwerk van de geplande polder Elzmündung (Rijn-km 261,250).....	99
Protocol 20: Sanering van de snelwegbrug Speyer (Rijn-km 403,180).....	105
Protocol 21: Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn (2014-I-18).....	110
Protocol 22: Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van de sluis bij Iffezheim evenals in de sector stroomafwaarts Vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluis bij Iffezheim Waterstand aan de peilschaal van Iffezheim in 2014 (2014-I-19).....	115

**X. 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 23: Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van de door comités en werkgroepen genomen beslissingen evenals kennisneming van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften .....	118
--	-----

**XI. Begroting en beheer**

Protocol 24:	Begroting voor 2016 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden .....	193
Protocol 25:	Benoeming van de controlerende accountant.....	193
Protocol 26:	Reglement inzake de aanbestedingen van de CCR - Verhoging van de drempelwaarde voor de aanbestedingsprocedures (artikel 1 van het reglement).....	193
Protocol 27:	Goedkeuring van het verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2014 .....	195

**XII. Diversen**

Protocol 28:	Persbericht .....	204
Protocol 29:	Datum van de volgende zitting .....	204





## **AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE VOORJAARZITTING 2015**

---

### **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**

De Centrale Commissie,

op voorstel van de Kamer van Beroep,

benoemt mevrouw Bente BRAAT, tot griffier van de Kamer van Beroep.

Dit besluit treedt in werking op 1 juli 2015.

### **PROTOCOL 3**

#### **Instelling en werkwijze van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart – CESNI**

##### **Besluit**

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR),

gezien het belang dat zij hecht aan het gezamenlijk tot stand brengen van uniforme standaarden voor de Rijn en het gehele waterwegennet van de Europese Unie, teneinde:

- a) de veiligheid van de scheepvaart en milieubescherming in de context van het vervoer over water te verhogen,
- b) de werkgelegenheid in de binnenvaart te bevorderen en de sector aantrekkelijker te maken, alsmede
- c) de vervoersactiviteiten en internationale handel te bevorderen,

overwegende dat het wenselijk is een comité dat over de vereiste deskundigheid en geografische representativiteit beschikt, op te dragen standaarden uit te werken die voor de Rijn en het gehele waterwegennet van de Europese Unie gelijk zijn, zodat elke afzonderlijke regelgeving voor de binnenvaart daarnaar kan verwijzen en zij uniform kunnen worden toegepast,

overwegende dat het belangrijk is dat de bevoegde autoriteiten van de lidstaten van de CCR en van de lidstaten van de Europese Unie, alsmede de internationale organisaties, in het bijzonder de Europese Unie, en de internationale, non-gouvernementele organisaties die actief zijn op binnenvaartgebied, betrokken worden bij de activiteiten van dit comité,

onder verwijzing naar de Administratieve Overeenkomst die tussen de Secretaris-Generaal van de CCR en de Directeur-Generaal van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer van de Europese Commissie op 22 mei 2013 te Brussel werd ondertekend,

onder verwijzing naar de Memorie van Toelichting bij het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van Richtlijn 2006/87/EG, van 10 september 2013, waarin de Europese Commissie de instelling van dit Comité ondersteunt,

besluit een Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart ("het Comité") in te stellen,

zegt toe rekening te houden met de door dit Comité ontworpen standaarden bij de goedkeuring van voorschriften,  
neemt het bijgevoegde Huishoudelijk Reglement voor de werkwijze van het Comité aan,

verklaart dat artikel 44 ter van de Herziane Rijnvaartakte op dit Comité niet van toepassing is,

draagt de Secretaris-Generaal op uitvoeringsmaatregelen te treffen om het huidige Besluit ten uitvoer te leggen en met name zorg te dragen voor de administratieve werkzaamheden voor het bovengenoemde Comité,

is voornemens de werkwijze van het Comité en de respectieve procedures uiterlijk eind 2017 te evalueren.

Dit besluit treedt onmiddellijk in werking.

## **Bijlage**

## Huishoudelijk Reglement van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart – CESNI

### *Artikel 1*

#### Missie

Het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart ("het Comité") wordt ingesteld onder auspiciën van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart ("de CCR"). Artikel 44 ter van de Herzene Rijnvaartakte is niet van toepassing op dit Comité. Tot de missie van dit Comité behoort in het bijzonder:

- de goedkeuring van standaarden op diverse gebieden, met name voor schepen, informatietechnologie en bemanningen, waar de respectieve regelgevingen op Europees en internationaal niveau, met inbegrip die van de Europese Unie ("de EU") en van de CCR, met het oog op hun toepassing naar kunnen verwijzen;
- overleggen over de uniforme uitleg en toepassing van de genoemde standaarden, over de methode voor de toepassing en implementatie van de dienovereenkomstige procedures, over de procedures voor de uitwisseling van informatie en over de toezichthoudende mechanismen in de lidstaten;
- te overleggen over afwijkingen en de gelijkwaardigheid van technische voorschriften voor een specifiek vaartuig;
- overleggen over onderwerpen die prioriteit hebben op het gebied van de veiligheid van de scheepvaart, milieubescherming en op andere binnenvaartgebieden.

### *Artikel 2*

#### Samenstelling

1. Het Comité is samengesteld uit deskundigen van de lidstaten van de CCR en van de EU. De lidstaten van de CCR en van de EU ("de leden") zullen deelnemen aan de vergadering met stemrecht op basis van één stem per staat.
2. De EU, vertegenwoordigd door de Europese Commissie, alsmede de vertegenwoordigers van internationale organisaties die op de genoemde gebieden actief zijn, mogen zonder stemrecht deelnemen aan de werkzaamheden van het Comité.
3. De volgende deskundigen kunnen als waarnemer zonder stemrecht aan de werkzaamheden van het Comité deelnemen:
  - a) vertegenwoordigers van internationale non-gouvernementele organisaties die door het Comité zijn erkend;
  - b) vertegenwoordigers van staten die geen lid zijn van de EU of de CCR op uitnodiging van het Comité;
  - c) vertegenwoordigers van classificatiebureaus, op uitnodiging van het Comité;
  - d) individuele deskundigen over specifieke onderwerpen, op uitnodiging van het Comité.

### *Artikel 3*

#### Voorzitterschap

1. Het Comité kiest zijn voorzitter en plaatsvervangend voorzitter uit de deskundigen van de leden.
2. De voorzitter en plaatsvervangend voorzitter worden voor een periode van twee jaar benoemd.
3. De plaatsvervangend voorzitter bekleedt het voorzitterschap wanneer de voorzitter verhinderd is of wanneer zijn plaats vacant is. Indien bij een bijeenkomst zowel de voorzitter als de plaatsvervangend voorzitter afwezig zijn, kiest het Comité uit de aanwezige leden een voorzitter voor de vergadering.

### *Artikel 4*

#### Secretariaat

Het secretariaat van de CCR vervult de volgende taken:

- de voorbereiding van de vergaderingen van het Comité en zorg dragen voor hun goede verloop;
- het verrichten van onderzoek, analyses, voorbereidende studies en impactanalyses, indien nodig;
- het bijhouden van een lijst van de vertegenwoordigers van de in artikel 2 genoemde leden en waarnemers;
- het verlenen van de nodige logistieke ondersteuning voor het organiseren van de vergaderingen van het Comité en zijn werkgroepen, met inbegrip van het verzorgen van de vertaling van documenten en de vertolking in de werktalen van het Comité;
- het beheren van een specifieke website waarop informatie betreffende het Comité kan worden gevonden;
- het uitvoeren van elke andere taak die eventueel nodig is om het goede functioneren van het Comité te waarborgen.

### *Artikel 5*

#### Vergaderingen

1. Het secretariaat roept, op verzoek van de voorzitter, op zijn minst een vergadering van het Comité per jaar bijeen, of, indien zo besloten door het Comité, meerdere per jaar.
2. Op verzoek van ten minste vijf leden, roept de voorzitter een buitengewone vergadering bijeen.
3. Het Comité kan besluiten alleen in het bijzijn van de vertegenwoordigers van de leden en van de EU, vertegenwoordigd door de Europese Commissie, alsmede de in artikel 2, tweede lid, genoemde vertegenwoordigers van internationale organisaties bijeen te komen.
4. Het Comité vergadert in de regel in Straatsburg. Het kan op andere plaatsen bijeenkomen, indien één van de leden of een andere instellingen bereid is als gastheer voor een dergelijke vergadering te fungeren.
5. De uitgaven van de leden, alsmede van de in artikel 2, derde lid, onderdeel a, b en d genoemde waarnemers die een vergadering van het Comité of zijn werkgroepen bijwonen, worden vergoed volgens de regels van de Europese Commissie en voor zover de in artikel 11, eerste lid, genoemde financiële middelen dit toestaan.

### *Artikel 6*

#### Werkprogramma

Het Comité neemt op basis van door het secretariaat van de CCR en het bevoegde Directoraat-generaal van de Europese Commissie voorgestelde strategische richtsnoeren zijn werkprogramma voor een periode van meerdere jaren aan. In het werkprogramma worden de te verrichten taken beschreven en de algemene aanwijzingen met betrekking tot de uitvoeringstermijnen, de organisatie van de werkzaamheden en de voor de uitvoering van de taken vereiste middelen aangegeven. Hierin worden de prioriteiten aangegeven en wordt een voorstel gedaan voor noodzakelijk geachte onderzoeken, analyses, voorbereidende studies of impactanalyses.

### *Artikel 7*

#### Werk talen

De werktalen van het Comité zijn Duits Engels, Frans en Nederlands.

### *Artikel 8*

#### Werkgroepen

Het Comité kan permanente of tijdelijke werkgroepen instellen die het nodig acht om het meerjarig werkprogramma uit te voeren.

### *Artikel 9*

#### Besluitvorming

1. Het Comité neemt met eenparigheid van stemmen van de leden die op de vergadering aanwezig zijn, de standaarden aan.
2. Bij het nemen van het besluit om ontwerpstandaarden ter goedkeuring op de agenda te plaatsen, zal het Comité streven naar eenparigheid van stemmen. Indien geen consensus kan worden bereikt, besluit het Comité met een tweederde meerderheid van de stemmen van de leden die op de vergadering aanwezig zijn.
3. Het Comité neemt besluiten over alle andere dan de in het eerste of tweede lid bedoelde aangelegenheden met een eenvoudige meerderheid van stemmen van de leden die op de vergadering aanwezig zijn.

### *Artikel 10*

#### Publicatie van de standaarden

1. Elke versie van een standaard zal door de Secretaris-Generaal van de CCR voorzien worden van een uniek referentienummer. Hij zal een staat bijhouden van elke versie van een standaard en tevens zorg dragen voor een adequate publicatie in de werktalen van het Comité.
2. Het Comité stelt een datum voor elke versie van een standaard voor waarop deze van kracht moet worden, waarbij zoveel mogelijk gewaarborgd dient te worden dat deze tegelijkertijd op de Rijn en het gehele waterwegennet van de EU toepassing vindt.

3. De Secretaris-Generaal van de CCR doet elke versie van een aangenomen standaard toekomen aan de leden, het bevoegde Directoraat-generaal van de Europese Commissie en de internationale organisaties met regelgevende bevoegdheden, waarbij hij tevens meedeelt welke datum voor de inwerkingtreding wordt voorgesteld. De aangenomen standaard wordt gepubliceerd op de website van het Comité.
4. Goedkeuring van standaarden door het Comité doet geen afbreuk aan de implementatie door de CCR, de EU, de lidstaten van de CCR of de lidstaten van de EU, die ieder voor zich het recht hebben in hun respectieve regelgeving al dan niet naar de standaarden te verwijzen. De aangenomen standaarden zijn op zich niet bindend.

#### *Artikel 11*

##### Financiering van de werkzaamheden van het Comité

1. De financiële middelen die nodig zijn voor het goede functioneren van het Comité zijn onderwerp van een meerjarige financiële regeling tussen de CCR en de Europese Commissie overeen te komen.
2. De Secretaris-Generaal van de CCR schort de werkzaamheden van het Comité geheel of gedeeltelijk op, indien er onvoldoende financiële middelen van de kant van de EU beschikbaar zijn, en stelt het Comité, de CCR en de Europese Commissie in kennis van zijn/haar besluit.

#### *Artikel 12*

##### Wijziging van het Huishoudelijk Reglement en Vaststelling van interne regels

1. De CCR raadpleegt het Comité over eventuele wijzigingen van het onderhavige Huishoudelijk Reglement die zij voornemens is aan te nemen.
  2. Op voorstel van het secretariaat kan het Comité in overeenstemming met de bepalingen van dit Huishoudelijk Reglement interne regels vastleggen.
-

**Stemverklaring van de Duitse delegatie overeenkomstig § 15, eerste lid  
van het Intern Reglement van de CCR bij Besluit 3**

Duitsland steunt a priori de instelling van CESNI. De door de EU daarvoor voorgestelde coördinatieprocedure wordt daarentegen als te gecompliceerd beschouwd en uit hoofde van juridische overwegingen afgewezen. Duitsland is van mening dat het comité CESNI niet gezien kan worden als een internationale organisatie en derhalve ook geen "lichaam" is zoals bedoeld in artikel 218, negende lid, VWEU. CESNI is geen comité van de CCR en derhalve ook geen onderdeel van een internationale organisatie. Bovendien ontbreekt een besluit ter oprichting door meerdere partijen, waardoor CESNI als zelfstandige, internationale organisatie in het leven zou zijn geroepen, en de Administratieve Overeenkomst tussen de secretaris-generaal van de CCR en het Directoraat-Generaal Mobiliteit en Verkeer van de Europese Commissie van 22 mei 2013 kan niet als een dergelijk besluit fungeren. Hetzelfde geldt voor het vandaag genomen besluit, dat uitsluitend getuigt van de interne wilsuïting binnen de CCR. CESNI is veeleer een orgaan sui generis, dat op grond van zijn samenstelling te vergelijken valt met een werkgroep van de Raad, aangezien naast de EU-lidstaten alleen nog Zwitserland als niet-EU-lidstaat stemrecht heeft. Vanuit deze optiek gezien is de vaststelling van een definitief EU-standpunt voor of tijdens een nog niet afgerond besluitvormingsproces binnen het comité CESNI niet opportuun.

Afgezien daarvan acht Duitsland het niet adequaat dat alle EU-lidstaten door middel van de EU-coördinatie over het stemgedrag van vier EU-lidstaten beslissen, en dit uitgerekend op het gebied van de binnenvaart, dat voor veel lidstaten van generlei belang is. Hier bestaat het risico dat EU-lidstaten bij de EU-coördinatie meespelen, hoewel zij uitgezonderd willen worden van het toepassingsgebied van de Europese regelgeving voor de binnenvaart, die bovendien door CESNI wezenlijk bepaald wordt (bijv. het toepassingsgebied van de herschikking van de technische richtlijn 2006/87/EG). Afgezien daarvan bestaat in het kader van de CCR in tegenstelling tot andere internationale organisaties zoals de IMO of de ICAO niet het gevaar dat de EU-lidstaten overstemd kunnen worden of er niet voldoende rekening zou worden gehouden met de EU-belangen. De Europese Commissie is rechtstreeks betrokken bij het opstellen van het werkprogramma van CESNI is dus ook bij het besluit welke onderwerpen en met welk beoogd doel in CESNI worden behandeld.

Om deze redenen is een goedkeuring van de kant van Duitsland voor het voorgestelde concept niet mogelijk. Om echter een stilstand in de rechtspleging te voorkomen, heeft Duitsland besloten zich van stemming te onthouden.

#### **PROTOCOL 4**

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

Geen besluit.

#### **PROTOCOL 5**

##### **Herdenking van bijzondere gebeurtenissen**

Geen besluit.

#### **PROTOCOL 6**

##### **Juridische zaken**

Geen besluit.

#### **PROTOCOL 7**

##### **Voorschriften voor schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken**

##### **Voorschriften voor schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken Amendering van het Rijnvaartpolitierglement door een voorschrift van tijdelijke aard en van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn door een definitieve wijziging**

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 a priori milieu- en klimaatvriendelijk 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 (zoals 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 vlammpunt van 55 °C of lager, 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 15 schepen voor bepaalde tijd toegestaan. Voor deze schepen werden aanbevelingen uitgesproken overeenkomstig artikel 2.19, derde lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR). Thans zijn vijf van deze vijftien schepen in bedrijf. Uit de ervaringsrapporten die regelmatig door de exploitanten van deze schepen worden opgesteld, kan worden geconcludeerd dat mits specifieke eisen aan de bouw en exploitatie van de schepen, 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 bijzonder omvangrijke en complexe aanvullingen op het ROSR werd de CCR ondersteund door de Nederlandse delegatie en de door deze delegatie gevormde deskundigengroep voor de technische voorschriften voor vloeibaar aardgas (LNG). Bovendien werden de voorstellen tot wijziging van de reglementen in een later stadium 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 Rijnvaartpolitierglement dient met name te worden aangevuld met voorschriften
  - inzake de kentekens van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) gebruiken,
  - inzake het schutten van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) gebruiken,
  - inzake bewaking en toezicht,
  - inzake het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG).

De bunkervoorschriften stellen het invullen van een controlelijst verplicht. Deze controlelijst wordt thans opgesteld en is zo identiek mogelijk aan de controlelijst die werd ontwikkeld voor het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) in zeehavens. Naar verwachting wordt deze controlelijst in oktober 2015 als CCR-norm gepubliceerd in de talen van de Rijnvaart en in het Engels. Er is ook een afzonderlijke meldplicht voorzien voor schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken. De voorschriften hierover zijn opgenomen in het afzonderlijke besluit van de CCR over de nieuwe versie van artikel 12.01 van het RPR, 'Meldplicht'.
8. In het RSP dient een nieuw Hoofdstuk 4a 'Aanvullende voorschriften inzake de kennis van bemanningsleden aan boord van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken' te worden toegevoegd. Dit hoofdstuk bevat met name voorschriften
  - die bepalen dat de schipper en de bemanningsleden die betrokken zijn bij het bunkeren kennis van zaken moeten hebben, hetgeen aan de hand van een verklaring moet kunnen worden aangetoond, en
  - die de inhoud van opleidingen en toetsen vastleggen.
9. Het ROSR wordt aangevuld met een hoofdstuk 8b met specifieke bepalingen voor schepen die voorzien zijn van aandrijvingssystemen of hulpmotoren die gebruik maken van brandstoffen met een vlamptpunt van 55 °C of lager en een bijlage T inzake vloeibaar aardgas (LNG). De hiervoor noodzakelijke werkzaamheden zijn al vergevorderd, maar door hun bijzondere complexiteit nog niet voltooid.

10. De wijzigingen aan het ROSR kunnen pas in het najaar van 2015 worden goedgekeurd. Toch is het zinvol dat de CCR nu al een besluit neemt over de wijzigingen aan het Rijnvaartpolitierglement en het Reglement betreffende scheepvaartpersoneel op de Rijn, aangezien al enkele schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken op basis van aanbevelingen in bedrijf zijn en dit aantal de komende maanden nog zal toenemen.
11. Naar verwachting zal het aantal schepen dat vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruikt de komende jaren toenemen. Hierdoor zal het mogelijk zijn om meer ervaring op te doen en de reglementen van de CCR hieraan zo nodig aan te passen. Er moet op korte termijn worden overgegaan tot een aanvulling van het RPR aangezien momenteel op dit vlak voorschriften ontbreken en deze leemte moet worden verholpen. De scholing van de bemanningsleden is in de aanbevelingen krachtens het ROSR geregeld, zodat daar geen leemte bestaat en een aanlooperperiode van een jaar kan worden voorzien die het bedrijfsleven en scholingsinstituten de mogelijkheid biedt zich op de wijzigingen voor te bereiden.
12. 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 juridisch mogelijk in de desbetreffende Europese regelgeving over te nemen.
13. De resultaten van de evaluatie van de regelgevende werkzaamheden van de CCR als voorzien in de richtsnoeren (Besluit 2008-I-3) en de effectbeoordeling van de Nederlandse delegatie komen navolgend in dit document aan bod.

## **I. Wijziging van het Reglement van Politie voor de Rijnvaart**

### **Waar moeten de voorgestelde wijzigingen in voorzien**

Bijlage 1 van onderhavig besluit behelst een aanpassing van het RPR met voorschriften voor schepen die vloeibaar aardgas (LNG) gebruiken als brandstof. Deze schepen brengen immers een specifiek risico met zich mee, verbonden aan dit type brandstof. Om een veiligheidsniveau te bereiken dat gelijkwaardig is aan dat van schepen die gasolie gebruiken als brandstof, zijn er gerichte voorschriften opgesteld voor de exploitatie van schepen die gebruik maken van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof als zij de Rijn bevaren.

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

Er zijn alternatieven denkbaar voor een aantal aanpassingen van het RPR zoals voorgesteld in bijlage 1.

Zo zijn verschillende varianten mogelijk op de beschrijving van het kenteken voor de identificatie van schepen. Het kenteken "LNG" zou bijvoorbeeld kunnen worden aangebracht op de brandstoftanks. Maar dit is geen bevredigende oplossing omdat de brandstoftanks ook onder dek geplaatst kunnen zijn. Ook zouden de letters groter kunnen worden gemaakt dan de op dit moment voorziene hoogte van 20 cm (bijvoorbeeld een meter). Maar het doel van het kenteken is om personen die aan boord komen, te laten weten dat het schip vloeibaar aardgas (LNG) gebruikt als brandstof. Een letterhoogte van 1 meter is nodeloos groot voor dit doel. Bovendien zouden dergelijke grote tekens ook nodeloos ongerustheid kunnen wekken bij oeverbewoners langs de betrokken waterweg, zoals we al hebben kunnen constateren. Die vrees is er niet voor schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren.

Een andere mogelijkheid is voor te schrijven dat schepen die vloeibaar aardgas (LNG) gebruiken, niet samen met passagiersschepen geschut mogen worden. Een dergelijk voorschrift is reeds opgenomen in artikel 6.28 van de huidige RPR-tekst voor schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren. Deze mogelijkheid is besproken door de kleine deskundigengroep die werd geraadpleegd in het kader van het uitwerken van de voorschriften. De groep was van mening dat, indien er maatregelen worden genomen om te voorkomen dat er vloeibaar aardgas (LNG) vrij zou komen tijdens het schutten, de schepen die vloeibaar aardgas (LNG) gebruiken samen met andere schepen geschut zouden kunnen worden zonder daarmee het veiligheidsniveau te verlagen.

Ook kan overwogen worden om niet te vereisen dat zich een met bewaking belaste persoon aan boord moet bevinden van een LNG-schip tijdens het stilliggen. Een alternatief zou kunnen zijn om, conform de huidige tekst van artikel 7.08 van het RPR, het schip dan onder toezicht te stellen. Dit alternatief is echter ter zijde geschoven. Indien er namelijk sprake zou zijn van een verhoging van de druk in de brandstoftank, zou het overdrukventiel aardgas uitstoten in de atmosfeer. Deze uitstoot moet worden voorkomen omdat, enerzijds, aardgas voornamelijk methaan bevat, een broeikasgas; en anderzijds, mocht er sprake zijn van een defect aan het overdrukventiel of de LNG-installatie, niet kan worden uitgesloten dat er een risico ontstaat voor personen, voor het milieu, of voor het schip zelf. Om die reden heeft de kleine deskundigengroep zich uitgesproken voor de aanwezigheid van een met bewaking belaste persoon aan boord. Het zou daarentegen wel mogelijk moeten zijn om het schip onder toezicht te stellen indien er sprake is van de samenloop van een aantal voorwaarden: als er geen vloeibaar aardgas (LNG) wordt verbruikt, en als de gegevens van de LNG-installatie op afstand worden uitgelezen. De deskundigengroep is van mening dat een met bewaking belaste persoon aan boord niet noodzakelijk is indien het toezicht op het schip daarenboven wordt uitgeoefend door een persoon die, indien nodig, snel kan ingrijpen.

De leden 7 en 9 van de in bijlage 1 voorgestelde wijziging introduceren in de nieuwe artikelen 8.11 en 15.07 van het RPR voorschriften met betrekking tot het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG). Een aantal van deze voorschriften zal worden overgenomen in de bunkercontrolelijst. Een alternatief zou dus zijn om geen voorschriften inzake bunkeren op te nemen in het RPR. De deskundigengroep heeft echter aangegeven dat het moment van bunkeren de grootste risico's met zich meebrengt. Om die reden zijn de belangrijkste voorschriften in verband met de operationele veiligheid overgenomen in het RPR, zelfs al worden diezelfde voorschriften eveneens vermeld op de bunkercontrolelijst. Een dergelijke aanpak werd ook gevolgd voor de voorschriften op het gebied van milieubescherming toen het Verdrag inzake de Verzameling, Afgifte en Inname van Afval in de Rijn- en Binnenvaart werd goedgekeurd.

### **Gevolgen van deze wijzigingen**

De in bijlage 1 voorgestelde wijziging zal een aanpassing met zich mee brengen van een aantal artikelen uit de huidige RPR-tekst. Ook zullen er nieuwe artikelen worden geïntroduceerd.

Lid 2 van de wijziging vult de huidige tekst van artikel 1.01 aan door een definitie te geven van bepaalde concepten die worden gehanteerd voor schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken.

Lid 3 van de wijziging is bedoeld ter aanvulling van de in artikel 1.10 vermelde lijst van documenten die aan boord moeten worden bewaard, met name de vereiste certificaten. In de nieuwe tekst staat dat er een operationeel handboek en een veiligheidsrol aan boord moeten zijn. Deze twee documenten zorgen ervoor dat de bemanning respectievelijk correct kan handelen, en een schip dat vloeibaar aardgas (LNG) gebruikt correct kan onderhouden, en geeft bovendien een taakverdeling voor de bemanning in geval van brand of een ongeluk. En aangezien de exploitatie van deze schepen specifieke risico's met zich meebrengt, legt deze wijziging ook de verplichting op aan boord de speciale certificaten te bewaren die getuigen van de deskundigheid van de schipper en van de bemanningsleden die betrokken zijn bij de bunkerprocedure.

Lid 4 van de wijziging introduceert een nieuw artikel 2.06 dat een kentekenverplichting oplegt aan schepen die vloeibaar aardgas (LNG) gebruiken. Het is immers van belang, in geval van een ongeluk, dat de hulpdiensten onmiddellijk bij de aanvang van hun interventie weten dat het gaat om een schip dat vloeibaar aardgas (LNG) gebruikt. Om die reden voorziet lid 4 van de wijziging erin dat deze schepen een kenteken met de vermelding "LNG" voeren op een plek die duidelijk zichtbaar is zodra personen aan boord gaan. (De vermelding "LNG" is identiek voor alle verschillende taalversies). Dit kenteken en de afmetingen ervan, zijn voorgelegd tijdens de hoorzitting met de erkende organisaties die het bedrijfsleven vertegenwoordigen, en werd beschouwd als een goed compromis tussen een duidelijk zichtbaar teken en de noodzaak om een zekere discretie te betrachten, om geen ongefundeerde onrust te veroorzaken bij de oeverbewoners langs de betrokken waterweg. Lid 12 van de wijziging completeert bijlage 3 van het RPR inzake de markering van schepen door de toevoeging van het nieuwe kenteken.

Artikel 6.28 van de huidige RPR-tekst wordt aangevuld met lid 5 van de wijziging, waarin de voorschriften staan voor het schutten van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) gebruiken als brandstof. Sluizen zijn tenslotte besloten ruimten, en als een LNG-schip samen met, bijvoorbeeld, een passagiersschip wordt geschut, valt de aanwezigheid van een mogelijke ontstekingsbron niet uit te sluiten. Het is dus noodzakelijk zich vóór het schutten ervan te vergewissen dat er geen aardgas kan vrijkomen, om elk risico op brand te vermijden. De kleine deskundigengroep die hierover specifiek werd geraadpleegd, oordeelde dat het apart schutten van een LNG-schip niet noodzakelijk was.

Artikel 7.08 van de huidige RPR-tekst eist dat in bepaalde gevallen voor bepaalde schepen er een ter zake kundige bewaker aan boord moet zijn, en er in alle gevallen sprake moet zijn van toezicht. Lid 6 van de wijziging breidt die voorschriften inzake de aanwezigheid van een bewaker uit tot schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken. De bewaking van deze schepen moet worden verzekerd door een bemanningslid, houder van een verklaring, en beschikkend over aantoonbare deskundigheid aangaande het gebruik van vloeibaar aardgas als brandstof. Als het vloeibaar aardgas (LNG) echter niet wordt verbruikt (het vrijkomen van aardgas (LNG) via het overdrukventiel wordt niet beschouwd als verbruik), en als de exploitatiegegevens van de LNG-installatie op afstand kunnen worden uitgelezen, is slechts toezicht nodig, op voorwaarde dat het toezicht wordt gehouden door een persoon die, indien nodig, snel kan ingrijpen.

Volgens de geraadpleegde deskundigen is het moment waarop gebunkerd wordt, de meest risicovolle fase van de exploitatie van een schip dat vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruikt. De leden 7 en 9 van de wijziging zijn dan ook bedoeld om het RPR aan te vullen met twee nieuwe artikelen waarin voorschriften zijn opgenomen inzake het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG). Deze voorschriften omvatten de bunkeroperatie en de veiligheid van het personeel tijdens het bunkeren. De voorschriften inzake de veiligheid aan boord zijn samengebracht in een nieuw artikel 8.11. De voorschriften inzake het bunkeren zijn opgenomen in een nieuw artikel 15.07. Dit artikel definieert de belangrijkste voorwaarden waaraan moet worden voldaan tijdens het bunkeren om de veiligheid te verzekeren. Er wordt met name in bepaald dat een bunkercontrolelijst moet worden ingevuld voordat er met bunkeren mag worden begonnen. Het nieuwe artikel 15.07 bepaalt eveneens dat het schip dat moet bunkeren, tijdens dit procedé twee borden voert. Op één bord worden de andere schepen gewezen op het verbod stil te liggen op minder dan 10 m van het schip dat moet bunkeren. Het andere bord wijst erop dat hinderlijke waterbeweging vermeden moeten worden. Op deze manier worden andere schepen op een afstand gehouden van zo'n twintig meter van het aansluitpunt van de bunkerslang tussen het bunkerende schip en het bunkerstation. Dit is de afstand die werd aanbevolen door de deskundigengroep geraadpleegd in het kader van de uitwerking van deze voorschriften.

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

Er kan worden afgezien van de voorgestelde wijzigingen in het RPR. Maar de regels die op dit moment van kracht zijn, bevatten geen bijzondere voorschriften voor schepen die vloeibaar aardgas (LNG) gebruiken als brandstof. Op grond van de uitgevoerde effectbeoordelingen, 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 van het beroep, 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 politievoorschriften 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 werd verzocht hun mening te geven tijdens de hoorzitting van 2 februari 2015. De aanwezigen konden zich in grote lijnen vinden in de ontwerpvoorschriften. Zij meenden dat schepen die vloeibaar aardgas (LNG) gebruiken, geen nautische voorschriften opgelegd zouden mogen krijgen die significant afwijken van die voor schepen die gasolie gebruiken als brandstof. Dienaangaande pleitten de aanwezigen voor een kenteken van redelijke proporties. Het bedrijfsleven acht de specifieke voorschriften tijdens het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) nuttig.

### b) Kosten voor het bedrijfsleven

De belangrijkste kostenpost voor schepen die vloeibaar aardgas (LNG) gebruiken als brandstof wordt gevormd door de investeringen in de bouw of ombouw van een bestaand schip. Die ombouwkosten belopen om en nabij een miljoen euro. De extra kosten voor de nieuwe borden zoals voorzien in de aanpassing van het RPR, vallen daarbij verhoudingsgewijze in het niet.

De belangrijkste kostenpost die voortvloeit uit de nieuwe voorschriften is verbonden aan de voorschriften die moeten worden opgevolgd tijdens de bunkerfase: voordat tot bunkeren mag worden overgegaan moet er eerst een controlelijst worden ingevuld en tijdens het bunkeren geldt een vaarverbod, evenals een verbod op laden en lossen. In de effectbeoordeling van de Nederlandse delegatie werd berekend dat een schip dat vloeibaar aardgas (LNG) bunkert, zo'n vier uur langer stilligt dan een schip dat gasolie bunkert. De uitgevoerde studie schat dat deze vier uren in de praktijk gelijkelijk worden verdeeld over de tijd die nodig is voor de administratieve afhandeling, en de tijd die nodig is voor het eigenlijke bunkeren. Dit leidt tot een extra kostenpost van € 480 tot € 2860 per brandstofinname, afhankelijk van de specifieke kenmerken van het schip. Bovendien moeten de schepen die op dit moment de Rijn bevaren en vloeibaar aardgas (LNG) gebruiken als brandstof – rekening houdend met de huidige technologische ontwikkelingen – ongeveer 1,5 keer vaker bunkeren dan schepen die gasolie als brandstof gebruiken.

De aanwezigheid van een met de bewaking belaste persoon tijdens het stilliggen, kan eveneens extra kosten met zich mee brengen, tenzij de aanwezigheid van die persoon al vereist werd uit hoofde van een andere regelgeving (vervoer van gevaarlijke stoffen, bijvoorbeeld).

c) Nut voor het bedrijfsleven

Het nut voor het bedrijfsleven van deze voorschriften en de wijziging van het RPR zit in de handhaving van het hoge veiligheidsniveau van de Rijnvaart. 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 schip dat vloeibaar aardgas (LNG) gebruikt als brandstof. De leden 8 en 9 van de wijziging omvatten specifieke voorschriften voor die fase. Voorzien is dat er een verplichting zal komen om een controlelijst in te vullen voordat kan worden begonnen met bunkeren. Dit zal het identificeren van de risico's tijdens het bunkeren vereenvoudigen voor het bedrijfsleven.

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 vervuilende emissies in het milieu (met name van kleine deeltjes en stikstofoxiden).

Voor overheidsdiensten kunnen de administratieve kosten mogelijk stijgen, omdat een groter aantal schepen onder de meldplicht zou vallen, maar ook vanwege de controle die moet worden uitgevoerd op naleving van deze specifieke voorschriften. De extra kosten hangen ook samen met de snelheid waarmee de vloot van schepen die overstappen op vloeibaar aardgas (LNG), zal groeien.

Tot slot: Mocht zich een ongeluk voordoen, dan zullen de meldplicht en het kenteken autoriteiten en hulpdiensten in staat stellen het schip snel te lokaliseren en goed geïnformeerd aan boord te gaan.

## II. Wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn

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

Bijlage 2 van het onderhavige ontwerpbesluit beoogt de aanvulling van het RSP met specifieke voorschriften voor de opleiding van de bemanningsleden van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken.

Deze aanvulling moet zowel aan de veiligheid en de vlotheid van de binnenvaart bijdragen als het veilige gebruik van LNG als brandstof bevorderen.

### Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

Voor verschillende aspecten van de voorgestelde wijzigingen zijn alternatieven onderzocht.

- Bemanningsleden

Drie alternatieven zijn onderzocht voor de bemanningsleden die aan de kennisverplichting moeten worden onderworpen. Deze alternatieven zijn echter als ontoereikend of als excessief beschouwd. Het eerste alternatief, dat voorschrijft dat alleen de schipper aan een kennisverplichting moet voldoen, is als ontoereikend beschouwd en verworpen. Dit betreft tevens het tweede alternatief, dat voorziet dat naast de schipper slechts één ander willekeurig bemanningslid aan deze verplichting moet worden onderworpen.

Het derde alternatief, dat met de huidige aanbevelingen krachtens het ROSR overeenkomt, voorziet dat alle bemanningsleden onder de kennisverplichting moeten vallen en is als excessief aangemerkt.

- Geldigheidsduur

De geldigheidsduur van de verklaring inzake de kennis is in overeenstemming gebracht met bestaande regelingen (met name in het RSP en het ADN). De duur van 2,5 jaar die

momenteel wordt voorzien in de aanbevelingen krachtens het ROSR is op 5 jaar vastgesteld.

- Opfriscursus / verlenging van overheidswege

Voor de modaliteiten van de verlenging van de verklaring inzake de kennis zouden de volgende varianten mogelijk geweest zijn.

- o Alle houders van een verklaring moeten verplicht dezelfde cursus volgen en het bijbehorende examen afleggen. Dit zou echter tot veel strengere regels dan de bestaande aanvullende bekwaamheden leiden, zonder dat dit om veiligheidsredenen nodig lijkt te zijn.
- o De houders van een verklaring die voldoende vaartijd kunnen aantonen op een schip dat vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruikt, worden vrijgesteld van de verplichte opfriscursus. Deze aanpak zou met name rekening moeten houden met het belang van de praktische ervaring, dat ook door het bedrijfsleven is benadrukt tijdens de hoorzitting van 2 februari 2015. De vrijstelling leek echter ontoereikend te zijn voor houders van de verklaring die geen voldoende vaartijd op een schip dat vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruikt, kunnen aantonen.
- o Alle houders moeten verplicht aan een opfriscursus inclusief examen deelnemen. Dit alternatief zou het niet mogelijk hebben gemaakt om rekening met praktische ervaring te houden.

### **Consequenties van deze wijzigingen**

Artikel 4a.01 onderwerpt met betrekking tot schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken zowel de schipper als de bemanningsleden die bij de bunkerprocedure betrokken zijn aan de kennisverplichting. Het toepassingsgebied omvat op deze wijze zowel binnen- en zeeschepen als drijvende werktuigen; veerponten zijn uitgesloten. De kennisverplichting voor de bij de bunkerprocedure betrokken bemanningsleden wordt ingevoerd omdat deze procedure volgens deskundigen bijzondere risico's inhoudt. De schipper moet bovendien alle bemanningsleden de vereiste instructies geven.

Om deze reden moeten behalve de schipper ook de bemanningsleden die bij de bunkerprocedure betrokken zijn aan de kennisverplichting worden onderworpen. De overige bemanningsleden moeten door de schipper worden geïnstrueerd.

In de artikelen 4a.02, 4a.04, 9.05 en bijlage E1 wordt voorgeschreven dat de kennis aangetoond moet worden door een verklaring met een geldigheidsduur van vijf jaar. Een verlenging is mogelijk wanneer voldoende vaartijd aan boord van een schip dat vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruikt, kan worden aangetoond of - indien dit niet het geval is - door een opfriscursus te volgen. Bovendien wordt de mogelijkheid in het leven geroepen dat reeds opgeleide bemanningsleden die op een schip dat vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruikt, hebben gewerkt een ambtelijke verklaring verkrijgen met een geldigheidsduur van vijf jaar.

In artikel 4a.03 en bijlage E2 worden de aard en de inhoud van de cursus en opfriscursus vastgelegd. Bijzonder belang wordt gehecht aan het bewijs van verkregen vaardigheden. De cursus bestaat om deze reden uit zowel een theoretisch als een praktisch gedeelte en wordt door een examen afgesloten. De theoretische inhoud van de cursus beoogt voldoende basiskennis bij te brengen en is op advies van deskundigen in deze zin aangepast. De opleidingsinstituten kunnen naar keuze het praktische deel aan boord van een schip dat vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruikt of in een daarvoor geschikte installatie aan de wal (of een combinatie van beide mogelijkheden) verzorgen.

Artikel 4a.05 betreft de bevoegdheden: de bevoegde autoriteiten van de lidstaten van de CCR zullen op basis van uniforme criteria zowel de opleidingsinstituten als de cursussen en opfriscursussen erkennen. Deze criteria zullen worden vastgelegd in de dienstinstructies.

De opleidingsinstituten zijn verantwoordelijk voor de organisatie van de cursussen, opfriscursussen en examens. De verklaringen worden naar keuze van de lidstaat rechtstreeks door het opleidingsinstituut of door de bevoegde autoriteit afgegeven.

De CCR publiceert langs elektronische weg de lijsten van de bevoegde autoriteiten en de erkende opleidingsinstituten, cursussen en opfriscursussen.

### **Consequenties indien de wijzigingen worden verworpen**

Het gebruik van LNG als brandstof houdt specifieke risico's in. De veiligheid en de vlotheid van de binnenvaart is in grote mate tevens afhankelijk van de specifieke vaardigheden en kennis van de bemanning.

Aangezien het om veiligheidsrelevante vaardigheden en kennis gaat, die gezien de recente ontwikkelingen op dit gebied nog niet bij de bemanning voorhanden zijn, moeten deze gericht worden onderwezen en getoetst.

Door van meet af aan de benodigde rechtszekerheid te scheppen kunnen met name het bedrijfsleven en de opleidingsinstituten zich op deze wijzigingen instellen, zonder afhankelijk te blijven van de individuele beschikkingen die in het kader van de aanbevelingen krachtens het ROSR worden genomen.

Een afwijzing van de wijzigingen van het RPR zou principiële vragen met zich meebrengen voor de verdere invoering en ondersteuning van het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof. De CCR heeft echter de uitgesproken wens deze technologie te bevorderen en ook in de toekomst de veiligheid en de vlotheid van de binnenvaart te waarborgen door een aanvulling van de reglementen.

### **Besluit**

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politiereglement en haar Comité Sociale zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding,

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 voorwaarde voor een duurzaam gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) een volledig en betrouwbaar rechtskader 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 betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn en van het Rijnvaartpolitierglement, in bijlage bij onderhavig besluit gevoegd,

De wijziging zoals vermeld in bijlage 1 zal van kracht zijn vanaf 1 december 2015 tot 30 november 2018.

De wijziging zoals vermeld in bijlage 2 zal van kracht zijn met ingang van 1 juli 2016.

### **Bijlagen**

Bijlage 1: Wijziging van het Rijnvaartpolitierglement

Bijlage 2: Definitieve wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn

## Bijlage 1 bij protocol 7

### Wijziging van het Rijnvaartpolitierglement

1. *De inhoudsopgave wordt als volgt gewijzigd:*
  - a) *Aan de vermeldingen bij hoofdstuk 2 wordt de volgende vermelding toegevoegd:*

“Artikel 2.06: Kenteken van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken”
  - b) *Aan de vermeldingen bij hoofdstuk 8 wordt de volgende vermelding toegevoegd:*

“Artikel 8.11: Veiligheid aan boord van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) gebruiken”
  - c) *Na de vermelding bij artikel 15.06 wordt de volgende vermelding aan artikel 15.07 toegevoegd:*

“Artikel 15.07: Plicht tot waakzaamheid bij het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG)”
  - d) *De bestaande vermelding bij artikel 15.07 wordt de vermelding bij artikel 15.08.*
  - e) *De bestaande vermelding bij artikel 15.08 wordt de vermelding bij artikel 15.09.*
2. *Aan artikel 1.01 worden de volgende onderdelen ad), ae) en af) toegevoegd:*
  - “ad) “LNG-installatie”: alle elementen van het schip die vloeibaar aardgas (LNG) of aardgas kunnen bevatten, zoals motoren, brandstoftanks, buffertanks en bunkerleidingen;
  - ae) “bunkerzone”: de zone die in een omtrek van 20 m van de aansluiting voor het bunkeren ligt;
  - af) “vloeibaar aardgas (LNG)”: aardgas dat vloeibaar is gemaakt door afkoeling tot een temperatuur van - 161 °C.”

3. *Artikel 1.10, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:*

a) *Onderdeel ac) komt als volgt te luiden:*

“ac) De bij artikel 15.08, tweede lid voorgeschreven losverklaring,”

b) *De volgende onderdelen ad) en ae) worden toegevoegd:*

“ad) voor schepen die het kenteken voeren als bedoeld in artikel 2.06, het operationeel handboek en de veiligheidsrol,

ae) voor schepen die het kenteken voeren als bedoeld in artikel 2.06, de verklaringen van deskundigheid aangaande het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof van de schipper en van de bemanningsleden die betrokken zijn bij de bunkerprocedure.”

4. *Aan hoofdstuk 2 wordt het volgende artikel 2.06 toegevoegd:*

**“Artikel 2.06**

*Kenteken van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken  
(bijlage 3, schets 66)*

1. Schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken, moeten een kenteken voeren.
2. Dit kenteken moet rechthoekig zijn, met de vermelding “LNG” in witte letters op een rode ondergrond, met een witte rand met een breedte van ten minste 5 cm.

De afmeting van de langste zijde van de rechthoek moet ten minste 60 cm bedragen. De letters moeten een hoogte van ten minste 20 cm hebben. De breedte van de letters en de standdikte moeten in goede verhouding tot de hoogte staan.

3. Het kenteken moet op een geschikte en goed zichtbare plaats zijn aangebracht.
4. Het teken moet zo nodig worden verlicht om 's nachts duidelijk zichtbaar te zijn.”

5. *Artikel 6.28 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *Na artikel 9 wordt het volgende tiende lid wordt ingevoegd:*

“10. Schepen en samenstellen die het kenteken als bedoeld in artikel 2.06 voeren, mogen de sluis niet binnenvaren indien er vloeibaar aardgas (LNG) vrijkomt buiten de LNG-installatie, of indien verwacht kan worden dat er vloeibaar aardgas (LNG) buiten de LNG-installatie zal vrijkomen tijdens het schutten.”

b) *De bestaande leden 10, 11 en 12 worden de leden 11, 12 en 13.*

6. *Artikel 7.08 komt als volgt te luiden:*

**“Artikel 7.08**

*Bewaking en toezicht*

1. Een ter zake kundige bewaker moet zich voortdurend bevinden aan boord:
  - a) van een stilliggend schip dat het kenteken als bedoeld in artikel 2.06 voert,
  - b) van een stilliggend schip dat een teken als bedoeld in artikel 3.14 voert en
  - c) van een stilliggend passagiersschip wanneer er passagiers aan boord zijn.
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 aangaande het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof,
  - b) bij schepen als bedoeld in het eerste lid, onderdeel b), houder is van de verklaring van deskundigen als bedoeld in artikel 4.01 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn.
3. Aan boord van een stilliggend schip dat het kenteken als bedoeld in artikel 2.06 voert, is de aanwezigheid van een ter zake kundige bewaker niet vereist indien
  - a) vloeibaar aardgas (LNG) aan boord van het schip niet als brandstof wordt verbruikt,
  - b) de operationele gegevens van de LNG-installatie van het schip op afstand worden uitgelezen en
  - c) het schip onder toezicht is gesteld van een persoon die, zo nodig, snel kan ingrijpen.
4. Aan boord van een stilliggend schip als bedoeld in artikel 3.14 is de aanwezigheid van een ter zake kundige bewaker niet vereist indien
  - a) het schip in een havenbekken stilligt, en indien
  - b) de bevoegde autoriteit het schip van de verplichting als bedoeld in het eerste lid heeft vrijgesteld.”

7. *Aan hoofdstuk 8 wordt het volgende artikel 8.11 toegevoegd:*

**“Artikel 8.11**

*Veiligheid aan boord van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken*

1. Alvorens te beginnen met het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) dient de schipper van het schip dat moet bunkeren zich ervan te vergewissen dat:
  - a) de voorgeschreven brandbestrijdingsmiddelen te allen tijde operationeel zijn en

b) tussen het schip en de kade de voorgeschreven middelen aanwezig zijn voor de evacuatie van personen aan boord van het schip dat moet bunkeren.

2. Tijdens het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) moeten alle toegangen en alle openingen van ruimten toegankelijk vanaf het dek en alle openingen van ruimten naar de buitenlucht, gesloten zijn.

Deze bepaling is niet van toepassing op:

- a) aanzuigopeningen van in bedrijf zijnde motoren;
- b) ventilatieopeningen van machinekamers indien de motoren in bedrijf zijn;
- c) ventilatieopeningen voor een ruimte met een overdrukinstallatie en
- d) ventilatieopeningen van een airconditioningsinstallatie, indien deze openingen zijn voorzien van een gasdetectie-installatie.

Toegangen en openingen mogen slechts indien noodzakelijk voor korte tijd met toestemming van de schipper worden geopend.

3. Tijdens het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) dient de schipper zich er voortdurend van te vergewissen dat het rookverbod aan boord en in de bunkerzone wordt nageleefd. Het rookverbod is eveneens van toepassing op elektronische sigaretten en andere soortgelijke apparaten. Dit rookverbod is niet van toepassing in de accommodatieruimten en het stuurhuis, indien daarvan de ramen, deuren, schijnlichten en luiken gesloten zijn.

4. Na het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) moeten alle, vanaf het dek toegankelijke ruimten ontlucht worden.”

8. *Artikel 15.06 komt als volgt te luiden:*

- “1. De schipper moet bij het bunkeren van brandstof en smeerstoffen ervoor zorgen dat:
- a) de hoeveelheid die wordt gebunkerd binnen de afleesbare standen van de peilinrichting blijft,
  - b) bij afzonderlijk vullen van de brandstoftanks, dat de afsluiters in de verbindingsleidingen tussen de brandstoftanks gesloten zijn,
  - c) het bunkeren onder toezicht geschiedt, en
  - d) een inrichting overeenkomstig artikel 8.05, tiende lid, onderdeel a), van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn wordt gebruikt.
2. De schipper moet er voorts voor zorgen dat de personen van het bunkerstation en van het schip die voor het bunkeren verantwoordelijk zijn, voordat zij met bunkeren beginnen, de volgende punten zijn overeengekomen:
- a) het verzekerd zijn van het goede functioneren van het systeem, bedoeld in artikel 8.05, elfde lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn,
  - b) het aanwezig zijn van een spreekverbinding tussen het schip en het bunkerstation,

- c) de te bunkeren hoeveelheid per brandstoftank en de vulsnelheid, vooral met het oog op mogelijke problemen met het ontluchten van de brandstoftanks,
  - d) de volgorde waarin de brandstoftanks worden gevuld, en
  - e) de snelheid van het schip, wanneer varend wordt gebunkerd.
3. De schipper van een bunkerschip mag pas met het bunkeren beginnen wanneer de overeenstemming over de punten bedoeld in het tweede lid, is vastgesteld.”
9. Na artikel 15.06 wordt het volgende artikel 15.07 ingevoegd:

**“Artikel 15.07**



*Plicht tot waakzaamheid bij het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG)  
(Bijlage 3, Schets 62)*

1. De bepalingen van artikel 15.06, eerste lid, onderdeel a) en b), en het tweede lid, onderdeel a) en e), zijn niet van toepassing bij het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG).
2. Het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) tijdens het varen, de overslag en het aan of van boord gaan van passagiers is niet toegestaan.
3. Het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) mag uitsluitend plaatsvinden op een door de bevoegde autoriteit daarvoor aangewezen plaats.
4. In de bunkerzone mogen uitsluitend aanwezig zijn: bemanningsleden van het schip dat moet bunkeren, medewerkers van het bunkerstation, of personen die daarvoor toestemming hebben gekregen van de bevoegde autoriteit.
5. Alvorens met het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) te beginnen, dient de schipper van het schip dat moet bunkeren zich ervan te vergewissen dat:
  - a) het schip dat moet bunkeren zodanig ligt afgemeerd dat de kabels, en met name de elektrische kabels en de aardverbindingen, alsook de slangen, niet door trek vervormd kunnen worden, en dat de schepen bij gevaar snel losgemaakt kunnen worden;
  - b) de schipper of een door hem/haar met de verantwoording belaste persoon, en de verantwoordelijke medewerker van het bunkerstation, een controlelijst voor het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) voor schepen die het kenteken dragen als bedoeld in artikel 2.06, overeenkomstig de door de CCR vastgelegde standaard, hebben ingevuld en ondertekend, en dat alle vragen van deze lijst met 'ja' zijn beantwoord. Niet-relevante vragen kunnen geschrapt worden. Indien niet alle vragen positief kunnen worden beantwoord, is bunkeren slechts met toestemming van de bevoegde autoriteit toegestaan.
  - c) alle vereiste toestemmingen zijn verkregen.

6. De controlelijst als bedoeld in het vijfde lid, onderdeel b) moet:
  - a) in tweevoud worden ingevuld,
  - b) beschikbaar zijn in ten minste één taal die begrijpelijk is voor de personen bedoeld in het voornoemde vijfde lid, onderdeel b) en
  - c) drie maanden aan boord van het schip worden bewaard.
  
7. Tijdens het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) dient de schipper zich er voortdurend van te vergewissen dat
  - a) alle maatregelen ter vermindering van lekkage van vloeibaar aardgas (LNG) zijn genomen;
  - b) druk en temperatuur van de brandstoftank vloeibaar aardgas (LNG) in normale bedrijfsomstandigheden blijven;
  - c) de vulstand van de brandstoftank vloeibaar aardgas tussen de toegestane niveaus blijft;
  - d) maatregelen betreffende de aarding tussen het schip dat moet bunkeren en het bunkerstation overeenkomstig de in de gebruiksaanwijzing voorziene methode, zijn getroffen.
  
8. Tijdens het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG),
  - a) moet het schip dat moet bunkeren, ter aanvulling van het kenteken voorzien in artikel 2.06, een voor andere schepen goed zichtbaar bord voeren, dat aangeeft dat geen ligplaats genomen mag worden op een afstand van minder dan 10 m, conform artikel 3.33. De lengte van de zijde van het vierkante bord moet ten minste 60 cm bedragen;
  - b) moet het schip dat moet bunkeren, ter aanvulling van het kenteken voorzien in artikel 2.06, op een plaats die voor andere schepen goed zichtbaar is, het bord A.9 voeren, dat aangeeft dat het verboden is hinderlijke waterbeweging te veroorzaken (bijlage 7). De afmeting van de langste zijde moet ten minste 60 cm bedragen;
  - c) 's nachts moeten deze borden zodanig zijn verlicht, dat ze aan beide zijden van het schip duidelijk zichtbaar zijn.
  
9. Na het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) is het volgende vereist:
  - a) volledige lediging van de leidingen voor het bunkeren van vloeibaar aardgas tot aan de brandstoftank van het vloeibaar aardgas (LNG);
  - b) sluiten van de afsluiters, ontkoppelen van de slangen en verbindingen tussen het schip en het bunkerstation voor vloeibaar aardgas (LNG);
  - c) mededeling aan de bevoegde autoriteit dat het bunkeren beëindigd is.”
  
10. *De bestaande artikelen 15.07 en 15.08 worden de artikelen 15.08 en 15.09.*
  
11. *Bijlage 3 wordt als volgt gewijzigd:*
  - a) *De vermelding bij schets 62 komt als volgt te luiden:*

“Art 3.33 Verbod evenwijdig aan een schip ligplaats te nemen  
Art. 15.07, achtste lid, onderdeel a): plicht tot waakzaamheid bij het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG).”

b) De volgende schets 66 wordt toegevoegd:

"NACHTTEKEN	Schets	DAGTEKEN
	66	

Art 2.06 Kenteken van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken'

12. In bijlage 7, Deel I, onderdeel A komt de vermelding bij teken A.9 als volgt te luiden:

"A.9 Verboden hinderlijke waterbeweging te veroorzaken  
(zie artikelen 6.20, eerste lid, onderdeel e) en 15.07, achtste lid, onderdeel b)"



## Bijlage 2 bij protocol 7

### **Definitieve wijziging van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) Aanvullende voorschriften voor de kennis van de bemanningsleden van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken (art. 1.01, hoofdstuk 4a, bijlagen E1 en E2)**

1. *De inhoudsopgave wordt als volgt gewijzigd:*
  - a) *de navolgende, onder punt 3 genoemde vermeldingen worden na hoofdstuk 4 ingevoegd.*
  - b) *de navolgende, onder punt 4 genoemde vermeldingen worden na artikel 9.04 ingevoegd.*
  - c) *de navolgende, onder punt 5 genoemde vermeldingen worden na bijlage D8 toegevoegd.*
  - d) *de navolgende, onder punt 6 genoemde vermeldingen worden na bijlage E1 toegevoegd.*
  
2. *Aan artikel 1.01 wordt het volgende punt 39 toegevoegd:*

“39. “Vloeibaar aardgas (LNG)”: aardgas dat vloeibaar is gemaakt door afkoeling tot een temperatuur van -161 °C.”
  
3. *Na hoofdstuk 4 wordt het volgende hoofdstuk 4a ingevoegd:*

#### **“HOOFDSTUK 4a AANVULLENDE VOORSCHRIFTEN VOOR DE KENNIS VAN DE BEMANNINGSLEDEN VAN SCHEPEN DIE VLOEIBAAR AARDGAS (LNG) ALS BRANDSTOF GEBRUIKEN**

##### **Artikel 4a.01**

###### *Kennis en instructies*

1. De schipper en de bij de bunkerprocedure betrokken bemanningsleden van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken, moeten over een deskundigheid aangaande het gebruik van vloeibaar aardgas als brandstof beschikken.
2. Een bemanningslid mag pas werkzaamheden aan boord uitoefenen na instructies van de schipper te hebben gekregen over het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof op het desbetreffende schip en met name over de bunkerprocedure.

##### **Artikel 4a.02**

###### *Verklaring*

De betrokken bemanningsleden tonen hun kennis aan door middel van een verklaring overeenkomstig het model van bijlage E1.

De verklaring wordt afgegeven wanneer de kandidaat voldoet aan de eisen van artikelen 4a.03 en 4a.04.

### **Artikel 4a.03**

#### *Cursus en examen*

De cursus inzake de kennis bestaat uit een theoretisch gedeelte en een praktisch gedeelte en wordt door een examen afgesloten.

Het theoretische gedeelte van de cursus omvat de in bijlage E2, deel A, genoemde onderwerpen.

Het praktische gedeelte van de cursus betreft de toepassing van de verworven theoretische kennis in de praktijk aan boord van een schip dat vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruikt en/of in een daartoe geschikte installatie aan de wal. Het omvat de in bijlage E2, deel B, genoemde onderwerpen.

Het examen bestaat uit een theoretisch en uit een praktisch deel. Het omvat alle in bijlage E2, deel A en deel B genoemde onderwerpen. Het examen is met goed gevolg afgelegd wanneer de kandidaat in beide geëxamineerde delen heeft aangetoond over voldoende kennis en vaardigheden te beschikken.

Het praktisch deel van het examen wordt aan boord van een schip en/of aan de wal afgenomen.

### **Artikel 4a.04**

#### *Geldigheid en verlenging van de verklaring*

1. De verklaring heeft een geldigheidsduur van vijf jaar.
2. De geldige verklaring overeenkomstig het model van bijlage E1 wordt op verzoek van de houder door de bevoegde autoriteit met vijf jaar verlengd met ingang van de datum van aanvraag wanneer de houder
  - a) de onderstaande vaartijd kan aantonen op een schip dat vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruikt:
    - ten minste 180 dagen voor de voorafgaande periode van vijf jaar, of
    - ten minste 90 dagen voor de voorafgaande periode van een jaar;of, wanneer dit niet het geval is,
  - b) aan een opfriscursus met examen heeft deelgenomen. De bepalingen van artikel 4a.03 zijn van overeenkomstige toepassing op de inhoud van de opfriscursus en van het examen, waarbij de cursus- en examenomvang wordt teruggebracht.

### **Artikel 4a.05**

#### *Bevoegdheid*

De bevoegdheid om erkende cursussen en opfriscursussen te verzorgen, examens af te nemen en verklaringen overeenkomstig het model van bijlage E1 af te geven ligt bij erkende opleidingsinstituten.

De cursussen, opfriscursussen en opleidingsinstituten worden erkend door de bevoegde autoriteiten op basis van de uniforme criteria die door de CCR zijn vastgelegd.

De bevoegde autoriteit kan zich het recht voorbehouden om zelf de verklaringen af te geven of te verlengen.

Elke bevoegde autoriteit is bevoegd voor de verlenging van verklaringen op grond van vaartijd.

De bevoegde autoriteiten stellen de CCR in kennis van elke beslissing over de erkenning van een opleidingsinstituut of over de intrekking of de opschorting van een dergelijke erkenning.

De lijst van de erkende opleidingsinstituten en cursussen wordt via elektronische weg gepubliceerd door de CCR.”

4. *Artikel 9.05 wordt als volgt na 9.04 toegevoegd:*

**“Artikel 9.05**

Verklaring van deskundigheid aangaande het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof

De bevoegde autoriteiten verstrekken een verklaring overeenkomstig artikel 4a.02 aan bemanningsleden van schepen die vóór 1 juli 2016 zijn begonnen met het gebruik van LNG als brandstof, wanneer de betrokken bemanningsleden op grond van een aanbeveling van de CCR krachtens artikel 2.19 van het ROSR zijn opgeleid en een vaartijd van ten minste 90 dagen op dergelijke schepen kunnen aantonen.”

5. *Bijlage E1 wordt als volgt na bijlage D8 toegevoegd:*


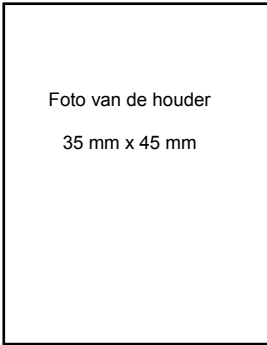

**“E: bemanningsleden van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken**

**Bijlage E1**

**Model van de verklaring van deskundigheid  
aangaande het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof**

(Formaat A6 hoog, kleur: geel)

verlengd tot: .....20..... ..... (plaats en datum van de verlenging)	<input type="radio"/>	<b>Verklaring van deskundigheid aangaande het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof</b>  Nr. ....
verlengd tot: .....20..... ..... (plaats en datum van de verlenging)	<input type="radio"/>	
verlengd tot: .....20..... ..... (plaats en datum van de verlenging)	<input type="radio"/>	
verlengd tot: .....20..... ..... (plaats en datum van de verlenging)	<input type="radio"/>	
verlengd tot: .....20..... ..... (plaats en datum van de verlenging)	<input type="radio"/>	

<p>Dhr. Mw. .... (voor- en achternaam)</p> <p>geboren op/in .....</p> <p>beschikt over deskundigheid inzake het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof</p> <p>Deze verklaring is geldig tot .....</p> <p>..... (plaats en datum van de afgifte)</p> <p style="text-align: center;"></p>	<p style="text-align: center;"> Foto van de houder 35 mm x 45 mm</p> <p>..... Handtekening van de houder</p> <p>(Afgevende instantie) In opdracht..... (Handtekening)</p> <p style="text-align: center;"></p>
---	--

6. Bijlage E2 wordt als volgt na bijlage E1 toegevoegd:

**“Bijlage E2**

**Programma van de cursus voor bemanningsleden van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken**

**A. THEORETISCH GEDEELTE VAN DE CURSUS**

Het theoretische gedeelte van de cursus omvat de volgende onderwerpen:

**1. Wetgeving**

- 1.1 Wetgeving met betrekking tot schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken (ADN, RPR, ROSR, Richtlijn 2006/87/EG en eventuele nieuwe ontwikkelingen)
- 1.2 Voorschriften van het classificatiebureau
- 1.3 Relevante wetgeving over de gezondheid en de veiligheid
- 1.4 Relevante plaatselijke voorschriften en vergunningen (vooral in de havengebieden)

**2. Basiskennis over vloeibaar aardgas (LNG)**

- 2.1 Definitie van vloeibaar aardgas (LNG), kritische temperaturen, gevaren in verband met vloeibaar aardgas (LNG), atmosferische voorwaarden
- 2.2 Samenstelling en eigenschappen van vloeibaar aardgas (LNG), kwaliteitscertificaten voor LNG
- 2.3 VGB (veiligheidsgegevensblad): fysische en producttechnische eigenschappen
- 2.4 Milieueigenschappen

### **3. Veiligheid**

- 3.1 Gevaren en risico's
- 3.2 Risicobeoordeling
- 3.3 Risicomanagement
- 3.4 Veiligheidsrol aan boord (inclusief veiligheidsplan en veiligheidsinstructies)
- 3.5 Gevaarlijke plaatsen
- 3.6 Brandveiligheid
- 3.7 Gebruik van persoonlijke beschermingsmiddelen

### **4. Technische aspecten van het LNG-systeem**

- 4.1 Algemene opstelling en operationeel handboek
- 4.2 Verduidelijking van de werking van LNG
- 4.3 Bunkersysteem voor LNG
- 4.4 Lenssysteem en opvangbakjes
- 4.5 LNG-opslagsysteem
- 4.6 Gasverwerkingsysteem
- 4.7 Leidingsysteem voor LNG
- 4.8 Gastoevoersysteem
- 4.9 Machinekamers
- 4.10 Ventilatiesysteem
- 4.11 Temperaturen en druk (uitlezen van een schema van de druk- en temperatuurverdeling)
- 4.12 Afsluiters (met name de hoofdafsluiter voor gasvormige brandstof)
- 4.13 Drukontlastventielen
- 4.14 Besturing, monitoring en veiligheidssystemen
- 4.15 Alarmen en gasdetectie

### **5. Onderhoud en controle van het LNG-systeem**

- 5.1 Dagelijks onderhoud
- 5.2 Wekelijks onderhoud
- 5.3 Regelmatig onderhoud
- 5.4 Fouten en storingen
- 5.5 Documentatie van de onderhoudswerkzaamheden

### **6. Bunkeren van LNG**

- 6.1. Kenteken overeenkomstig het RPR
- 6.2 Voorwaarden voor het stilliggen en meren tijdens het bunkeren
- 6.3 Procedure voor het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG)
- 6.4 Gasontlading en spoeling van het LNG-systeem
- 6.5 Uniforme controlelijsten en opleveringscertificaat
- 6.6 Veiligheidsmaatregelen tijdens het bunkeren en evacuatieprocedures

### **7. Voorbereiding van het LNG-systeem voor onderhoudswerkzaamheden aan het schip**

- 7.1 Gasontlading en spoeling van het LNG-systeem voorafgaand aan onderhoud of reparaties op de scheepswerf
- 7.2 Inert maken van het LNG-systeem
- 7.3 Procedure voor het legen van de opslagtank voor LNG
- 7.4 Eerste vulling van de opslagtank voor LNG (koeling)
- 7.5 Inbedrijfstelling na onderhoud of reparaties op de scheepswerf

### **8. Noodscenario's**

- 8.1 Noodmaatregelen en veiligheidsrol aan boord (inclusief veiligheidsplan en veiligheidsinstructies)
- 8.2 Verspreiding van vloeibaar aardgas (LNG) aan dek
- 8.3 Huidcontact met vloeibaar aardgas (LNG)

- 8.4 Vrijkomen van vloeibaar aardgas (LNG) in afgesloten ruimten (bijvoorbeeld in de machinekamers)
- 8.5 Verspreiding van vloeibaar aardgas (LNG) of aardgas in interbarrier ruimten (dubbelwandige tank, dubbelwandige leiding)
- 8.6 Brand in de nabijheid van de opslagtank voor LNG
- 8.7 Brand in de machinekamers
- 8.8 Specifieke gevaren bij het vervoer van gevaarlijke stoffen
- 8.9 Vastlopen van het schip of aanvaringen
- 8.10 Noodmaatregelen voor de terzake kundige bewaker
- 8.11 Noodmaatregelen voor de monitoring op afstand

## **B. PRAKTISCH GEDEELTE VAN DE CURSUS**

Het praktische gedeelte van de cursus omvat de volgende onderwerpen:

- 1. Vertrouwd maken met de inhoud van het managementsysteem van het schip, waaronder met name de onderdelen van het LNG-systeem
- 2. Controle van het veiligheidsbesef en gebruik van de veiligheidsuitrusting voor vloeibaar aardgas (LNG)
- 3. Controle van de kennis over de adequate documenten aan boord (veiligheidsrol en operationeel handboek)
- 4. Kennis over de afsluiters (met name de hoofdafsluiter voor gasvormige brandstof)
- 5. Kennis over de besturing, monitoring en veiligheidssystemen
- 6. Kennis over de onderhouds- en controleprocedures van het LNG-systeem
- 7. Kennis over de bunkerprocedure en vertrouwd maken met de bunkerprocedure
- 8. Kennis over de onderhoudsprocedures voor onderhoud en reparaties op de scheepswerf
- 9. Kennis over de noodscenario's
- 10. Brandbestrijding".

## **PROTOCOL 8**

### **Voorschriften voor schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken**

#### **Voortzetting van de werkzaamheden voor het opstellen van een standaard “controlelijst voor het bunkeren van vloeibaar aardgas” en de wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn**

##### **Besluit**

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar besluit 2015-I-7, waarin de CCR wijzigingen heeft aangenomen in het Rijnvaartpolitierglement en in het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn met betrekking tot het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG),

ernaar strevend de nog te verrichten regelgevende werkzaamheden zo snel mogelijk af te ronden,

verzoekt het Comité Politierglement, de in het Rijnvaartpolitierglement voorziene standaard voor een controlelijst voor het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) in oktober van dit jaar af te ronden en verleent het Comité Politierglement de bevoegdheid, deze standaard goed te keuren, te publiceren en wanneer nodig, te actualiseren,

verzoekt het Comité Reglement van Onderzoek, het voorstel voor de aanvulling van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn met specifieke bepalingen voor schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken, af te ronden en deze op de plenaire zitting in het najaar van 2015 ter goedkeuring voor te leggen.

## **PROTOCOL 9**

### **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 2014 en de vooruitzichten voor 2015.

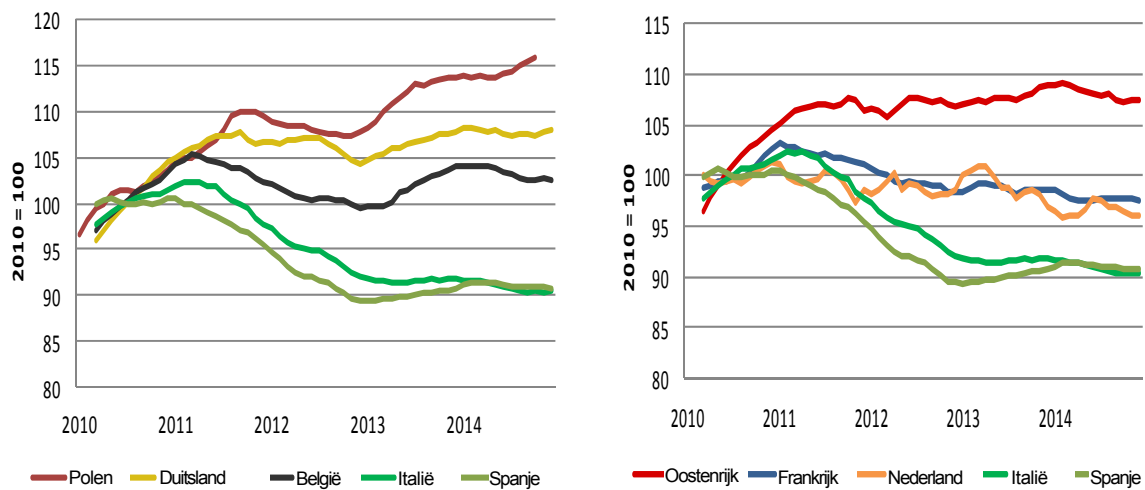
### **Bijlage**

**Verslag voor de Centrale Commissie over de economische situatie  
in de Rijnvaart in 2014 en de vooruitzichten voor 2015**

**I. Economische randvoorwaarden, vervoersvolume en vervoersprestatie**

De **economische ontwikkeling in Europa** verliep in 2014 zeer moeizaam. Kenmerkend hiervoor zijn de stagnerende industriële productie en de toenemende werkloosheid in veel landen van de eurozone. De industriële productie in Frankrijk, Italië en Nederland is sinds begin 2010 teruggelopen (zie onderstaande grafiek). In Duitsland, België en Oostenrijk was sprake van een toename. De economische problemen van de Zuid-Europese landen (Italië, Spanje) zijn duidelijk zichtbaar.

**Afb. 1 en 2: Ontwikkeling van de industriële productie in afzonderlijke Europese landen (index 2010 = 100) \***



Bron: Eurostat, berekeningen CCR. \* afgeronde cijfers (voortschrijdend gemiddelde van 5 maanden) van de oorspronkelijke gegevens

De over het algemeen geringe economische activiteit is te verklaren door inherente onevenwichtigheden in de eurozone, vooral de grote kloof tussen het concurrentievermogen van Duitsland enerzijds en dat van de Zuid-Europese landen anderzijds. Om het concurrentievermogen van de Zuid-Europese landen te verbeteren, waren en zijn er sterke besparingen nodig in zowel de particuliere als overheidssector, hetgeen een negatief effect heeft gehad op de consumptie. Daarnaast wordt de Europese economie onder druk gezet door de zwakke groei in de BRIC-landen.<sup>1</sup>

De Europese Commissie heeft in februari 2015 haar conjunctuurprognose voor 2015 en 2016 naar beneden bijgesteld. Ze gaat er desondanks van uit dat de groei in 2015 en 2016 zal aantrekken.

<sup>1</sup> Zie hiervoor ook: Deutsche Bank Research (2014), Vooruitzicht Duitsland van 2 december 2014



**Tabel 1: Groei van het reële BBP in Europa incl. prognoses voor 2015 en 2016**

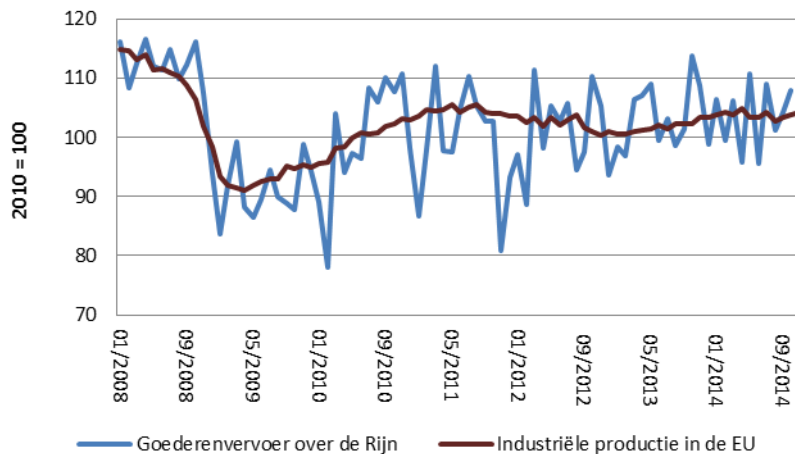
Groei (%)	2013	2014	2015	2016
België	0,3	1,0	1,1	1,4
Duitsland	0,1	1,5	1,5	2,0
Frankrijk	0,3	0,4	1,0	1,8
Nederland	-0,7	0,7	1,4	1,7
EU	0,0	1,3	1,7	2,1

Bron: Europese Commissie (2015), European Economic Forecast Winter 2015

Uit de volgende grafiek blijkt dat het **goederenvervoer** in het algemeen, en dat van de **Rijnvaart** in het bijzonder, een sterke correlatie vertoont met de industriële productie en dus met de economische problemen in de eurozone.<sup>2</sup> Door de geringe kracht van de industriële productie kan ook het goederenvervoer over de Rijn niet wezenlijk toenemen.

Tegen de achtergrond van bovengenoemde prognoses moet ook voor 2015 en 2016 worden uitgegaan van een zeer zwakke groei van het goederenvervoer over de Rijn.

**Afb. 3: Maandelijks vervoersvolume over de traditionele Rijn en de industriële productie in de Europese Unie (index 2010 = 100)**

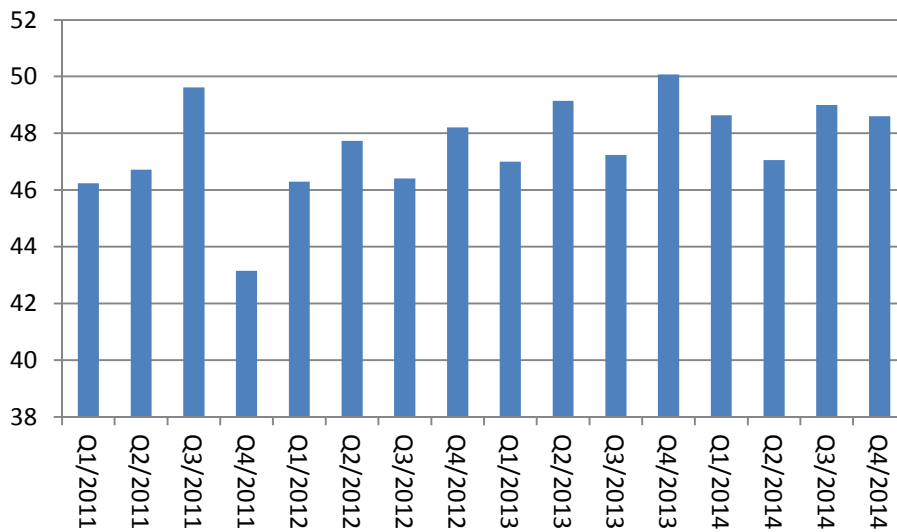


Bron: Destatis, Eurostat

In totaal werd er in 2014 193,3 mln. ton vervoerd over de traditionele Rijn, tegenover 193,4 mln. ton in 2013. Voor 2014 is derhalve sprake van een stagnatie van het goederenvervoer.

<sup>2</sup> Voor de Rijnvaart is vooral de industriële productie in Duitsland van belang, aangezien een groot deel van het goederenvervoer over de Rijn uit grondstoffen voor de Duitse staal- en chemische industrie bestaat.

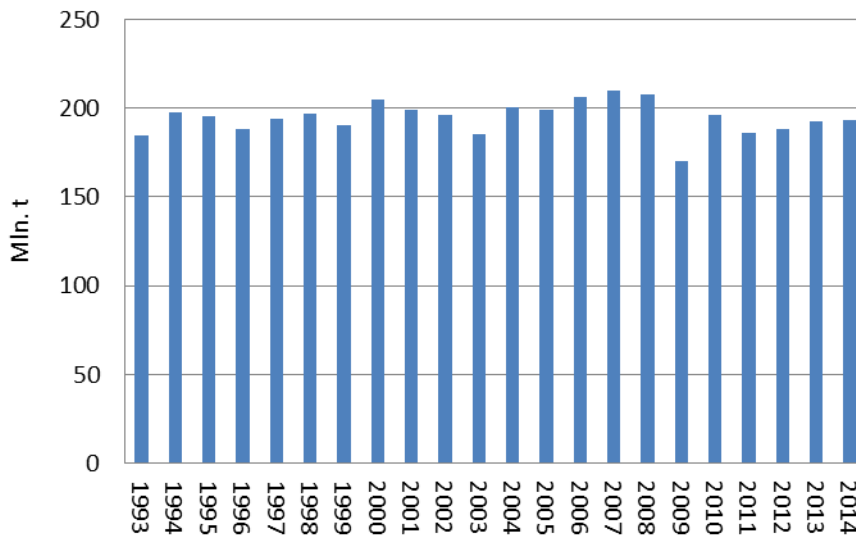
**Afb. 4: Goederenvervoer over de Rijn per kwartaal (2011-2014)**



Bronnen: berekeningen van het CCR-secretariaat met gegevens van destatis

De volgende grafiek laat zien dat het goederenvervoer over de Rijn ook na inmiddels zes jaar nog steeds niet het niveau van voor de crisis van de periode 2005 tot 2008 heeft bereikt.

**Afb. 5: Jaarlijkse goederenvervoer over de Rijn (1994-2014)**



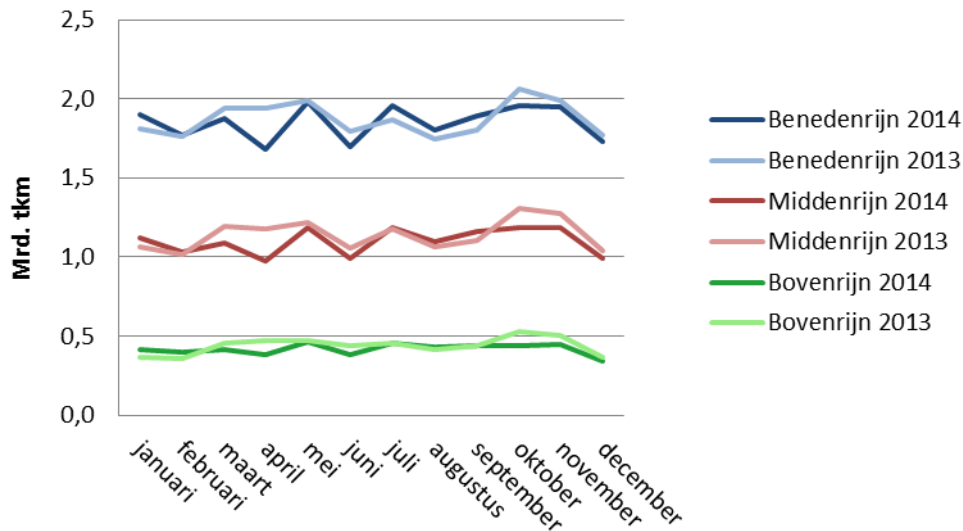
Bron: destatis en berekening CCR

De **vervoersprestatie** bedroeg in 2014 40,4 mld. tkm. Dat is een lichte achteruitgang van circa 2% ten opzichte van dezelfde periode in 2013. Zo lag de vervoersprestatie in 2013 op 41,4 mld. tkm. In 2014 was april een zwakke maand, zoals ook duidelijk blijkt uit de onderstaande grafiek.

De vervoersprestaties van de drie segmenten van de traditionele Rijn lopen zeer uiteen. De Benedenrijn is goed voor iets meer dan de helft van de totale vervoersprestatie over de traditionele Rijn, de Middenrijn voor circa een derde en de Bovenrijn voor ongeveer een achtste. In absolute cijfers komt dit voor de eerste drie kwartalen van 2014 neer op het volgende:

- Benedenrijn: 22,2 mld. tkm
- Middenrijn: 13,2 mld. tkm
- Bovenrijn: 5,0 mld. tkm
- Totale traditionele Rijn: 40,4 mld. tkm.

**Afb. 6: Vervoersprestatie over de traditionele Rijn per Rijnsegment 2013-2014**



Bronnen: berekening CCR-secretariaat met gegevens van destatis

## II. Situatie in de drogeladingvaart

### a) Vervoersvolumes

#### **Landbouwproducten inclusief levensmiddelen en veevoeders**

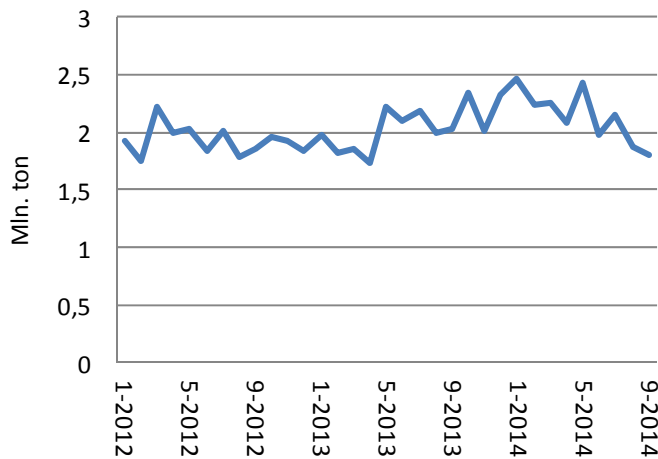
In 2014 werd er over de Rijn 12,1 mln. ton aan land- en bosbouwproducten vervoerd. Dat was een daling ten opzichte van 2013 met 5%. Vooral in april lag het vervoersvolume duidelijk lager dan het meerjarige gemiddelde (zie ook de grafiek voor de vervoersprestatie).

Daarentegen steeg het vervoer van levensmiddelen en veevoeders aanzienlijk: van 7,0 mln. ton (2013) naar 7,5 mln. ton (2014). In totaal werd er in beide segmenten samen 19,1 mln. ton vervoerd, tegenover 19,7 mln. ton in 2013.

#### **Ertsen, metalen en metaalproducten**

Het vervoer van ertsen over de Rijn steeg van 24,6 mln. ton naar 25,5 mln. ton. Het vervoer van metalen en metaalproducten nam even sterk toe, van 10,6 mln. ton naar 11,4 mln. ton. Zoals uit de volgende grafiek blijkt, liep het vervoer van ertsen in de loop van het jaar echter deels terug. Een verklaring hiervoor vormt de tijdelijk verlaagde staalproductie, die door uitzonderlijke factoren zoals reparaties werd veroorzaakt.

**Afb. 7 : Maandelijks vervoer van ijzererts over de traditionele Rijn**



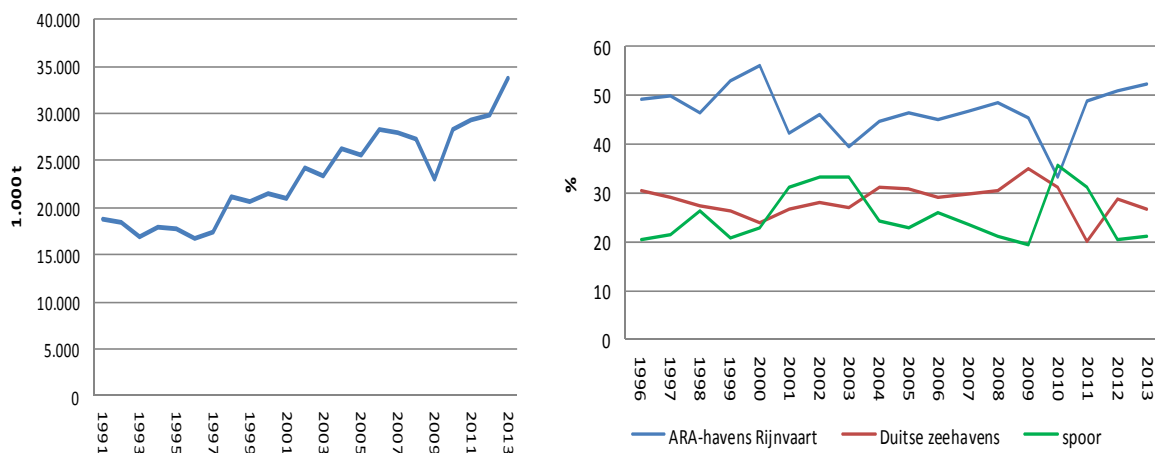
Bron: berekening CCR met gegevens van destatis

De staalproductie bereikte begin 2015 in Duitsland weer een stabiel niveau. Positief was ook het feit dat het aantal nieuwe orders voor gewalst staal in het laatste kwartaal van 2014 met 1,4% is toegenomen ten opzichte van dezelfde periode in het jaar ervoor, en daarmee voor het zesde achtereenvolgende kwartaal.<sup>3</sup> De Europese staalvereniging EUROFER gaat voor 2015 uit van een groei van het staalverbruik in Europa met 2,5%.

### Steenkool

Het vervoer van vaste brandstoffen over de Rijn is nauw verbonden met het steenkoolverbruik van de energiesector en de staalindustrie. Deze sectoren zijn voor hun steenkoolbehoefte vrijwel geheel afhankelijk van invoer. Duitsland importeert ongeveer 87% van zijn behoefte aan steenkool, cokes en briketten.<sup>4</sup> Het transport van de ingevoerde volumes naar Duitsland verloopt voor meer dan 50% over de Rijn.

**Afb. 8 / 9 : Vervoer van steenkool over de Rijn (1991-2014) en modal split bij Duitse invoer van steenkool**



Bron: berekening CCR met gegevens van destatis en de Vereniging van Duitse steenkoolimporteurs

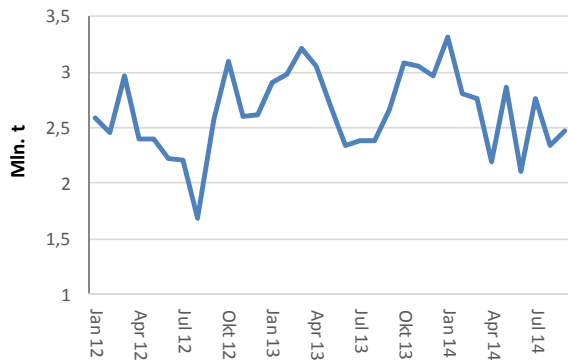
<sup>3</sup> Bron: Deutsche Wirtschaftsvereinigung Stahl

<sup>4</sup> Bron: Bondsinstituut voor Geowetenschappen en grondstoffen (2014), Energiestudie 2014 – Reserven, Ressourcen und Verfügbarkeit von Energierohstoffen, (Reserves, ressources en beschikbaarheid van energiegrondstoffen) blz. 12.

Het verbruik van steenkool in elektriciteitscentrales liep in Duitsland met 12% terug tot een waarde van circa 37 mln. ton. De belangrijkste redenen hiervoor waren de milde winter en het toegenomen gebruik van hernieuwbare energiebronnen. De staalindustrie had door de hogere staalproductie iets meer cokes nodig (17,8 mln. ton; +1%).<sup>5</sup> In totaal werd in 2014 ongeveer 56,2 mln. ton steenkool verbruikt, hetgeen een daling van 8% ten opzichte van 2013 betekent.

Deze ontwikkelingen leidden in 2014 tot iets minder vervoer van steenkool over de Rijn. Tijdens heel 2014 werd 31,8 mln. ton vervoerd. Dat was bijna twee miljoen ton minder dan in 2013.

**Afb. 10: Maandelijks vervoersvolumes van steenkool over de traditionele Rijn**



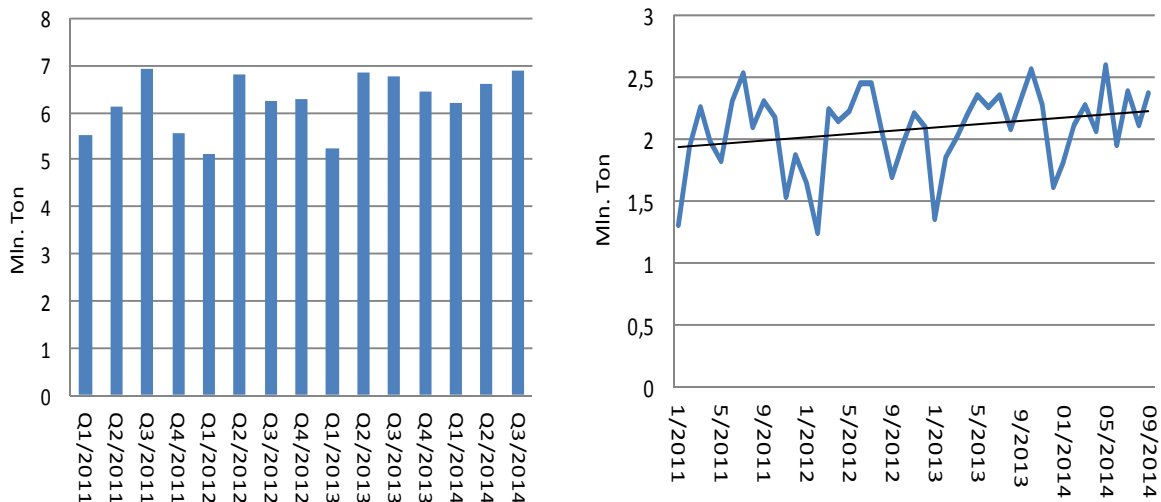
Bron: berekening CCR-secretariaat met gegevens van destatis

In de zeehaven van Rotterdam liet de overslag van steenkool gemeten over het gehele jaar 2014 ook een lichte daling van 1% zien, met een overslagvolume van 30,4 mln. t.

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

In dit bulkgoederensegment bedroeg het vervoersvolume 19,7 mln. ton, hetgeen een stijging van 5% is ten opzichte van 2013. De licht stijgende lijn van de afgelopen jaren wordt hiermee voortgezet.

**Afb. 11 / 12: Vervoer van zand, aarde en bouwmaterialen over de traditionele Rijn per kwartaal (links) en per maand (rechts)**



Bron: berekening CCR met gegevens van destatis

5

Bron: Consortium Energiebalansen

### Containers

Het containervervoer kende in 2014 een sterke groei. Dat geldt zowel voor de TEU-volumes, als voor het aantal containers en – in iets mindere mate – voor het vervoerde goederengewicht.

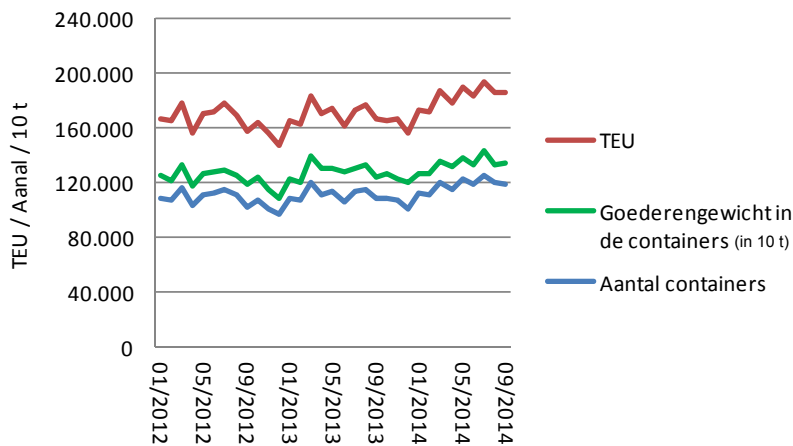
**Tabel 2 : Containervervoer over de Rijn in 2013 en 2014**

	Aantal containers	Mln. TEU	In containers vervoerd goederengewicht (mln. t)
<b>2013</b>	1,3 Mln.	2,0 Mln.	15,3
<b>2014</b>	1,4 Mln.	2,2 Mln.	15,8
<b>Groei (%)</b>	+6,3 %	+7,6 %	+3,8 %

Bron: berekening CCR met gegevens van destatis

Het containervervoer nam daarmee 2014 nog sterker toe dan in 2013, waarbij de toename van het vervoerde goederengewicht deze keer iets lager uitviel dan het TEU-volume en het aantal containers. Toch komt het volume van 15,8 mln. ton neer op een aanzienlijke stijging van 3,8% ten opzichte van 2013.

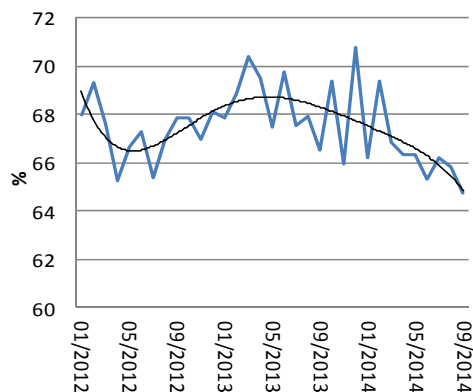
**Afb. 13 : Maandelijkse containervervoer over de Rijn (1/2012 – 9/2014)**



Bron: berekening CCR met gegevens van destatis

Toch moet ook worden vermeld dat het percentage lege containers licht is toegenomen. De volgende grafiek laat dan ook zien dat het aantal beladen containers in 2014, net als in 2013, enigszins is gedaald. Dit bedraagt thans circa 65%.

**Afb. 14: Percentage beladen TEU van het totale vervoersvolume op de traditionele Rijn (in %)**



Bron: berekening CCR

De zeehavenoverslag van containers steeg in Rotterdam met 5,2% (goederengewicht), 5,8% (TEU) en 5,4% (aantal containers). In totaal kan voor het gehele jaar worden geconstateerd dat de vraag naar vervoer van containers, zowel in de zeehandel als in de binnenvaart, aanmerkelijk is toegenomen.

## b) Vrachtprijzen

De verhouding tussen vraag en aanbod wordt door de slechts zwak toenemende vervoersvolumes nog altijd gekenmerkt door overcapaciteit.

In 2014 was er daarom voor de vrachtprijzen sprake van stagnerende tot slechts minimaal stijgende prijzen.

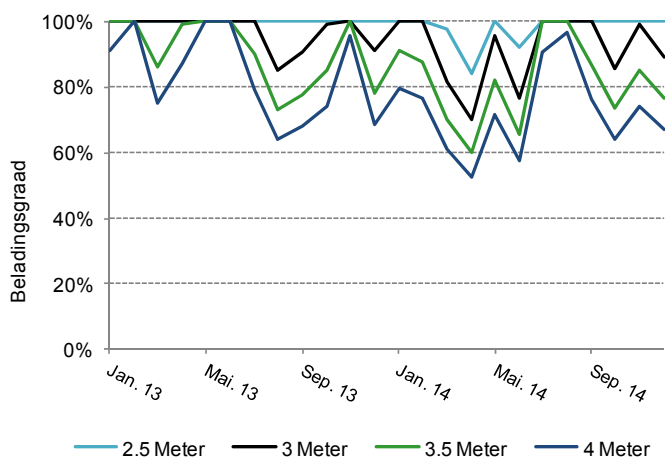
## c) Waterstanden

Aan de *Benedenrijn* zijn de waterstanden van nature zeer hoog, zodat vrijwel het gehele jaar de laadcapaciteit zo goed als volledig kan worden benut. Dit gold in 2014 ook voor de waterstanden bij de peilschaal in Duisburg-Ruhrort. Voor schepen met een diepgang van 2,5 tot 3 meter was de maximale beladingsgraad bijna 100%. Voor schepen met een diepgang van 3,5 tot 4 meter week de maximaal haalbare beladingsgraad alleen in de lente van 2014 iets af van de 100%-grens en daalde toen tijdelijk tot 70 of 80%.

In Kaub aan de *Middenrijn* daalden de waterstanden in de loop van de tweede helft van 2013. In de lente van 2014 werd een relatief minimum bereikt, uitgaande van de jaren 2012, 2013 en 2014 als referentieperiode.<sup>6</sup> Dienovereenkomstig daalde tot het voorjaar van 2014 de maximaal haalbare beladingsgraad van de schepen. Schepen met een diepgang van 2,5 meter konden hun laadruimte in april nog voor 84% benutten, voor schepen met een grotere diepgang was de maximale beladingsgraad lager.

In de zomer van 2014 stegen de waterstanden aanmerkelijk en was weer voor alle scheepscategorieën een zeer hoge beladingsgraad mogelijk. In het najaar van 2014 was de situatie ongeveer te vergelijken met die in het najaar van 2013.

**Afb. 15 : Gevolgen van de waterstanden bij Kaub/Middenrijn voor de maximale beladingsgraad van verschillende scheepscategorieën (diepgang van 2,5 meter tot 4 meter)**

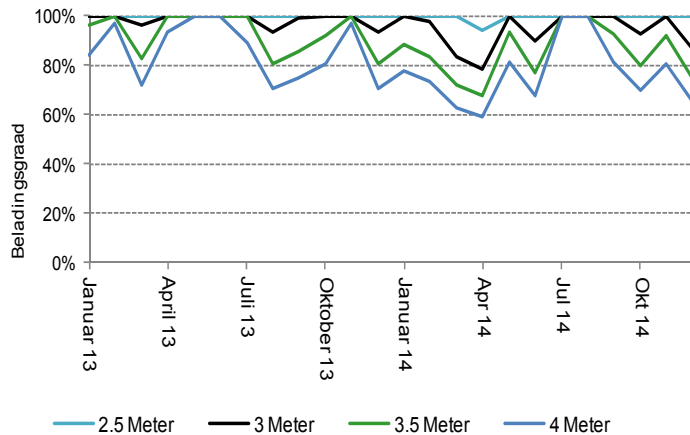


Bron: berekening CCR met gegevens van de Duitse water- en scheepvaartautoriteit (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, WSV), beschikbaar gesteld door het Duitse instituut voor waterkunde (Bundesanstalt für Gewässerkunde, BfG)

<sup>6</sup> In april 2014 bedroeg het gemiddelde waterpeil bij Kaub 129 cm en daarmee was dit het laagste peil in de periode 2012-2014

De waterstand aan de Bovenrijn, gemeten bij de peilschaal in Maxau-Karlsruhe, kende een vergelijkbare ontwikkeling als die bij Kaub aan de Middenrijn. Ook hier daalden de waterstanden tussen de herfst van 2013 en de lente van 2014 sterk, waardoor de maximale beladingsgraad terugliep tot 60 tot 80%. De rest van het jaar was het waterpeil weer hoger.

**Afb. 16 : Gevolgen van de waterstanden bij Maxau-Karlsruhe/Bovenrijn voor de maximale beladingsgraad van verschillende scheeps categorieën (diepgang van 2,5 meter tot 4 meter)**



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

### III. Situatie in de tankvaart

#### a) Vervoersvolumes

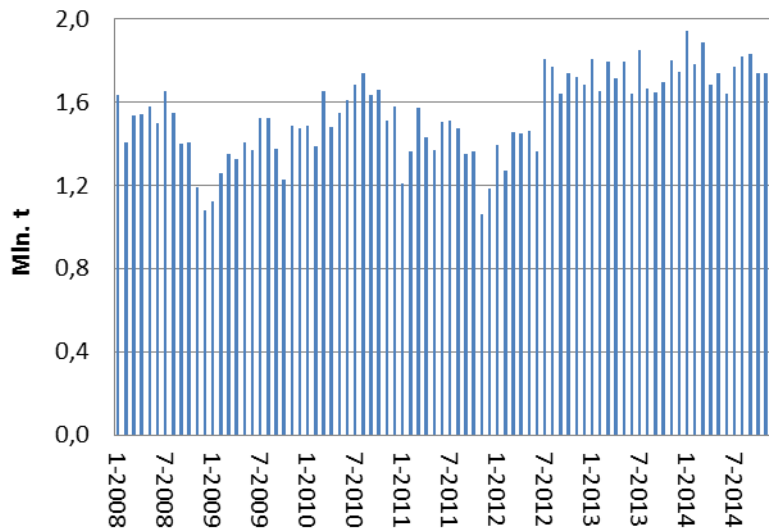
##### **Chemische producten**

Met een volume van 21,2 mln. ton werden er in 2014 2% meer chemische producten over de Rijn vervoerd dan het jaar ervoor. Van belang hierbij was het feit dat de licht dalende trend van de eerste helft van 2014 in de tweede helft van het jaar tot stilstand kwam. Vanaf juli namen de volumes elke maand toe. Ook de gedaalde brandstofprijzen kunnen hieraan hebben bijgedragen, als gevolg van de prijsdaling van ruwe olie en aardolieproducten.

De Duitse chemische industrie is voorzichtig optimistisch over de nabije toekomst. Voor 2015 gaat de organisatie van de chemische industrie (VCI) uit van een vergelijkbaar hoge productie- en omzettoename als vorig jaar (van +1,5%).



**Afb. 17 : Maandelijks vervoer van chemische producten over de traditionele Rijn**

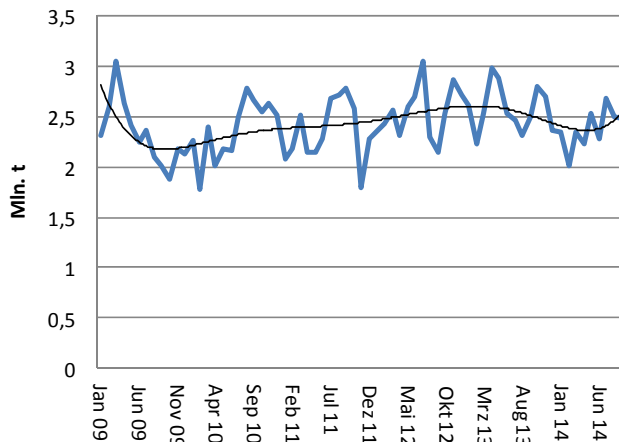


Bron: destatis, berekening door het CCR-secretariaat

**Aardolieproducten**

Het vervoersvolume van aardolieproducten bedroeg 29,4 mln. ton tegenover 30,4 mln. ton in 2013. Dit staat gelijk aan een daling van 5%. Toch namen de volumes in 2014 in de loop van het jaar maandelijks licht toe. Ook de overslag van aardolieproducten in de zeehaven van Rotterdam kende in 2014 over het gehele jaar gemeten een gelijkaardige daling (-8%).

**Afb. 18 : Vervoersvolumes van vloeibare aardolieproducten over de Rijn**



Bron: destatis; berekening CCR

De scherpe val van de olieprijs zorgde in de loop van het jaar voor een opleving.

Zo heeft de forse prijsduik tegen het einde van 2014 op de termijnmarkten voor een kentering gezorgd. Er werd weer gerekend op hogere olieprijsen, een verwachting die wordt aangeduid als 'contango' en die de opslag van aardolieproducten weer winstgevend maakt. Aan het begin van 2015 is de opslagactiviteit in Rotterdam dan ook toegenomen. Dit heeft invloed op het binnenvaartvervoer van aardolieproducten naar de opslagplaatsen.

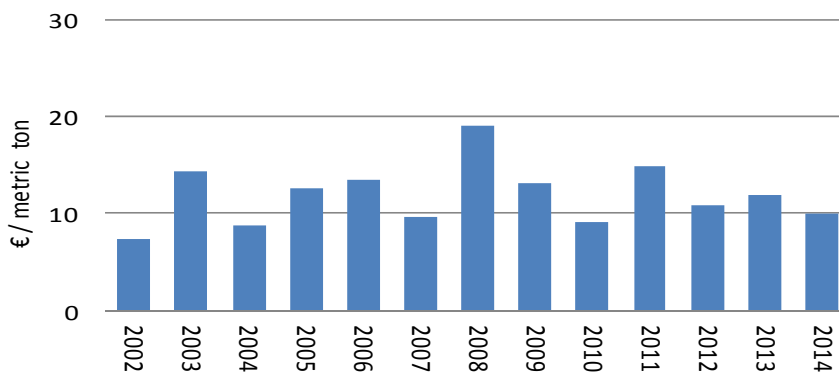
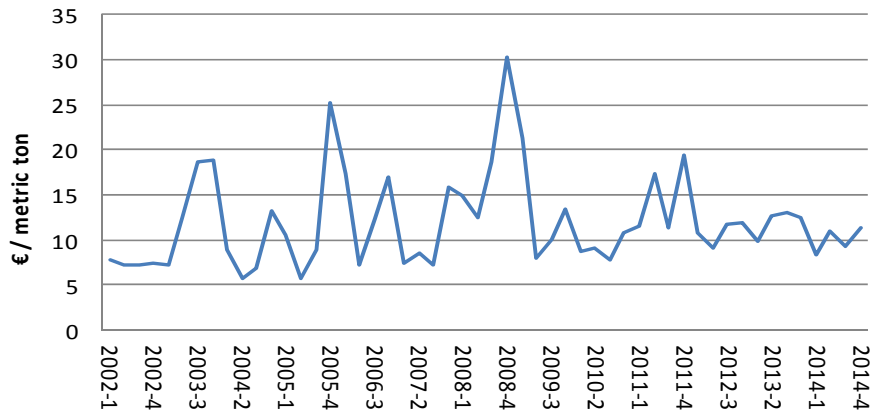
De vooruitzichten voor 2015 zien er vrij rooskleurig uit en er kan dan ook worden uitgegaan van een toename van de vervoersvolumes. De redenen hiervoor zijn de lage prijzen, die zouden moeten leiden tot meer aankopen van stookolie, het kernsegment van de aardolieproducten die over de Rijn worden vervoerd. De toename in de opslag in het ARA-gebied zou ook een positief effect kunnen hebben op de vervoersvraag.

## b) Vrachtprijzen

Het niveau van de vrachtprijzen in de tankvaart lag in 2014 gedurende het hele jaar onder het niveau van 2013. Het verschil was het grootst in het derde kwartaal. Ondanks de verbeterde randvoorwaarden (sterke daling van de stookolieprijzen in de herfst) en ondanks het feit dat de vervoersvraag voor aardolieproducten elke maand toenam, kwam er geen positieve beweging in de vrachtprijzen.

De verklaring hiervoor is vooral de aanwezige overcapaciteit in de tankvaart (zie hoofdstuk IV 'Laadruimtecapaciteit').

**Afb. 19 / 20 : Gemiddelde vrachtprijzen voor vervoer in de tankvaart vanaf Rotterdam\***



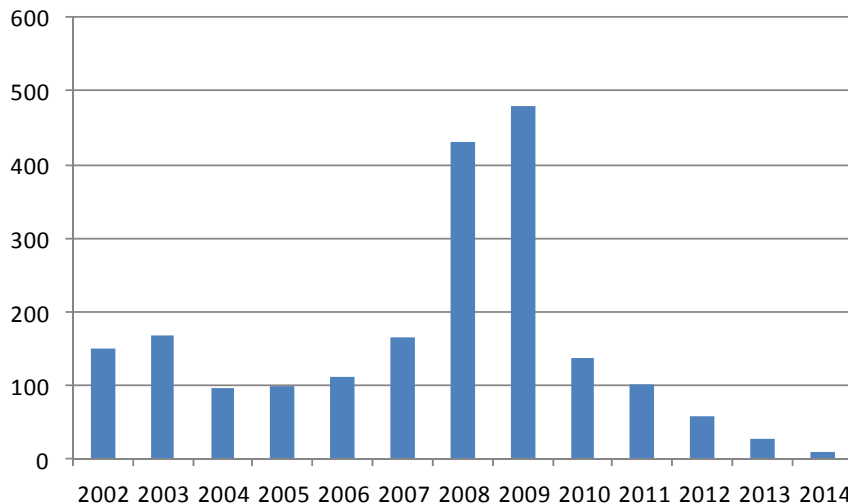
Bron: berekening CCR-secretariaat met gegevens van PJK International. \* Gemiddelde van de vrachten naar Duisburg, Dortmund, Keulen, Frankfurt a.M., Karlsruhe, Bazel.

## IV. Ontwikkeling van de laadcapaciteiten

### **Drogeladingvaart**

In 2014 liep de bouw van nieuwe schepen in de West-Europese drogeladingvaart verder terug. Dat leidde volgens gegevens van de IVR tot het zeer geringe aantal nieuwe schepen van drie duwbakken, twee motorvrachtschepen en één sleepboot. Deze eenheden hadden samen een capaciteit van circa 9000 ton. De belangrijkste oorzaken voor de verdere vermindering van het aantal nieuwe schepen zijn de geringe stimulansen om in nieuwe scheepsruimte te investeren, aangezien de vrachtprijzen nu al meerdere jaren stagneren en de volumes maar mondjesmaat toenemen.

**Afb. 21: Nieuwe laadcapaciteiten in de drogeladingvaart in 1.000 t (2002-2014)**



Bron: IVR.

Het aantal gesloopte schepen is in de Belgische binnenvaart in 2014 verder afgenomen en ligt nu onder één procent van de vloot. Voor Nederland en Duitsland zijn nog geen cijfers beschikbaar.

### **Tankvaart**

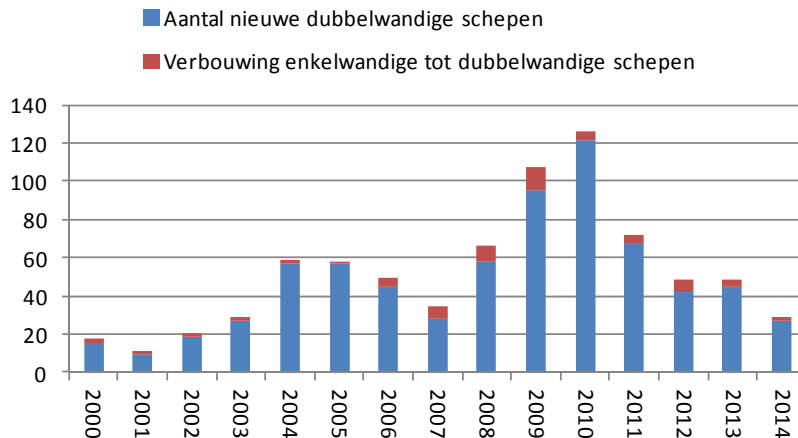
Nadat het aantal nieuw gebouwde tankschepen in 2010 een hoogtepunt bereikte, is het de afgelopen jaren teruggelopen. In 2013 kwamen er nog 45 nieuwe dubbelwandige schepen op de markt, maar in 2014 slechts 27 (zie grafiek). Het aantal enkelwandige schepen dat is omgebouwd tot dubbelwandige schepen is nog steeds bijzonder gering.

Nederland kent het grootste aantal nieuw gebouwde schepen met 15 eenheden, gevolgd door Duitsland (9 tankschepen), België (3 tankschepen) en Zwitserland (1 tankschip).

Bovendien hebben de tankschepen in Nederland gemiddeld een aanzienlijk grotere laadcapaciteit dan de Duitse schepen (3600 ton tegenover 2000 ton). De totale laadcapaciteit van de 27 nieuwe eenheden bedraagt 80.000 tot 85.000 ton, oftewel 3% van de vloot.

Ondanks de daling van het aantal nieuw gebouwde schepen is het tonnage van de vloot in Europa tussen 2005 en 2013 met de helft gestegen. Het aantal schepen was in 2013 echter slechts 8% hoger dan in 2005. Dit betekent dus dat de gemiddelde laadcapaciteit van de vloot een vlucht heeft genomen (met 40% naar nu 1950 ton).

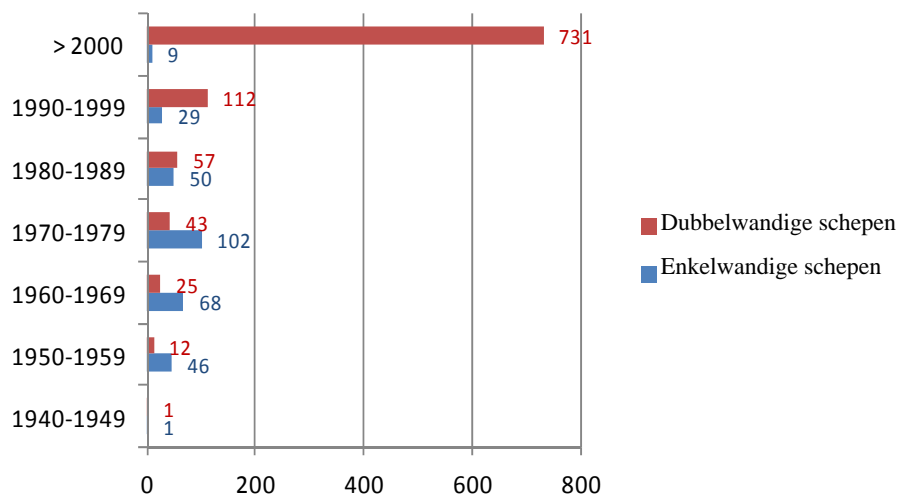
**Afb. 22: Aantal nieuw gebouwde dubbelwandige schepen en verbouwing van enkelwandige tot dubbelwandige schepen (aantal)**



Bron: EBIS

De Europese tankschepen hebben door de golf aan nieuw gebouwde schepen van de afgelopen 15 jaar een zeer lage gemiddelde leeftijd. Dit is mede dankzij het feit dat er steeds minder enkelwandige schepen zijn. De overgrote meerderheid van de schepen is na 2000 gebouwd (zie grafiek).

**Afb. 23: Aantal schepen per bouwjaar in de Europese tankvaart**



Bron: EBIS

De overcapaciteit is ondanks het lagere aantal nieuw gebouwde schepen in de tankvaart nog zeer hoog. Door de verwachte achteruitgang van de vervoersvraag in de tankvaart in 2014 is de overcapaciteit in 2014 niet minder geworden. De afgelopen jaren is het aantal enkelwandige schepen stapsgewijs teruggebracht, hetgeen is terug te zien aan het sinds 2010 licht krimpemde totale aantal tankschepen in Europa.<sup>7</sup> Dit is echter niet voldoende om de overcapaciteit afdoende te verminderen.

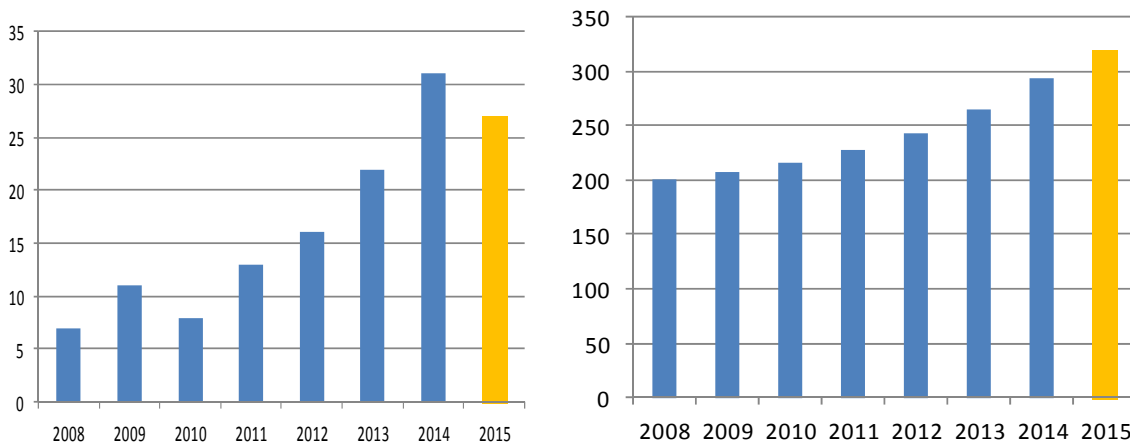
<sup>7</sup> Het aantal tankschepen is licht gedaald, maar niet het totale tonnage.

Halverwege 2014 stonden er in Nederland nog een kleine 40 tankschepen in de orderboeken, met een totale capaciteit van 157.000 ton. Een deel van deze schepen zal waarschijnlijk niet afgebouwd worden, maar enkele zullen in 2015 en 2016 op de markt komen.<sup>8</sup>

### **Passagiersvaart**

In 2014 kwamen er 31 nieuwe passagiersschepen op de markt; een hoogtepunt tot nu toe. Voor het lopende jaar wordt uitgegaan van een aanhoudend hoog aantal van 27 nieuwe schepen. De vloot van passagiersschepen in de EU zou daarmee in 2015 de grens van 300 eenheden kunnen overschrijden. Het leeuwendeel van deze schepen is bestemd voor Midden- en West-Europa en vaart dus op de Rijn en zijn zijrivieren, alsmede op de Donau.

**Afb. 24 / 25: Aantal nieuwe schepen en vloot van passagiersschepen in de EU (incl. prognose voor 2015)\***



Bron: Hader & Hader (2014), *The River Cruise Fleet Handbook 2014/2015*. \* links: aantal nieuwe schepen; rechts: vloot. 2015: cijfer uit de orderboeken.

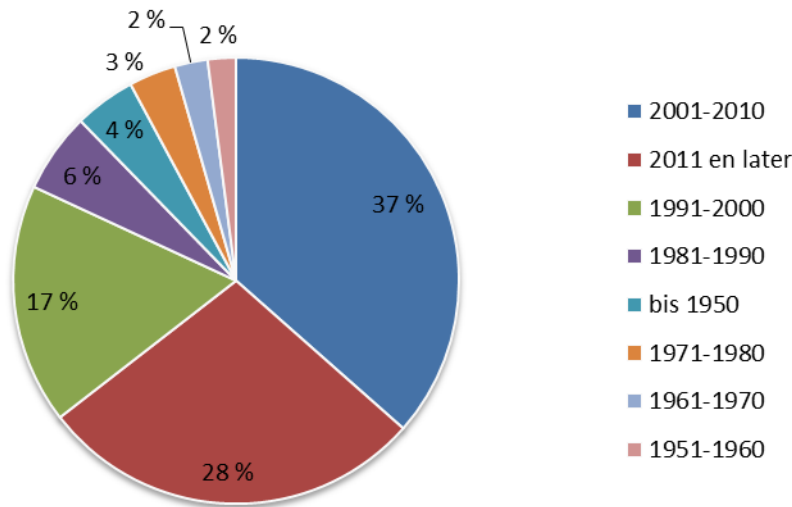
De schepen die tussen 2001 en 2014 op de markt kwamen, hebben een gemiddelde capaciteit van 167 tot 170 bedden. De gemiddelde passagierscapaciteit van de bestaande vloot ligt daar met 144 bedden duidelijk onder.

Een kleine twee derde van de riviercruiseschepen die in de EU varen, werd tussen 2001 en 2014 gebouwd. Qua beddencapaciteit ligt het aandeel van deze bouwjaarklassen zelfs nog iets hoger, namelijk rond de 70%. Hieruit blijkt overduidelijk hoe sterk de vloot de afgelopen 14 jaar is uitgebreid.

Het aantal schepen dat uit bedrijf werd genomen, was de afgelopen jaren zeer klein. Sinds 2005 zijn ongeveer 12 schepen uit de vaart genomen, terwijl er in dezelfde periode circa 150 nieuwe eenheden bijkwamen. Het percentage schepen dat aan de vloot wordt onttrokken is minimaal.

<sup>8</sup> Bron: Rabobank (2014), Toekomstvisie tankvaart, 14. Mai 2014; Rabobank (2014), Op Koers – Tankvaart, Oktober 2014

**Afb. 26: Verdeling van de riviercruiseschepen in de EU per bouwjaar (in % van de vloot)**



Bron: Hader & Hader (2014)

Van de 12 schepen die van de markt verdwenen, werden er vijf omgebouwd tot 'Floatel', ofwel drijvende hotels, die in steden voor anker liggen en op die manier de hotelcapaciteit van een stad vergroten. Een ander schip werd omgebouwd tot jeugdherberg en één tot evenementenschip. Twee schepen gingen volledig verloren (waarvan één door brand) en slechts één schip werd gesloopt.

## V. Exploitatieomstandigheden in 2014

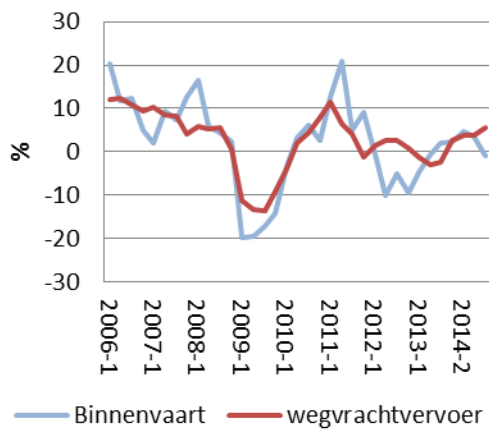
De evolutie van de omzet in de binnenvaart is verschillend voor de goederenvaart en de passagiersvaart. De **evolutie van de omzet van het goederenvervoer** vertoonde in de eerste helft van 2014 in de Nederlandse en Duitse binnenvaart nog een licht opwaartse trend. Zo steeg de omzet in Nederland met circa 4% en in Duitsland met circa 2% ten opzichte van 2013.

In de tweede helft van het jaar veranderde dit beeld. In Duitsland daalde de omzet tijdens de tweede helft van het jaar met 3% en ook Nederland kreeg te maken met een daling.

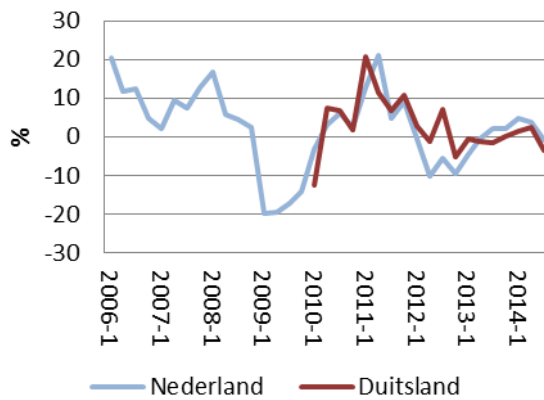
In totaal is de gemiddelde omzet in 2014 in Nederland dankzij een sterk eerste semester nog licht gestegen; Duitsland had echter te kampen met een lichte daling van 0,6%.

In Nederland kan een soortgelijke tendens als in het wegvrachtvervoer worden geconstateerd, waarbij de schommelingen in de omzet van het vrachtvervoer op de weg iets kleiner zijn dan die in de scheepvaart.

**Afb.27: Omzetevolutie per kwartaal in de Nederlandse en Duitse binnenvaart**



**Afb. 28: Omzetevolutie per kwartaal in de binnenvaart en het wegvrachtvervoer in Nederland**



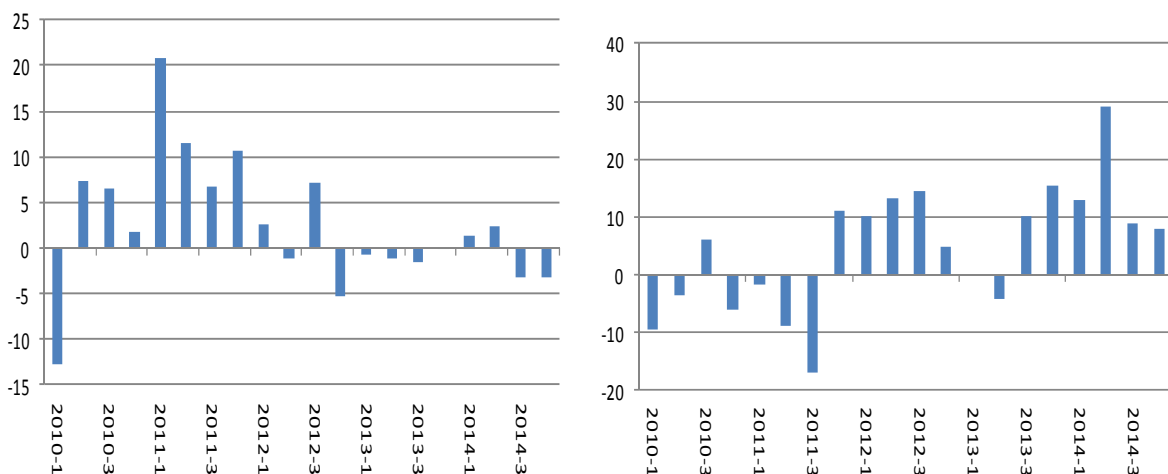
Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) en destatis. Omzet-verandering ten opzichte van het kwartaal van het jaar ervoor (in %).

In de passagiersvaart zijn er voor wat betreft de omzet grote verschillen te constateren met de goederenvaart. In Duitsland steeg de omzet in de passagiersvaart in 2014 met een cijfer dat boven de tien lag. De bruto-omzet was namelijk 14,7% hoger dan in 2013. Onderstaande afbeelding voor de passagiersvaart laat zien dat de bruto-omzet in de Duitse passagiersvaart in 2012, 2013 en 2014 per kwartaal ook al met een dergelijk percentage is toegenomen. Alleen tijdens de wintermaanden was een achteruitgang merkbaar, die echter vanwege seizoenschommelingen inherent is aan deze branche.

Het goederenvervoer kende tussen 2012 en 2014 een aanmerkelijk zwakkere omzetontwikkeling dan het personenvervoer. In 2011 profiteerde het goederenvervoer als gevolg van de lage waterstanden van hogere vrachtprijzen, hetgeen verklaart waarom de omzet in dat jaar zo hoog uitviel.

Gemiddeld gezien genoot de passagiersvaart in deze periode van een hogere omzet dan de goederenvaart.

**Afb. 29 / 30 : Omzetevolutie in de Duitse binnenvaart: een vergelijking tussen het goederenvervoer (links) en personenvervoer (rechts) - Gegevens in % ten opzichte van het kwartaal van het jaar**



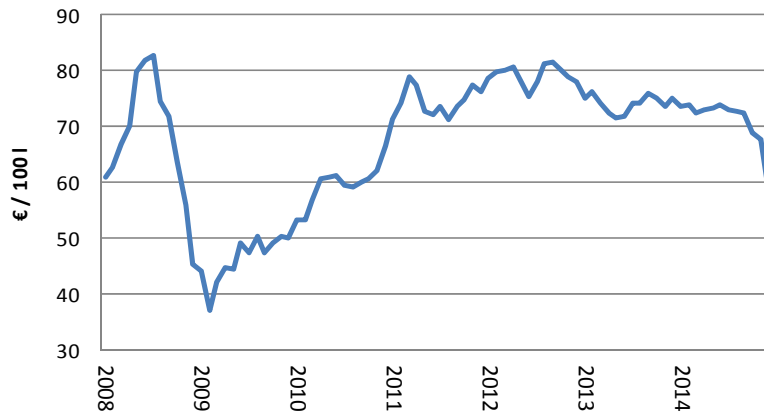
Bron: destatis / Genesis online

## Kostenontwikkeling

### Brandstofkosten

Een aanzienlijk deel van de bedrijfskosten van de binnenvaart (circa 30%) is terug te voeren op brandstofkosten. Deze worden grotendeels bepaald door de gasolieprijs, evenals de bedrijfsmodus bij het vervoer.<sup>9</sup> De gasolieprijs lag in 2014 gemiddeld 4% lager dan in 2013.<sup>10</sup> De ondernemingen hebben dus nog nauwelijks kunnen profiteren van de gekelderde olieprijs.

**Afb. 31: Maandelijks inkooprijzen per 100 liter gasolie in €**



Bron: CBRB zonder BTW en CNDI-kosten

### Personeelskosten

Zowel in het Nederlandse als in het Duitse bedrijfsleven stegen de lonen en salarissen het afgelopen jaar licht. In Duitsland werden op 1 juli de lonen in de goederenvaart lineair met 2,3% opgetrokken.<sup>11</sup>

### Kapitaalkosten

Wegens de ongunstige marktontwikkeling worden door banken hogere risicopremies geheven om het grotere kredietrisico van minder rendabele bedrijven af te dekken. Bepaalde segmenten ondervinden hierdoor principieel moeite om financiering te krijgen.

Over het algemeen is het renteniveau in Europa thans weliswaar bijzonder laag, maar dit kan alleen ter oriëntering dienen voor nieuwe kredietovereenkomsten en zoals hierboven beschreven, beoordelen de banken iedere kredietaanvraag afzonderlijk. Niet alle binnenvaartschippers profiteren daardoor van het lage renteniveau.

### Verzekeringskosten

Door het in evenredigheid met de zwakke ontwikkeling van de vervoersvraag afgenomen aantal schadegevallen zijn de verzekeringspremies licht gedaald. Deze trend is versterkt door de evolutie van de verzekeringswaarde van de schepen, die door de bank genomen licht gedaald is onder invloed van de zwakke marktontwikkeling.

<sup>9</sup> Stroomopwaarts /stroomafwaarts/beladingsgraad/snelheid, etc.

<sup>10</sup> Hierbij is rekening gehouden met het gehele jaar 2014.

<sup>11</sup> Bron: Bundesamt für Güterverkehr



### *Onderhoudskosten*

Deze kosten zijn volgens informatie van ondernemers in Duitsland ten opzichte van vorig jaar nauwelijks veranderd.<sup>12</sup> Een groot deel van de ondernemingen probeert reparatie- en onderhoudswerkzaamheden tot het hoogst noodzakelijke te beperken en de perioden tussen onderhoudsbeurten te rekken.

### *Samenvatting exploitatieomstandigheden*

Al met al zijn de kosten het afgelopen jaar licht gedaald en met het oog op de dalende brandstofprijzen kunnen ook voor 2015 lagere bedrijfskosten worden verwacht. Dit zal de marges voor veel binnenvaartondernemers verbeteren. Om de exploitatieomstandigheden in hun geheel nog verder te verbeteren, moeten echter niet alleen de kosten dalen, maar moet ook de omzet stijgen. Op dat vlak zijn de vooruitzichten minder rooskleurig. Een betere omzet is gezien de in 2015 naar verwachting slechts licht stijgende volumes en de aanhoudende druk op de vrachtprijzen als gevolg van de overcapaciteiten op dit moment niet te verwachten.

## **VI. Vooruitzichten voor 2015**

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

Naar verwachting zullen de vervoerde volumes in totaal licht toenemen, uitgaande van een verder herstel in de staalindustrie en de verwachte voortzetting van de positieve trends bij het vervoer van levensmiddelen en veevoeders, evenals dat van zand, aarde en bouwmaterialen. De teruglopende vervoersvolumes in de energiesector (steenkool) hebben echter een negatieve weerslag op het geheel. Deze achteruitgang is een gevolg van de milde winters en een toenemende vervanging van steenkool door hernieuwbare energiebronnen voor stroom en verwarming. Al met al zou de vraag naar vervoer over de traditionele Rijn in 2015 voorzichtig kunnen toenemen, met 1 tot 3%. Ook in de Nederlandse binnenvaart wordt voor 2015 gerekend op een toename van het volume met 1 tot 2%.<sup>13</sup>

Met het oog op de harde concurrentie op de Rijnmarkt en de huidige overcapaciteit zal deze groei echter niet volstaan om de vrachtprijzen wezenlijk te verhogen.

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

Positieve impulsen voor de vraag naar vervoer gaan uit van de verwachte groei in de aardoliesector. Hier zou de gekelderde olieprijs voor een opleving van het vervoer van lichte stookolie en brandstoffen kunnen zorgen (zie hiervoor de grafiek in de bijlage).

Ook de chemische industrie kent weer iets betere randvoorwaarden als gevolg van de dalende kosten door de ontwikkeling op de oliemarkt. De omvang van de toename van de vervoersvraag zal echter naar verwachting binnen de perken blijven en de grens van 3% nauwelijks overschrijden. In combinatie met de bestaande overcapaciteit zullen de vrachtprijzen waarschijnlijk minimaal stijgen.

---

<sup>12</sup> Bron: Bundesamt für Güterverkehr

<sup>13</sup> Zie hiervoor: ABN Amro (2014), Transport en Logistiek - prognoses

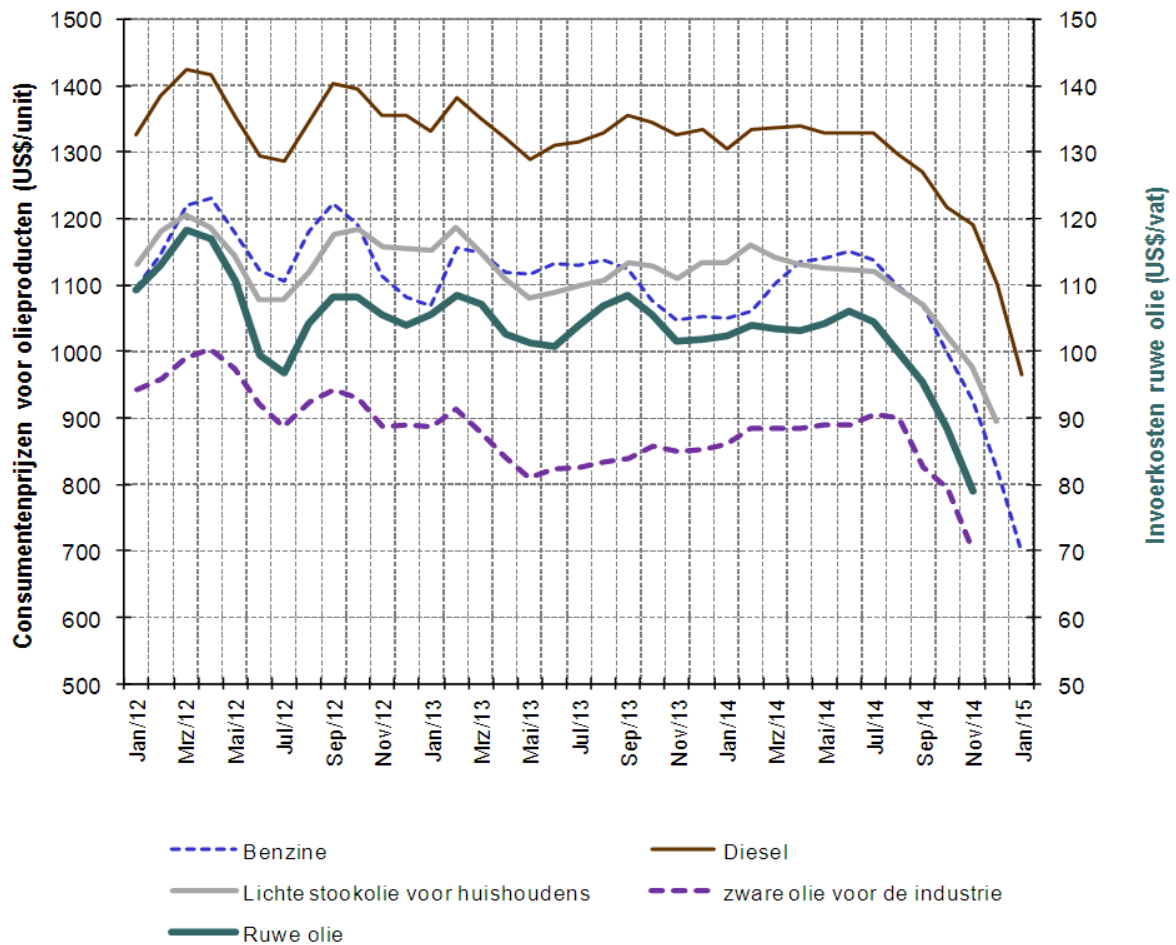
## Bijlage

**Tabel 3 : Vervoersvolumes op de traditionele Rijn in 2014**

<b>Goederensegment</b>	<b>Vervoersvolumes (mln. t)</b>	<b>Verandering ten opzichte van dezelfde periode in 2013 in %</b>
Land- en bosbouwproducten	12,1	-5,0
Levensmiddelen en veevoeders	7,5	+7,4
Ertsen	25,5	+ 3,8
Metalen	11,4	+ 7,4
Zand, aarde & bouwmaterialen	25,6	+ 1,3
Kolen	31,8	-5,6
Aardolieproducten	29,4	-5,0
Chemische producten	21,2	+ 2,0
Containers	15,8	+ 3,8
Overige goederen	13,0	
<b>Totaal</b>	<b>193,3</b>	<b>+/- 0%</b>

*Bron: berekeningen CCR met gegevens van destatis.*

Afb. 32: Consumentenprijzen voor aardolieproducten en invoerkosten van ruwe olie (Jan/2012 – Jan 2015) \*



Bron: International Energy Agency .

\* Cijfers in US-dollar per 1.000 liter, met uitzondering van de invoerkosten van ruwe olie (cijfers in US-dollar per vat).

\* Gewogen gemiddelde van de prijzen incl. Belasting, omgerekend in US-dollar met gebruik van de actuele wisselkoersen voor Frankrijk, Duitsland, Italië, Spanje, Groot-Brittannië, Japan, China en de VS.

## Vooruitzichten voor 2015

Segment	Productie/invoer	Aandeel in het totale vervoer	Verwachte invloed voor de vervoersvraag (ten opzichte van het jaar ervoor)
Landbouw, levensmiddelen en veevoeders	De licht positieve trend van de afgelopen jaren zou zich kunnen voortzetten	14 %	+
Kolen	De invoer van steenkool komt onder druk te staan door energie-afhankelijke factoren en milde winters	25 %	-
Staalindustrie: ertsen	Staalproductie is aan het herstellen	17 %	+
Staalindustrie: metalen	Staalproductie is aan het herstellen	8 %	+
Zand, aarde, bouwmaterialen	Lichte toename	17 %	+
Overige goederen (waaronder containers)	Constante, maar beperkte groei	20 %	+
<b>Totaal vooruitzicht voor de ontwikkeling van de vraag in de drogeladingvaart</b>			<b>+</b>
Aardolieproducten	Dalende olieprijs kan leiden tot opleving aardoliemarkt	60 %	+
Chemische producten	Economische verwachtingen voor de chemische industrie zijn weer voorzichtig positief	40 %	0
<b>Totaal vooruitzicht voor de ontwikkeling van de vraag in de tankvaart</b>			<b>+</b>

**Bronnen:**

Eurofer

Euracoal

Verein deutscher Kohleimporteure

Verband der chemischen Industrie

CEFIC

Vooruitzichten CCR op basis van historische ontwikkelingen en berekeningen

**Ontwikkeling**

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

## PROTOCOL 10

### **Wijziging van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn Wijziging van het model van het Rijnpatent alsmede van verschillende vaarbewijzen en bevoegdheidsbewijzen voor de radarvaart (Bijlagen D1, D5, D6 en A5 van het RSP)**

#### **Motivering**

Het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn bevat in de bijlage de modellen van de erkende vaarbewijzen van de CCR-lidstaten en van de derde landen waar de CCR een administratieve overeenkomst mee gesloten heeft. Het Reglement bevat tevens modellen van de erkende bevoegdheidsbewijzen voor de radarvaart van derde landen.

Verschiedende landen hebben het model van de genoemde bewijzen gewijzigd.

In Duitsland werd de naam van de voor afgifte bevoegde autoriteit gewijzigd, alsmede de modellen van het vaarbewijs en het Rijnpatent. Deze wijzigingen zijn van kracht geworden op 9.3.2015.

Ook in Frankrijk is de naam van de voor afgifte bevoegde autoriteit gewijzigd.

Bovendien heeft de CCR een nieuw logo aangenomen, dat zo spoedig mogelijk gebruikt moet worden in het kader van de afgifte/verlenging van Rijnpatenten. Aan de lidstaten wordt de vrijheid gelaten om de bestaande partijen voordrukken met het oude logo verder te gebruiken tot deze zijn uitgeput.

In de Slowaakse Republiek is op 1 november 2014 een nieuwe wet van kracht geworden. De voor de afgifte bevoegde autoriteit heeft een nieuwe naam en een nieuw adres gekregen en de modellen van de vaar- en bevoegdheidsbewijzen voor de radarvaart werden gewijzigd. Bovendien zijn de naam en het adres gewijzigd van de bevoegde autoriteiten voor als gelijkwaardig erkende dienstboekjes die worden afgegeven in Slowakije (bijlage A5 van het RSP).

Ook in de Tsjechische wetgeving werden wijzigingen aangebracht. De naam van het vaarbewijs werd gewijzigd en afgezien daarvan werden de modellen van de vaarbewijzen en bevoegdheidsbewijzen voor de radarvaart gewijzigd. Deze wijzigingen zijn van kracht geworden op 15 maart 2015. Het gaat om redactionele wijzigingen, de voorwaarden voor de verkrijging van de genoemde bewijzen blijven ongewijzigd.

De Republiek Oostenrijk en de Slowaakse Republiek geven respectievelijk sinds 1 juli 2014 en 1 november 2014 een vaarbewijs categorie A af, dat overeenkomstig de classificatie van richtlijn 96/50/EG eveneens geldig is voor maritieme waterwegen. De voorwaarden voor de verkrijging van een vaarbewijs van categorie A zijn gelijk aan die voor de verkrijging van een vaarbewijs categorie B, maar met een aantal aanvullende eisen. Het Comité STF stelt derhalve voor, na raadpleging van de werkgroep STF/G en van MQ/G, de deskundigengroep voor de modernisering van de beroepskwalificaties, om het Oostenrijkse en Slowaakse vaarbewijs categorie A op te nemen in de bijlage bij het RSP.

Derhalve dient over te worden gegaan tot een wijziging van de bijlagen D1, D5, D6 en A5 van het RSP.

### **Waar moeten de voorgestelde wijzigingen in voorzien**

De voorgestelde wijzigingen zijn nodig om de bijlagen D1, D5 en D6 van het RSP aan te passen, zodat de nieuwe Duitse, Oostenrijkse, Slowaakse en Tsjechische vaarbewijzen, alsook de nieuwe bevoegdheidsbewijzen voor de radarvaart daarin worden opgenomen.

De nieuwe modellen van de Duitse vaarbewijzen zijn op 9 maart 2015 van kracht geworden.

De Slowaakse vaarbewijzen en bevoegdheidsbewijzen voor de radarvaart zijn van kracht geworden op 1 november 2014. De huidige vaar- en radarbevoegdheidsbewijzen blijven van kracht tot hun vervaldatum.

De Tsjechische vaarbewijzen en bevoegdheidsbewijzen voor de radarvaart zijn van kracht geworden op 15 maart 2015. De huidige bewijzen blijven geldig tot 31 december 2017 en moeten op zijn laatst op deze datum worden vervangen.

De houders van een door de Oostenrijkse en Slowaakse Republiek afgegeven vaarbewijs A mogen niet op de Rijn varen, terwijl de houders van een vaarbewijs B dat wel mogen.

De betrokken overheidsinstanties moeten in staat worden gesteld om de verschillende vaar- en bevoegdheidsbewijzen aan de hand van een geactualiseerde regelgeving te controleren.

### **Eventuele alternatieven voor de voorgestelde wijzigingen**

Geen.

### **Gevolgen van de voorgestelde wijzigingen**

Deze wijziging heeft geen negatieve gevolgen.

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

De met de controle belaste autoriteiten van de CCR-lidstaten moeten kunnen vaststellen of de hun voorgelegde bewijzen op de Rijn erkend zijn. Indien deze wijzigingen niet worden aangenomen, leidt dit tot rechtsonzekerheid en wordt het voor de betrokken overheidsinstanties moeilijk om de voorgelegde vaar- en bevoegdheidsbewijzen te controleren.

Daar komt nog bij dat indien de wijzigingen die door de Slowaakse en Tsjechische Republiek zijn aangebracht, niet worden overgenomen, de CCR zich niet houdt aan de verplichtingen die voortvloeien uit de administratieve overeenstemmingen met betrekking tot de vaarbewijzen en bevoegdheidsbewijzen voor de radarvaart die met deze twee landen ondertekend werden.

### **Besluit**

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding,

na raadpleging van de deskundigengroep modernisering van beroepskwalificaties,

keurt de bij dit besluit gevoegde wijzigingen van de bijlagen D1, D5, D6 en A5 bij het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn goed.

De in de bijlage vermelde wijzigingen worden van kracht op 1 augustus 2015.


### **Bijlage**

1. Bijlage D1 komt als volgt te luiden:

"Bijlage D1  
(Model)

**Rijnpatent\***  
(85 mm x 54 mm – Grondkleur blauw)

(Voorzijde)

<b>Rijnpatent</b>		<b>Nederland</b> <b>[Autoriteit die het patent afgeeft]</b>	
1. Groot patent			
2. xxx			
3. xxx			
4. 01-01-1960-N-Amsterdam			
5. 02-01-1998			
	6. xxxx		
	7.		
8. ###			
9. km 425 - km 780			
10. 31.3.2010			
11.			

(Achterzijde)

<b>Rijnpatent</b>	
1. Opdruk als bedoeld in artikel 7.14 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn	7. Foto van de houder
2. Naam van de houder	8. Handtekening van de houder
3. Voornaam(en)	9. voor Riviergedeelte van km ... tot km
4. Geboortedatum, -land en -plaats	10. Kaart geldig tot:
5. Datum afgifte van het patent	11. Bijzonderheden
6. Nummer van afgifte	

"

\* Van kracht vanaf 1.7.2015 bij de afgifte/verlenging van Rijnpatenten. Bestaande partijen met het oude logo kunnen worden gebruikt tot de voorraden zijn uitgeput.

2. Bijlage D5 wordt als volgt gewijzigd:

a) Onder rubriek I, Duits model, komt de tekst als volgt te luiden:

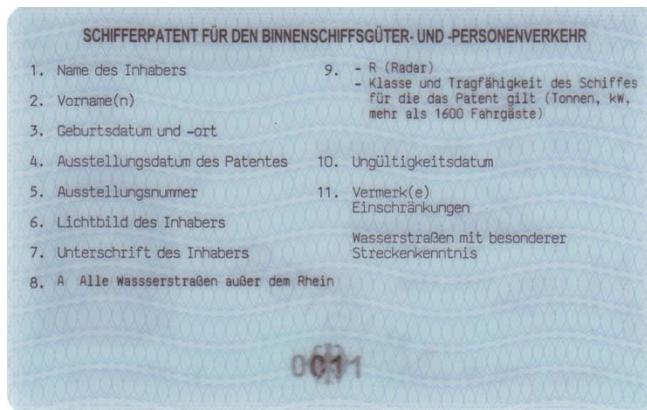
**"Duits model:**

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

(voorzijde)



(achterzijde)



"



b) *Rubriek II wordt als volgt gewijzigd:*

i) *De tekst met betrekking tot het Tsjechische vaarbewijs komt als volgt te luiden:*

CZ	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, - 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	Státní plavební správa, Jankovcova 4 Praha 7 170 04 République tchèque Tel : +420 234 637 240 kuzminski@spspraha.cz bimka@spspraha.cz	Model
CZ	Vaarbewijs categorie B (van kracht vanaf 15.03.2015)			Model

ii) *De tekst met betrekking tot het Slowaakse vaarbewijs komt als volgt te luiden:*

SK	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>			Model

iii) *De tekst met betrekking tot het Oostenrijkse vaarbewijs komt als volgt te luiden:*

AT	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

- iv) De tekst met betrekking tot het model van het Tsjechische vaarbewijs komt als volgt te luiden:

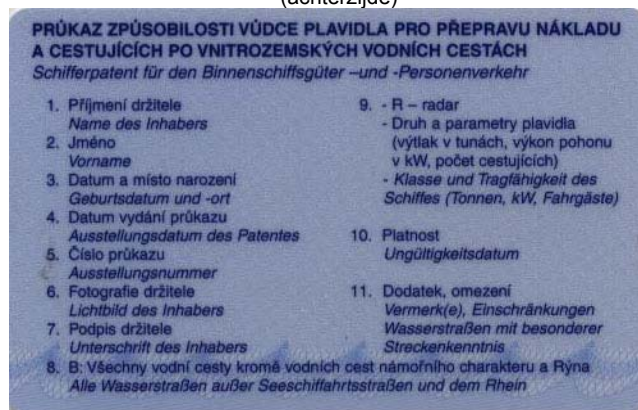
### "MODELLEN VAN HET TSJECHISCHE VAARBEVOEGDHEIDSBEWIJS

Vaarbewijs van kapitein klasse I (B)

(voorzijde)



(achterzijde)



- v) Na het reeds vermelde Tsjechische vaarbewijs, wordt de volgende tekst met betrekking tot het model van het Tsjechische vaarbewijs B opgenomen:

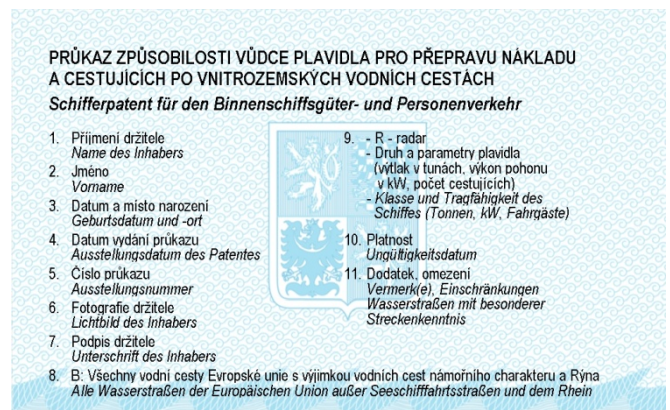
"Vaarbewijs categorie B

(van kracht geworden op 15.3.2015)

(voorzijde)



(achterzijde)



- vii) De tekst met betrekking tot de titel van het model van de Slowaakse vaarbewijzen komt als volgt te luiden:

**"MODELLEN VAN DE SLOWAakse VAARBewIJZEN  
CATEGORIE A en CATEGORIE B"**

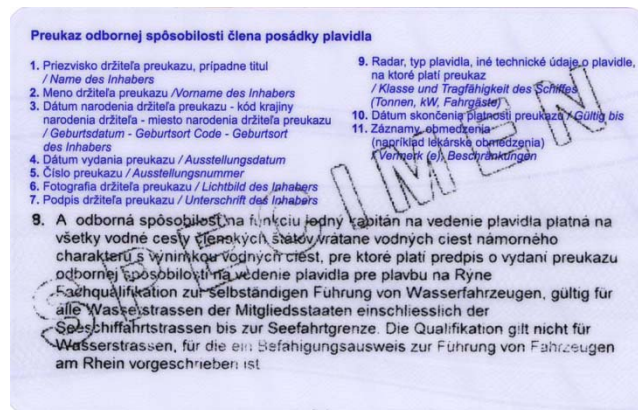
- vii) Aan de tekst met betrekking tot het Slowaakse vaarbewijs van kapitein klasse A wordt het volgende toegevoegd:

"Vaarbewijs van kapitein klasse A

(voorzijde)



(achterzijde)



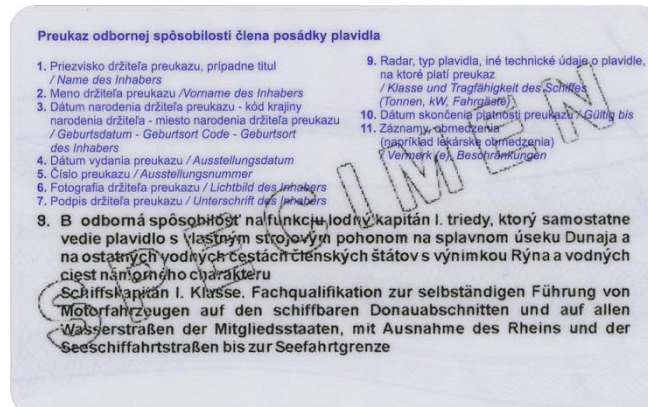
viii) De tekst met betrekking tot het Slowaakse vaarbewijs van kapitein klasse I (B) komt als volgt te luiden:

"Vaarbewijs van kapitein klasse I (B)

(voorzijde)



(achterzijde)



- ix) De tekst met betrekking tot de titel van het Oostenrijkse model van het kapiteinspatent komt als volgt te luiden:

**"OOSTENRIJKSE MODELLEN VAN DE KAPITEINSPATENTEN  
CATEGORIE A en CATEGORIE B"**

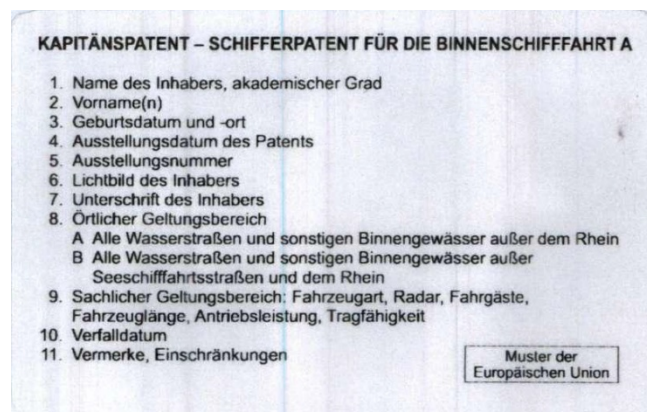
- x) Aan de tekst met betrekking tot het Oostenrijkse kapiteinspatent A wordt het volgende toegevoegd:

"Kapiteinspatent A

(voorzijde)



(achterzijde)



xi) De tekst met betrekking tot het Oostenrijkse kapiteinspatent B komt als volgt te luiden:

"Kapiteinspatent B

(voorzijde)



(achterzijde)



3. Bijlage D6 wordt als volgt gewijzigd:

- i) De tekst met betrekking tot het Tsjechische bevoegdheidsbewijs voor de radarvaart komt als volgt te luiden:

"

CZ	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	Model (geldig tot 31.12.2017)
				Model (van kracht vanaf 15.3.2015)

"

- ii) De tekst met betrekking tot het Slowaakse bevoegdheidsbewijs voor de radarvaart komt als volgt te luiden:

"

SK	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
----	---	-----	--	-------

"



- iii) De tekst met betrekking tot de titel van de Tsjechische modellen van de bevoegdheidsbewijzen voor de radarvaart komt als volgt te luiden:

**"MODELLEN VAN DE TSJECHISCHE BEVOEGDHEIDSBEWIJZEN VOOR DE RADARVAART"**

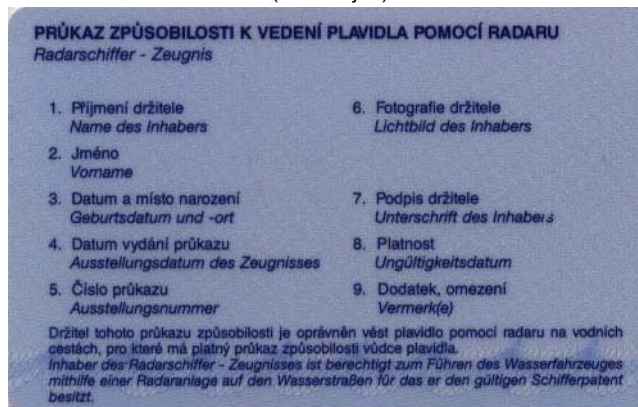
- iv) De tekst met betrekking tot het Tsjechische bevoegdheidsbewijs voor de radarvaart komt als volgt te luiden:

"

(voorzijde)



(achterzijde)



"

"

(van kracht vanaf 15.3.2015)

(voorzijde)



(achterzijde)





4. In Bijlage A5 wordt de vermelding van de bevoegde autoriteit van afgifte van Slowakije vervangen door:

“

<b>Slowaakse Republiek</b>			2010-II-3
Dopravný úrad Divízia vnútrozemskej plavby	Letisko M.R. Štefánika 823 05 Bratislava	Tel. +421 2 333 00 217 <a href="mailto:plavba@nsat.sk">plavba@nsat.sk</a>	

”

\*\*\*

## PROTOCOL 11

### **Mogelijke erkenning van vaartijdenboeken van niet-Rijnstaten Wijziging van artikel 3.13 en Bijlage A1 van het RSP en invoeging van een Bijlage A1a**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

in het licht van haar streven tevens de erkenning van vaartijdenboeken, die gelijkwaardig zijn aan het vaartijdenboek overeenkomstig het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn, uit derde staten die de wederkerigheid van de erkenning garanderen, mogelijk te maken,

gelet op haar wens te blijven bijdragen aan de vereenvoudiging van de verplichtingen van het bedrijfsleven ter bevordering van de integratie en de ontwikkeling van de Europese binnenvaartmarkt,

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

- neemt de bijgevoegde wijziging van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn aan;
- draagt de goedkeuring en de wijziging van de lijst van de bevoegde autoriteiten voor de afgifte van op de Rijn geldige vaartijdenboeken over aan haar Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding. Indien geen overeenstemming binnen dit Comité gevonden kan worden, worden de ontwerpen aan de Centrale Commissie voorgelegd.

De nieuwe voorschriften treden op 1 juli 2016 in werking.

#### **Bijlage**

## Motieven van de wijziging

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

In het recente verleden werd vastgesteld dat vaartijdenboeken in omloop zijn die overeenkomen met het model van de CCR, maar niet door een bevoegde instantie van een Rijnsoeverstaat of België werden afgegeven.

Op grond van artikel 3.13, eerste lid, van het RSP mag het eerste vaartijdenboek voor het gebied waarin het RSP toepasselijk is, uitsluitend worden afgegeven door een bevoegde autoriteit van een Rijnsoeverstaat of België. Deze vaartijdenboeken moeten overeenstemmen met het model van bijlage A1 van het RSP.

De autoriteiten van andere staten geven vaartijdenboeken overeenkomstig het model in bijlage A1 van het RSP af, die momenteel echter niet op de Rijn geldig zijn. Dit leidt tot de situatie dat een schip momenteel over twee formeel identieke vaartijdenboeken moet beschikken.

Dit staat in tegenspraak met de nagestreefde doelstelling dat een schip over slechts één vaartijdenboek moet beschikken om misbruik te voorkomen. Voor de daarop volgende vaartijdenboeken is de problematiek vergelijkbaar.

Het bedoelde misbruik zou – tenminste voor alle lidstaten van de CCR en voor alle staten van de EU die vaartijdenboeken volgens het model van de CCR afgeven – verregaand voorkomen kunnen worden.

### Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen:

De implementatie en harmonisatie van vaartijdenboeken op Europees niveau vormt een oplossing die nagestreefd moet worden. De geplande wijziging van het RSP en de erkenning van de vaartijdenboeken van derde staten door de CCR vormen een eerste stap in deze richting.

### Consequenties van deze wijzigingen:

De wijziging vermindert de uitvoeringskosten en -inspanningen voor de overheden en de particuliere sector, voorkomt misbruik en vergemakkelijkt de controle.

De verwijzing naar de elektronische publicatie van de lijsten van de bevoegde autoriteiten resulteren in een verlaging van de administratieve kosten en inspanningen. De mogelijkheid waarover het bevoegde comité beschikt om wijzigingen aan te nemen zorgt bovendien voor een verbeterde actualisering van de bedoelde lijsten.

### Consequenties indien de wijzigingen worden verworpen:

Indien van de wijziging wordt afgezien, zou het schip van een derde staat over meerdere vaartijdenboeken moeten blijven beschikken en zou een grotere gelegenheid tot misbruik bestaan. Bovendien zouden de administratieve kosten en inspanningen onredelijk hoog blijven.

### **Wijziging van het RSP**

1. Aan artikel 3.13, eerste lid, worden de onderstaande zinnen toegevoegd:

"Aan boord van schepen die over een krachtens Bijlage O van het ROSR op de Rijn erkend communautair certificaat beschikken, kan zich in plaats van het door een bevoegde autoriteit van een Rijnsoeverstaat of België afgegeven vaartijdenboek, een door een bevoegde autoriteit van een derde staat afgegeven en door de CCR erkend vaartijdenboek bevinden. Erkende vaartijdenboeken moeten in ten minste één van de officiële talen van de CCR worden bijgehouden.

De bevoegde autoriteiten voor de afgifte van op de Rijn geldige vaartijdenboeken staan vermeld in Bijlage A1a."

2. Na Bijlage A1 wordt als volgt een Bijlage A1a ingevoegd:

#### **Bijlage A1a**

##### **Bevoegde autoriteiten voor de afgifte van op de Rijn geldige vaartijdenboeken**

<b>Staat</b>	<b>Autoriteit</b>	<b>Periode van afgifte</b>

De lijst van de bevoegde autoriteiten wordt door de CCR op de website [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org) gepubliceerd.

\*\*\*

## PROTOCOL 12

### **Erkenning van bewijzen voor kennis van riviergedeelten van niet-Rijnstaten Wijziging van de administratieve overeenstemming over de samenwerking inzake vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen die met het Ministerie van Verkeer, Innovatie en Technologie van de Republiek Oostenrijk moet worden overeengekomen**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

neemt met bevredegiging kennis van de wijziging van de administratieve overeenstemming over de samenwerking inzake vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen met de Oostenrijkse autoriteiten die op voorstel van de Deskundigengroep Modernisering van Beroepskwalificaties (MQ/G) en het Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding is uitgewerkt,

draagt haar secretaris-generaal op deze in de Duitse, Franse en Nederlandse taal bijgevoegde wijziging van de bedoelde administratieve overeenstemming over de samenwerking te ondertekenen uit naam van de CCR.

#### **Bijlage**



## Bijlage bij protocol 12

### **Eerste wijziging van de administratieve overeenstemming over de samenwerking met het Ministerie van Verkeer, Innovatie en Technologie van de Republiek Oostenrijk inzake vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen**

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart en het Ministerie van Verkeer, Innovatie en Technologie van de Republiek Oostenrijk gaan over tot de onderstaande wijziging van de administratieve overeenstemming over de samenwerking inzake vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen van 27 mei 2011:

- Artikel 1, eerste lid, laatste streepje, komt als volgt te luiden:

"voor de vaart op de riviergedeelten van de Donau die in bijlage 1 vermeld staan, moet door de houder een door de bevoegde Oostenrijkse autoriteit afgegeven bewijs overeenkomstig bijlage 2 worden overgelegd waaruit blijkt dat hij/zij op het desbetreffende riviergedeelte acht vaarten stroomafwaarts en acht stroomopwaarts heeft afgelegd, of een door een lidstaat van de Donaucommissie overeenkomstig de "Aanbevelingen van de Donaucommissie inzake de vaarbewijzen" afgegeven bewijs van kennis van riviergedeelten voor de Donau dat de desbetreffende gedeelten omvat."

- Artikel 2, tweede lid, komt als volgt te luiden:

"De bevoegde Oostenrijkse autoriteit voor de afgifte van het Kapiteinspatent, het bewijs overeenkomstig bijlage 2 (tot en met 30 juni 2014), het bewijs van kennis van riviergedeelten voor de Donau overeenkomstig bijlage 2a (met ingang van 1 juli 2014) en de aantekening voor de bekwaamheid voor de radarvaart is:"

- Bijlage 1 komt als volgt te luiden:

"Lijst van Oostenrijkse vaarweggedeelten waarvoor specifieke vaarwegkennis vereist is

Op de Donau:

- van Tiefenbach tot Sank Nikola an der Donau,
- van Melk tot Krems,
- van Wenen-Freudenau tot aan de grens tussen Oostenrijk en Slowakije."

Een nieuwe bijlage 2a wordt als volgt ingevoegd:

"Model van het Oostenrijkse bewijs van kennis van riviergedeelten voor de Donau (met ingang van 1 juli 2014)

MODEL



Gedaan te Straatsburg op ... 201..

Hans VAN DER WERF  
Secretaris-generaal  
Centrale Commissie voor de Rijnvaart

Dipl.-Ing. Reinhard VORDERWINKLER  
Hoge Autoriteit voor de Binnenvaart  
Ministerie van Verkeer, Innovatie en  
Technologie van de Republiek Oostenrijk

## PROTOCOL 13

### **Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 van het Rijnvaartpolitiereglement (artikelen 1.07, 10.01 en 11.02 tot en met 11.05)**

#### **Besluit**

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

- a) Artikel 1.07, tweede lid – Eisen met betrekking tot de belading, het uitzicht en het ten hoogste toegelaten aantal passagiers  
(aangenomen bij Besluit 2001-II-15, laatstelijk verlengd bij Besluit 2013-I-13),
- b) Artikel 10.01, derde lid, met uitzondering van vaarweggedeelte “Bazel” in de tabel – Beperking van de scheepvaart bij hoogwater bovenstrooms van het Spijsche Veer (Germersheim – Mannheim-Rheinau)  
(aangenomen bij Besluit 2009-I-16, laatstelijk verlengd bij Besluit 2013-I-13),
- c) Artikel 11.02, met uitzondering van het derde lid, tabel bij 3.1 vaarweggedeelte “Bazel”, eerste regel en tabel bij 3.6 - “Pannerden t/m Lekkanaal” – Ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen en gekoppelde samenstellen  
(aangenomen bij Besluit 2009-I-16, laatstelijk verlengd bij Besluit 2013-I-13),
- d) Artikelen 11.03 tot en met 11.05 – Vervallen  
(aangenomen bij Besluit 2009-I-16, laatstelijk verlengd bij Besluit 2013-I-13).

De voorschriften a en b gelden vanaf 1 december 2015 tot en met 30 november 2018.

De voorschriften c en d gelden vanaf 1 december 2015 tot en met 30 november 2016.

## PROTOCOL 14

### **Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) - Ankeren en het gebruik van spudpalen (artikel 7.03)**

1. Vele schepen zijn tegenwoordig met spudpalen uitgerust. De spudpalen boren zich in de rivierbedding en leggen aldus een schip dat aan de stroom en de wind onderhevig is, stil. Gedurende het stilliggen worden de spudpalen niet alleen als bijkomend middel naast het anker of de gewoonlijke trossen en kabels bij het meren gebruikt, maar vaak simpelweg als vervangmiddel daarvan. Het gebruik van spudpalen kan schade aan de infrastructuur veroorzaken. Tot nu toe was er geen regelgeving inzake het gebruik van spudpalen op de Rijn.
2. Artikel 7.03 van het RPR schrijft bij algemene regeling een ankerverbod voor. Een schip, een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting mag niet ankeren op een gedeelte van de vaarweg waar bij algemene regeling het ankeren verboden is en evenmin in een vak aangeduid door het teken A.6 (bijlage 7), aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht. Dit ankerverbod is van toepassing in vakken waar bijvoorbeeld de rivierbedding of een duiker beschermd moet worden, of waar om nautische redenen het ankeren verboden is.
3. De kenmerken van ankers en kettingen die bij het ankeren worden gebruikt zijn volgens artikel 10.01 van het ROSR voorgeschreven, teneinde voldoende ankervermogen te garanderen. Er zijn geen technische voorschriften voor spudpalen. De installatie van spudpalen aan boord van een schip houdt geen vrijstelling van het naleven van artikel 10.01 van het ROSR in, hetgeen wil zeggen dat het een extra voorziening naast ankers is.
4. Ingeval het ankerverbod gemotiveerd is door de noodzaak van het beschermen van de rivierbedding of een duiker, dan moet het verbod ook gelden voor een schip dat spudpalen in plaats van een anker wil gebruiken om ligplaats te nemen. Het ankerverbod mag namelijk niet ontweken worden door spudpalen te gebruiken, aangezien een verschil in behandeling niet gerechtvaardigd is. Ingeval het ankerverbod niet door een noodzakelijke bescherming van de rivierbedding is gemotiveerd, kan eventueel het gebruik van spudpalen worden toegestaan, zelfs wanneer ankeren verboden is.
5. De resultaten van de evaluatie als bedoeld in de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) zijn onderstaand weergegeven.

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

Met deze wijziging wordt het reglementeren van het gebruik van spudpalen beoogd. De wijziging schrijft bij algemene regeling het verbod van het gebruik van spudpalen in vakken en op gedeeltes van de vaarweg waar een ankerverbod geldt, voor. In afwijking daarvan kan, ingeval het ankeren verboden is, in bepaalde vakken voorzien van geëigend teken, het gebruik van spudpalen worden toegestaan.

In artikel 7.03 van het RPR is namelijk wel het ankeren gereguleerd, maar niet het gebruik van spudpalen. In sommige gevallen is het ankeren verboden om de rivierbedding te beschermen, maar dan wordt het verbod ontweken door spudpalen te gebruiken. In een dergelijk geval behoort er geen verschil in behandeling te zijn.

Omgekeerd, wanneer het ankerverbod niet door de beveiliging van de rivierbedding is gemotiveerd, kan het ankeren of het gebruik van spudpalen onafhankelijk van elkaar worden toegestaan.

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

De handhaving van de huidige tekst van artikel 7.03 van het RPR is een alternatief. In dat geval wordt het gebruik van spudpalen niet gereguleerd. Op sommige gedeelten van de vaarweg en in sommige vakken geldt een ankerverbod om de rivierbedding te beschermen. Indien de huidige tekst van artikel 7.03 van het RPR wordt gehandhaafd, zou het gebruik van spudpalen mogelijk zijn, met het gevolg dat de rivierbedding beschadigd kan worden.

Een algeheel verbod van het gebruik van spudpalen zou een andere oplossing zijn. In de binnenvaart is een dergelijke uitrusting eigenlijk niet noodzakelijk. Om te meren is het gebruik van spudpalen echter vaak een snellere methode dan ankeren.

### **Consequenties van deze wijzigingen**

Het eerste lid van het nieuwe artikel 7.03 breidt de voorschriften voor het ankeren uit tot de spudpalen: het eerste lid van de huidige tekst van artikel 7.03 van het RPR schrijft een algeheel ankerverbod voor op de gedeelten van de vaarweg waar bij algemene regeling en waar in de vakken aangeduid door het teken A.6 (bijlage 7), aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht, het ankeren verboden is. Met de voorgestelde wijziging gaat dit verbod bij algemene regeling tevens voor het gebruik van spudpalen gelden. Aldus wordt het ontwijken van het ankerverbod door het gebruik van spudpalen vermeden, omdat een verschil in behandeling niet gerechtvaardigd is wanneer met het ankerverbod het vermijden van een beschadiging van de rivierbedding of een duiker wordt beoogd.

Het nieuwe tweede lid biedt de mogelijkheid om voor het ankeren van de in het eerste lid vermelde algemene regeling af te wijken: op een gedeelte van de vaarweg waar ankeren en het gebruik van spudpalen bij algemene regeling verboden zijn, mogen een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting evenwel ankeren in een vak aangeduid door het teken E.6, aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht. Aldus kan met het tweede lid in bepaalde vakken het ankeren worden toegestaan terwijl het gebruik van spudpalen verboden blijft. Het kan vakken betreffen waar een specifieke bescherming van de rivierbedding of van een duiker noodzakelijk is, of waar het gebruik van spudpalen om nautische redenen verboden is.

Het nieuwe derde lid biedt de mogelijkheid om bij het gebruik van spudpalen van de in het eerste lid vermelde algemene regeling af te wijken: op de gedeelten van de vaarweg waar bij algemene regeling het ankeren verboden is, mogen schepen, drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen evenwel spudpalen gebruiken in een vak aangeduid door het teken E.6.1, aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht. Aldus kan met het derde lid in bepaalde vakken het gebruik van spudpalen worden toegestaan terwijl het ankeren verboden blijft. Hier kan het vakken betreffen waar het gebruik van spudpalen om nautische redenen toegestaan is.

### **Eventuele gevolgen wanneer de wijzigingen niet worden doorgevoerd**

Het zou mogelijk zijn van deze wijziging af te zien. Maar in de huidig geldende tekst is het gebruik van spudpalen niet gereguleerd. In bepaalde vakken kan het gebruik van spudpalen de rivierbedding beschadigen, hetgeen niet wenselijk is.

## **Besluit**

De Centrale Commissie,

gelet op het streven de veiligheid en de vlotheid van de Rijnvaart te verbeteren en de goede staat van de infrastructuur te verzekeren,

neemt de wijziging van het in de bijlage bij dit besluit vermelde artikel 7.03 van het Rijnvaartpolitiereglement aan.

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

## **Bijlage**

1. *De inhoudsopgave wordt als volgt gewijzigd:*

*De vermelding bij artikel 7.03 komt te luiden:*

“7.03 Ankeren en het gebruik van spudpalen”.

2. *Artikel 7.03 komt te luiden:*

**“Artikel 7.03**

*Ankeren en het gebruik van spudpalen*

1. Een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting mogen niet ankeren en geen gebruik maken van spudpalen:
    - a) op een gedeelte van de vaarweg waar bij algemene regeling ankeren is verboden;
    - b) in een vak aangeduid door het teken A.6 (bijlage 7), aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht.
  2. Op een gedeelte van de vaarweg waar ankeren en het gebruik van spudpalen ingevolge het eerste lid, onder a, verboden zijn, mogen een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting evenwel ankeren in een vak aangeduid door het teken E.6 (bijlage 7), aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht.
  3. Op een gedeelte van de vaarweg waar ankeren en het gebruik van spudpalen ingevolge het eerste lid, onder a, verboden zijn, mogen een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting evenwel spudpalen gebruiken, in een vak aangeduid door het teken E.6.1 (bijlage 7), aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht. ”
3. *In bijlage 7, Deel I, onderdeel E, wordt na het teken E.6 het volgende teken E.6.1 ingevoegd:*

“**E.6.1** Toestemming gebruik te maken van spudpalen aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht.  
(artikel 7.03 lid 3)



”.

## PROTOCOL 15

### Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR)

#### Artikel 1.06 - Gebruik van de vaarweg

#### artikel 11.01 - Ten hoogste toegelaten afmetingen van schepen

#### artikel 11.02 - Ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen en gekoppelde samenstellen en definitief schrappen van de artikelen 11.03 tot en met 11.05

1. Artikel 11.01 van het RPR schrijft de ten hoogste toegelaten afmetingen van schepen voor. In de actuele tekst is bij algemene regeling vastgesteld dat de grootste lengte van een schip niet meer mag bedragen dan 135 m. Op sommige gedeelten van de vaarweg gelden beperkingen. In het bijzonder mag op het riviergedeelte van het Gebirge, bij waterstanden op de peilschaal bij Kaub van minder dan 0,85 m of meer dan 4,60 m (hoogwaterpeil I), een schip met een lengte van meer dan 110 m uitsluitend met een bijzondere vergunning afvaren.
2. De ten hoogste toegelaten breedte van een schip is momenteel in artikel 11.01, vijfde lid, van het RPR vastgelegd. Bij algemene regeling mag de breedte van een schip niet meer bedragen dan 22,80 m; op het riviergedeelte tussen Pannerden (km 867,46) en het Lekkanaal (km 949,40) is de ten hoogste toegelaten breedte beperkt tot 15,00 m.
3. Steeds meer schepen met een lengte tot 135 m en de breedte tot 17,70 m vragen bijzondere vergunningen aan om ook bij laag- en hoogwater op het riviergedeelte van het Gebirge te kunnen varen.
4. De Water- en Scheepvaartdienst (WSA) van Bingen heeft op het riviergedeelte van het Gebirge meerdere proefvaarten uitgevoerd bij waterstanden van minder dan 0,85 m en meer dan 4,60 m (hoogwaterstand I) op de peilschaal bij Kaub, die tot de conclusie hebben geleid dat bij een beperking van de breedte tot 17,70 m schepen met een lengte van ten hoogste 135 m bij alle waterstanden kunnen varen.
5. Dientengevolge is een beperking van de scheepvaart of een bijzondere vergunning voor het varen op het riviergedeelte van het Gebirge door schepen met een lengte van ten hoogste 135 m en een breedte van ten hoogste 17,70 m niet noodzakelijk. Dit biedt de mogelijkheid het aantal administratieve procedures te verminderen (verlenen van een bijzondere vergunning). Om gebruik te kunnen maken van deze mogelijkheid is een herziening van de bepalingen van artikel 11.01 noodzakelijk. Deze herziening kan ook worden gebruikt om de voorschriften die momenteel in artikel 11.01, vijfde lid, zijn vermeld en betrekking op de eisen aan radarvaart in artikel 4.06, eerste lid van het RPR hebben, duidelijker te formuleren. In de nieuwe versie van artikel 11.01 is het eisen van het zich aan boord bevinden van een persoon die houder is van een radargetuigschrift voldoende. De verplichting tot uitrusting met een radarinstallatie is reeds in het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn opgenomen. Dientengevolge kan de onduidelijke verwijzing naar artikel 4.06, eerste lid, komen te vervallen.
6. In artikel 11.02 zijn de ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen en gekoppelde samenstellen vastgelegd. Dit artikel is bij Besluit 2003-I-21 als voorschrift van tijdelijke aard ingevoerd. Sindsdien is het voorschrift telkens om de drie jaar verlengd. De huidige werkzaamheden in de CCR laten een wijziging op korte termijn van dit voorschrift niet toe. Daarom wordt voorgesteld om op 1 december 2016 het voorschrift van tijdelijke aard om te zetten in een voorschrift van definitieve aard.
7. In de artikelen 11.03 tot en met 11.05 waren respectievelijk de ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen onder bepaalde voorwaarden, de ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen op de kruising van de Lek en het Amsterdam-Rijnkanaal en de ten hoogste toegelaten afmetingen van andere samenstellen vastgelegd. Met de aanneming van de nieuwe formulering van artikel 11.02 tijdens de plenaire voorjaarsvergadering 2003 van de CCR zijn sommige bepalingen van de artikelen 11.03 tot en met 11.05 in artikel 11.02 opgenomen. De overige bepalingen werden niet meer noodzakelijk geacht. De artikelen 11.03 tot en met 11.05 kwamen daarom in 2003 door een voorschrift van tijdelijke aard te vervallen. Het definitief schrappen van de artikelen 11.03 tot en met 11.05 gaat dus gepaard met de definitieve aanneming van de bepalingen van artikel 11.02 zoals besloten in 2003.



8. In artikel 1.06 zijn algemene eisen voor het gebruik van de vaarweg vastgelegd. Hierin is bepaald dat de lengte, de breedte, de hoogte boven water, de diepgang en de snelheid van een schip of een samenstel verenigbaar moeten zijn met de karakteristiek en de afmetingen van de vaarweg en van de kunstwerken. Hiertoe wordt in het bijzonder naar de artikelen 11.01 tot en met 11.05 van het RPR verwezen. Aangezien de artikelen 11.03 tot en met 11.05 zijn geschrapt, moet deze verwijzing worden geactualiseerd. Dit had reeds in 2003 moeten geschieden maar het werd verzuimd. Dientengevolge wordt voorgesteld de verwijzing naar de artikelen 11.03 tot en met 11.05 in artikel 1.06 definitief te schrappen.
9. De resultaten van de evaluatie die op grond van de richtsnoeren van de CCR met betrekking tot haar reglementaire werkzaamheden zijn voorzien (Besluit 2008-I-3), zijn navolgend weergegeven.

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

Met deze wijziging wordt beoogd de leesbaarheid van de voorschriften die met betrekking tot de grootste lengte en de grootste breedte van een schip op de verschillende riviergedeelten gelden en in artikel 11.01 zijn vastgelegd, te verbeteren. Tevens wordt ermee beoogd het aantal vereiste bijzondere vergunningen voor de scheepvaart op het riviergedeelte van het Gebirge en aldus het aantal administratieve procedures (verlenen van een bijzondere vergunning) te verminderen.

Voorts zijn artikel 11.02 – Ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen en gekoppelde samenstellen en de vervallen artikelen 11.03 tot en met 11.05 voorwerp van voorschriften van tijdelijke aard die per 30.11.2015 komen te verlopen. Deze voorschriften van tijdelijke aard zijn bij Besluit 2003-I-21 ingevoerd en sindsdien telkens verlengd. De twaalf jaren dat deze voorschriften zijn toegepast is nooit een specifiek probleem gesignaleerd. Door middel van de voorgestelde wijziging worden deze in voorschriften van definitieve aard omgezet.

Tenslotte, in artikel 1.06 wordt momenteel naar de artikelen 11.03 tot en met 11.05 verwezen. Deze verwijzing moet dus worden geactualiseerd.

### **Mogelijke andere oplossingen voor de voorgestelde wijzigingen**

Als alternatief kan de huidige versie van artikel 11.01 worden gehandhaafd. De huidige tekst houdt geen gevaar in voor de veiligheid van de scheepvaart maar wel een administratieve last voor het bedrijfsleven en de overheid. In het bijzonder is op het riviergedeelte van het Gebirge, bij waterstanden op de peilschaal bij Kaub van minder dan 0,85 m of meer dan 4,60 m (hoogwaterpeil I), voor een schip met een lengte van meer dan 110 m in de afvaart een bijzondere vergunning vereist.

### **Consequenties van deze wijzigingen**

Door middel van de wijziging wordt het voorgeschreven eerste lid eenvoudiger en leesbaarder. De algemene vermelding betreffende de grootste breedte komt namelijk onmiddellijk aan het begin van het artikel te staan. Aldus is het voorschrift duidelijker voor de lezer.

Met de beperking tot een breedte van 17,70 m voor het riviergedeelte van het Gebirge tussen Bingen (km 528,50) en St. Goar (km 556,00) wordt beoogd te vermijden dat, in geval van averij, een te breed alleenvarend schip het riviergedeelte van het Gebirge blokkeert en zo een relatief langdurige stremming van de scheepvaart veroorzaakt. In geval van averij van een dergelijk schip is voor het riviergedeelte van het Gebirge 17,70 m dus de grenswaarde voor een mogelijke beheersing daarvan.

De proefvaarten die tot nu toe door de Water- en Scheepvaartdienst (WSA) van Bingen op het riviergedeelte van het Gebirge zijn uitgevoerd bij waterstanden van minder dan 0,85 m en meer dan 4,60 m (hoogwaterstand I) op de peilschaal bij Kaub, hebben namelijk tot de conclusie geleid dat bij een beperking van de breedte tot 17,70 m schepen met een lengte van ten hoogste 135 m bij alle waterstanden volkomen veilig kunnen varen.

Voor het bevaren van het riviergedeelte van het Gebirge door een schip met een breedte van meer dan 17,70 m wordt in de toekomst in ieder geval een bijzondere vergunning vereist. Een dergelijke vergunning is reeds in de huidige tekst van artikel 11.01 van het RPR voorzien, maar uitsluitend voor schepen met een lengte van meer dan 110 m, terwijl de breedte niet is gespecificeerd.

Vanuit de optiek van de veiligheid van de scheepvaart leidt de voorgestelde wijziging niet tot een verhoogd ongevalrisico (waarschijnlijkheid of verhoging van schade). Enerzijds wordt het riviergedeelte van het Gebirge reeds door schepen met een lengte van ten hoogste 135 m en een breedte van ten hoogste 17,70 m bevaren nadat zij een bijzondere vergunning hebben verkregen. Anderzijds hebben de autoriteiten de breedte tot 17,70 m beperkt om in geval van averij relatief langdurige stremmingen van de scheepvaart te vermijden.

Schepen met een lengte van ten hoogste 110 m en een breedte van ten hoogste 17,70 m zouden met de voorgestelde wijziging uitsluitend het riviergedeelte van het Gebirge mogen bevaren indien zij een vergunning hebben verkregen, terwijl dit ingevolge de huidig geldende bepalingen bij waterstanden van meer dan 0,85 m en minder dan 4,60 m (hoogwaterpeil I) op de peilschaal bij Kaub niet het geval is. Over het bevaren van het riviergedeelte van het Gebirge door een schip met een lengte van ten hoogste 110 m en een breedte van meer dan 17,70 m is niets bekend.

Vanuit een financieel opzicht betekent deze wijziging dus een vermindering van de administratieve kosten zowel voor het bedrijfsleven als de overheidsinstanties, en voor beide partijen is het een lastenverlichting.

Ten slotte vermindert deze wijziging het aantal administratieve procedures. Voor schepen met een breedte van ten hoogste 17,70 m is ten gevolge van deze wijziging bij bepaalde waterstanden op de peilschaal bij Kaub een bijzondere vergunning voor de afvaart van schepen met een lengte van meer dan 110 m niet meer vereist. Daarentegen is voor het bevaren van het riviergedeelte van het Gebirge door schepen met een breedte van meer dan 17,70 m nog steeds een bijzondere vergunning noodzakelijk.

De in het vierde lid vermelde bepaling van het huidige voorschrift is verduidelijkt en voortaan in het derde lid vermeld.

De in het tweede lid vermelde bepaling van het huidige voorschrift blijft ongewijzigd en is voortaan in het vierde lid vermeld.

### **Eventuele gevolgen wanneer de wijzigingen niet worden doorgevoerd**

Het zou mogelijk zijn van deze wijziging af te zien. De huidig geldende tekst leidt echter tot een administratieve last die voor het belang van de veiligheid onnodig lijkt.

Voorts wordt in artikel 1.06 naar de sinds 2003 door een voorschrift van tijdelijke aard vervangen artikelen 11.03 tot en met 11.05 verwezen. Indien van deze wijziging wordt afgezien, blijft er rechtsonzekerheid met betrekking tot de bepalingen van artikel 1.06 bestaan.

## **Besluit**

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politieglement,

met als doel, de veiligheid en de vlotheid van de Rijnvaart te verbeteren,

strevend naar een verduidelijking van de voorschriften inzake de ten hoogste toegelaten afmetingen van schepen en naar een vermindering van de administratieve procedures,

verzoekt het Comité Infrastructuur en Milieu, de randvoorwaarden voor grotere scheepseenheden op de Beneden-Rijn in aanmerking te nemen,

verzoekt het Comité Politieglement de onderzoeken betreffende de ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen en gekoppelde samenstellen op de Beneden-Rijn zo snel mogelijk voort te zetten,

besluit tot de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van de artikelen 1.06 en 11.01 tot en met 11.05 van het Rijnvaartpolitieglement.

De in de bijlage vermelde wijzigingen gelden vanaf 1 december 2016.

## **Bijlage**

1. *De inhoudsopgave wordt als volgt gewijzigd:*

*De vermelding bij hoofdstuk 11 komt als volgt te luiden:*

**“Hoofdstuk 11**

**Ten hoogste toegelaten afmetingen van schepen, duwstellen en andere samenstellen**

11.01 Ten hoogste toegelaten afmetingen van schepen

11.02 Ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen en gekoppelde samenstellen”.

2. *Artikel 1.06 komt te luiden:*

**“Artikel 1.06**

*Gebruik van de vaarweg*

Onverminderd de artikelen 8.08, 9.02, tiende lid, 10.01, 10.02, 11.01 en 11.02 van dit voorschrift moeten de lengte, de breedte, de hoogte boven water, de diepgang en de snelheid van een schip of een samenstel verenigbaar zijn met de kenmerken en afmetingen van de vaarweg en de kunstwerken.”

3. *Artikel 11.01 komt te luiden:*

**“Artikel 11.01**

*Ten hoogste toegelaten afmetingen van schepen*

1. De grootste lengte van een schip mag niet meer bedragen dan 135 m en de grootste breedte mag niet meer bedragen dan 22,80 m.

De breedte van een schip niet meer bedragen dan

- a) 17,70 m op het riviergedeelte tussen Bingen (kmr 528,50) en St. Goar (kmr 556,00) en
- b) 15 m op het riviergedeelte tussen Pannerden (kmr 867,46) en het Lekkanaal (kmr 949,40).

2. De voor het desbetreffende riviergedeelte bevoegde autoriteiten mogen met betrekking tot de breedte een vergunning afgeven voor het bevaren van dat gedeelte.
3. Een schip met een lengte van meer dan 110 m mag slechts varen, wanneer zich aan boord een persoon bevindt, die houder is van een radargetuigschrift, dan wel van een ander volgens het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn afgegeven of als gelijkwaardig erkend diploma.

4. Een schip, met uitzondering van een passagiersschip, met een lengte van meer dan 110 m, mag alleen dan bovenstrooms van Mannheim varen indien het aan de vereisten van artikel 22a.05, tweede lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn voldoet. Een passagiersschip met een lengte van meer dan 110 m, mag alleen bovenstrooms van Mannheim varen indien het aan de vereisten van artikel 22a.05, derde lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn voldoet.

De door de bevoegde autoriteiten voor het te bevaren riviergedeelte tussen Bazel en Mannheim reeds verleende vergunningen voor schepen met een lengte tussen 110 m en 135 m, die op 30 september 2001 geldig waren, blijven onder de voorwaarden die in verband met de veiligheid gesteld zijn, op het betreffende riviergedeelte van kracht.”

4. Artikel 11.02 komt te luiden:

**“Artikel 11.02**

*Ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen en gekoppelde samenstellen*

1. Een duwstel en een gekoppeld samenstel mogen de in het tweede en derde lid genoemde afmetingen niet overschrijden. Zij mogen slechts met de toegelaten afmetingen varen indien deze zijn vermeld in het certificaat van onderzoek met opgave van de toegelaten formatie en de toegelaten belading voor de van toepassing zijnde vaarrichting.
2. De bevoegde autoriteit kan duwstellen en gekoppelde samenstellen met grotere afmetingen, dan die welke volgens het derde lid zijn toegelaten, met ander wijzen van aandrijving en vermogen en bij andere waterstanden bij wijze van proef voor het te bevaren gedeelte toelaten.
3. Voor de betreffende riviergedeelten zijn in op- en afvaart de volgende afmetingen van toepassing:

	Gedeelte	Lengte in m	Breedte in m	
3.1	<b>Bazel (km 166,53) t/m sluisen Iffezheim (km 334,00)</b>			
	a) Sluisen Kembs			
	aa)	westelijke sluisolk	180	22,90
	bb)	oostelijke sluisolk	186,50	22,90
	b) Sluisen Ottmarsheim			
	aa)	grote sluis	183	22,80
	bb)	kleine sluis	183	11,45
	c) Sluisen Fessenheim, Vogelgrün, Marckolsheim en Rhinau			
	aa)	grote sluis	183	22,80
	bb)	kleine sluis	183	11,45
	Deze lengte mag met toestemming van de bevoegde autoriteit worden verhoogd tot 185 m. In dit geval is artikel 6.28, zevende lid, onder a en e niet van toepassing			

	d) Sluizen Gerstheim en Straatsburg		
	aa) grote sluis	185	22,90
	bb) kleine sluis	185	11,45
	e) Sluizen Gambenheim en Iffezheim	270	22,90
	De bevoegde autoriteit kan een grotere lengte toelaten.		
3.2	a) Sluizen <b>Iffezheim</b> (km 334,00) t/m <b>Lorch</b> (km 540,20)	193	22,90
	b) <b>Karlsruhe</b> (km 359,80) t/m <b>Lorch</b> (km 540,20) bovendien	153	34,35
	Alleen de afvaart en bij een waterstand op de peilschaal bij Kaub van 1,20 m en meer, tenzij de bevoegde autoriteit de vaart bij een lagere waterstand uitdrukkelijk heeft toegelaten. Voor zover de duwboot langszijde daarvan vastgemaakte duwbakken meevoert, moeten deze onbeladen zijn.		
3.3	<b>Lorch</b> (km 540,20) t/m <b>St. Goar</b> (km 556,00)		
	a) In opvaart	186,50	22,90
	b) In afvaart	116,50	22,90
	De bevoegde autoriteit kan een grotere lengte toelaten.		
	c) bij een waterstand op de pijlschaal bij Kaub tussen 0,85 m en hoogwaterpeil I bovendien voor duwstellen		
	aa) In opvaart	193	22,90
	bb) In afvaart	193	12,50
	d) Onderdeel c geldt slechts indien het duwstel beschikt over		
	aa) bij een breedte tot en met 12,50 m		
	aaa) Een meerschroefsaandrijving en een of meer vanuit de stuurstand bedienbare boegbesturingsinstallaties met een vermogen van in totaal ten minste 360 kW of		
	bbb) Een eenschroefsaandrijving en een of meer vanuit de stuurstand bedienbare boegbesturingsinstallaties met een vermogen van in totaal ten minste 500 kW, waarbij ten minste de helft van het vermogen aan de kop of het samenstel of op de voorste duwbakken aanwezig is;		
	bb) bij een breedte van meer dan 12,50 m		
	een meerschroefsaandrijving met twee van elkaar onafhankelijke aandrijvingen en een of meer vanuit de stuurstand bedienbare boegbesturingsinstallaties met een vermogen van in totaal ten minste 500 kW, waarbij ten minste de helft van het vermogen aan de kop of het samenstel of op de voorste duwbakken aanwezig is;		
	cc) bij een lengte van meer dan 186,50 m in de afvaart		
	een meerschroefsaandrijving en, bij een waterstand op de peilschaal bij Kaub van meer dan 3,50 m, over een specifiek vermogen van ten minste 0,5 kW per ton lading.		

3.4	a) <b>St. Goar</b> (km 556,00) t/m <b>Gorinchem</b> (km 952,50)	193	22,90
	b) in afvaart bovendien	153	34,35
	<p>c) Onderdeel b geldt op het gedeelte</p> <p>aa) St. Goar (km 556,00) t/m Rolandswerth (km 641,80) alleen bij een waterstand op de peilschaal bij Kaub van 1,20 m en meer,</p> <p>bb) Rolandswerth (km 641,80) tot en met het Spijsche Veer (km 857,40) alleen bij een waterstand op de peilschaal bij Ruhrort van 2,10 m en meer,</p> <p>cc) het Spijsche Veer (km 857,40) tot en met Gorinchem (km 952,50) alleen bij een waterstand op de peilschaal bij Lobith van 8,50 m en meer,</p> <p>tenzij de bevoegde autoriteit de vaart bij een lagere waterstand uitdrukkelijk heeft toegelaten.</p> <p>Voor zover de duwboot langs zijde daarvan vastgemaakte duwbakken meevoert, moeten deze onbeladen zijn.</p>		
3.5	<b>Bad Salzig</b> (km 564,30) t/m <b>Gorinchem</b> (km 952,50) onverminderd de bepalingen van lid 3.4 voor duwstellen		
	a) in opvaart (lange formatie)	269,50	22,90
	b) in afvaart (brede formatie)	193	34,35
	<p>c) In de gevallen van de onderdelen a en b mag een duwstel</p> <p>aa) niet meer dan zes duwbakken bevatten. In afvaart mogen ten hoogste vier duwbakken een diepgang van 1,50 m of meer hebben. Zeeschipbakken mogen slechts langs zijde van andere duwbakken vastgemaakt worden meegevoerd; vier zeeschipbakken achter elkaar gelden daarbij als één duwbak;</p> <p>bb) slechts varen, indien aan de kop van het samenstel een vanuit de stuurstand van de duwboot bedienbare boegbesturingsinstallatie beschikbaar is.</p> <p>d) Op het riviergedeelte Bad Salzig (km 564,30) tot en met het Spijsche Veer (km 857,40) mag een duwstel bovendien slechts varen, indien de waterstand aan de peilschaal te Ruhrort tussen 2,75 m en 7,15 m is gelegen, tenzij de bevoegde autoriteit de vaart bij andere waterstanden uitdrukkelijk heeft toegelaten.</p> <p>e) Op het riviergedeelte Spijsche Veer (km 857,40) tot en met Gorinchem (km 952,50) mag, tenzij de bevoegde autoriteit de vaart bij andere waterstanden uitdrukkelijk heeft toegelaten, een duwstel bovendien slechts varen</p> <p>aa) indien de waterstand aan de peilschaal te Lobith tussen 8,50 m en 13,50 m is gelegen;</p> <p>bb) indien het geen gevaarlijke stoffen vervoert, voor het vervoer waarvan een certificaat van goedkeuring volgens het ADN is vereist;</p> <p>cc) met een duwboot met een lengte van niet meer dan 40 m, indien bovendien:</p> <p>aaa) Het maximale vermogen van de aandrijving van de duwboot niet groter is dan 4500 kW;</p> <p>bbb) In de lange formatie ten minste vier duwbakken een diepgang hebben van 2,50 m of meer. In afvaart in de brede formatie mag op dit gedeelte ook zonder boegbesturingsinstallatie worden gevaren, indien ten minste twee en ten hoogste vier duwbakken een diepgang van 2,50 m of meer hebben en twee daarvan in de as van het duwstel zijn geplaatst.</p>		

3.6	a) <b>Pannerden</b> (km 867,46) t/m <b>Lekkanaal</b> (km 949,40)	135	15
	b) voor duwstellen met een lengte van meer dan 110 m en een boegbesturingsinstallatie van voldoende vermogen. Tussen <b>IJsselkop</b> (km 878,60) en <b>Arnhem</b> (km 885,00) is het verboden voorbij te lopen en te ontmoeten.	186,50	11,45
De bevoegde autoriteit kan een grotere lengte toelaten. Voorts bedragen de ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen varende op het Amsterdam-Rijnkanaal die de Lek bij Wijk bij Duurstede oversteken 200 m (lengte) en 23,50 m (breedte).			
3.7	<b>Lekkanaal</b> (km 949,40) t/m <b>Krimpen</b> (km 989,20)		
	a) korte formatie	116,50	22,90
	b) lange formatie	193	11,45
De bevoegde autoriteit kan grotere afmetingen toelaten.”			

5. De artikelen 11.03 tot en met 11.05 komen te vervallen.



## PROTOCOL 16

### **Wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) door een voorschrift van tijdelijke aard - Artikel 4.07 - Inland AIS en Inland ECDIS, artikel 12.01 – Meldplicht en bijlage 12 - Lijst van de soorten vaartuigen en samenstellen**

1. In artikel 12.01 van het RPR wordt voor bepaalde schepen een meldplicht voorgeschreven: de schipper of een derde moet een serie gegevens met betrekking tot het schip of samenstel, de vervoerde goederen en de reis aan de bevoegde autoriteiten opgeven. Deze melding stelt de bevoegde autoriteiten bijvoorbeeld in staat om over essentiële informatie te beschikken voor de verbetering van het calamiteitenmanagement. In artikel 12.01 wordt aangegeven welke schepen aan deze verplichting zijn onderworpen, welke gegevens gemeld moeten worden, welke middelen voor deze melding gebruikt kunnen of moeten worden (marifoon, telefonisch, schriftelijk, elektronisch) en op welk moment of plaats deze melding gedaan moet worden.
2. Artikel 12.01 is in de afgelopen jaren herhaaldelijk gewijzigd, voor de laatste maal in het kader van de invoering van het elektronisch melden. De laatste wijzigingen zijn aangebracht door middel van voorschriften van tijdelijke aard om over voldoende ervaringsgegevens te kunnen beschikken alvorens een definitief voorschrift aan te nemen. Dit voorschrift van tijdelijke aard geldt tot en met 30 november 2015.
3. Artikel 12.01 voorziet sinds 1 januari 2010 een elektronische meldplicht overeenkomstig de standaard voor het elektronisch melden voor schepen en samenstellen met meer dan 20 containers aan boord of voor schepen en samenstellen met containers aan boord waarop het ADN van toepassing is. Deze maatregel heeft de administratieve lasten voor de schippers en het personeel van de verkeerscentrales verminderd, echter zonder afbreuk te doen aan het hoge veiligheidsniveau dat de Rijnvaart kenmerkt.
4. Gezien de voordelen van de meldingen via elektronische weg en de omstandigheid dat het systeem voortaan volledig operationeel is, beoogt het huidige voorstel het gebruik van elektronische middelen uit te breiden tot alle schepen en samenstellen die containers aan boord hebben.
5. Tevens is de redactie van artikel 12.01 verduidelijkt. De gegevens die gemeld moeten worden zijn in overeenstemming gebracht met de gegevensvelden uit de standaard voor het elektronisch melden die door de CCR is aangenomen. De wijziging voorziet aanvullende gegevens die in het kader van de elektronische meldplicht gemeld moeten worden om de veiligheid van de Rijnvaart nog verder te verbeteren.
6. De meldplicht is tevens uitgebreid tot de schepen die die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken, gezien de recente ontwikkelingen die deze technologie heeft doorgemaakt.
7. Het soort schip en het soort samenstel horen tot de gegevens die de schipper overeenkomstig de huidige formulering van artikel 12.01 via de marifoon moet melden. Er bestaat echter geen lijst waarin deze verschillende soorten schepen en samenstellen worden gedefinieerd. In sommige gevallen moet de schipper bovendien via elektronische weg het scheepstype opgeven. Om deze begrippen te verduidelijken wordt de invoering van een bijlage 12 voorgesteld, met een lijst van de soorten vaartuigen en samenstellen. De begrippen "Schiffsgattung", "catégorie de bateau" en "soort schip" worden daarentegen niet meer gebruikt.

8. De vierde en vijfde leden van het huidige artikel 4.07 geven aan welke gegevens door het AIS-apparaat gezonden en voortdurend geactualiseerd moeten worden. Tot de bedoelde gegevens hoort het scheeps- of samensteltype. Dit type is identiek aan het type dat in het kader van een melding via elektronische weg wordt gebruikt. De lijst van deze typen wordt in de standaard voor het elektronisch melden gegeven en is opgenomen in de standaard voor tracking en tracing van schepen in de binnenvaart. Om deze reden beoogt deze wijziging tevens de aanvulling van de vierde en vijfde leden van artikel 4.07 met een verwijzing naar de standaard voor tracking en tracing van schepen in de binnenvaart.
9. Artikel 12.01 is van kracht tot en met 30 november 2015. Het ontwerp strekt tot wijziging van dit artikel. De wijziging moet dan ook op 1 december 2015 in werking treden. Gezien de periode van 6 maanden tussen de aanneming en de inwerkingtreding, zal de wijziging de vorm van een voorschrift van tijdelijke aard krijgen. Wanneer de CCR deze wijziging later in een voorschrift van definitieve aard wenst om te zetten, zal tevens rekening gehouden kunnen worden met de terugkoppeling over de invoering van de gebruiksverplichting van het Inland AIS-apparaat, die op 1 december 2014 in werking is getreden.
10. De resultaten van de evaluatie krachtens de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) worden hieronder gegeven.

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

Deze wijziging beoogt de uitbreiding van de elektronische meldplicht tot alle schepen of samenstellen die containers vervoeren.

De wijziging beoogt tevens de leesbaarheid van artikel 12.01 te verbeteren door de formulering te verduidelijken. Hiervoor zijn de gegevens die gemeld moeten worden herzien en aangevuld. Tevens is een bijlage 12 ingevoegd met de lijst van de soorten vaartuigen en samenstellen. De nieuwe formulering van artikel 12.01 maakt de overeenstemming mogelijk met de standaard voor het elektronisch melden, die door de CCR is aangenomen. Een aantal gegevensvelden van de standaard moeten inderdaad verplicht worden ingevuld, waarbij de schipper informatie moet geven, terwijl dit niet het geval is in de huidige formulering van artikel 12.01. Dankzij de voorgestelde wijziging zijn de gegevens die opgegeven moeten worden krachtens de meldplicht enerzijds en de standaard voor het elektronisch melden anderzijds identiek. Dit maakt het tevens mogelijk de melding van bepaalde nuttige informatie voor de veiligheid verplicht te stellen, bijvoorbeeld het containernummer voor gevaarlijke goederen.

De wijziging voert tevens een meldplicht in voor de schepen die LNG als brandstof gebruiken.

In de laatste plaats schrijven de vierde en vijfde leden van de huidige versie van artikel 4.07 voor dat het AIS-apparaat het scheeps- of samensteltype moet zenden. Hiervoor is een verwijzing naar de standaard voor tracking en tracing van schepen in de binnenvaart opgenomen om aan te geven over welk type het gaat. Deze lijst van typen is vastgelegd in de standaard voor tracking en tracing van schepen in de binnenvaart en komt overeen met de lijst die in de standaard voor het elektronisch melden wordt gegeven.

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

De andere oplossing is om de huidige formulering van artikel 12.01 te behouden.

De schepen of samenstellen die minder dan 20 containers vervoeren, zouden - indien gewenst - nu al hun melding via elektronische weg kunnen doen.

Voor de schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken, zou een andere mogelijkheid zijn deze informatie door middel van het AIS-apparaat mede te delen, bijvoorbeeld door het acroniem LNG in verbinding met de naam van het schip te gebruiken. Deze oplossing is niet wenselijk. De informatie zou in dit geval inderdaad voor talrijke personen zichtbaar zijn. Tijdens de hoorzitting met het bedrijfsleven over het ontwerp van voorschriften inzake de schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken, heeft het bedrijfsleven aangegeven de voorkeur te geven aan een elektronische melding, die rechtstreeks aan de autoriteiten wordt gericht. De door de AIS-apparaten uitgezonden informatie is, in tegenstelling tot de gegevens die in het kader van de elektronische meldplicht worden gezonden, voor iedereen toegankelijk.

### **Consequenties van deze wijzigingen**

In het eerste lid van het gewijzigde artikel 12.01 wordt aangegeven welke schepen en samenstellen onder de meldplicht vallen. De huidige lijst wordt overgenomen en aangevuld met de schepen of samenstellen die een LNG-systeem aan boord hebben. De autoriteiten wensen inderdaad deze schepen om veiligheidsredenen te kunnen volgen, met name om een gerichte interventie van de reddingsdiensten mogelijk te maken bij calamiteiten.

Het tweede lid van het gewijzigde artikel 12.01 geeft de lijst van de gegevens die gemeld moeten worden. Deze gegevens zijn voortaan in overeenstemming met de gegevensvelden van de standaard voor het elektronisch melden. Deze lijst is aangevuld met alle gegevensvelden die in de standaard als verplicht worden aangemerkt. Voor samenstellen worden alle gegevens gevraagd voor elk schip dat deel van het samenstel uitmaakt (naam, soort vaartuig, lengte en breedte). Dit maakt het in de praktijk mogelijk na te gaan welke lading in welk deel van het samenstel is gelegen. Deze gegevens worden sinds het midden van de jaren negentig al door de schippers gemeld. Voor de schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken, moet de schipper de aanwezigheid van een LNG-systeem aan boord melden, of dit nu in bedrijf is of niet.

Bovendien is de melding van andere nuttige gegevens voor de veiligheid toegevoegd. Het gaat vooral om het nummer van de containers met gevaarlijke goederen of de respectievelijke stuwplaats van de containers. Deze informatie zal met name het calamiteitenmanagement voor de containerschepen verbeteren en de opgave van deze gegevens zal volgens de experts niet tot aanzienlijke extra kosten leiden. Voor de containers moet de schipper - in aanvulling op het aantal containers aan boord dat nu al wordt opgegeven - ook de grootte, het type en de beladingstoestand (beladen of onbeladen) voor elke container vermelden. Deze informatie zal het calamiteitenmanagement verbeteren, bijvoorbeeld bij containers die over boord zijn geslagen. In de laatste plaats is de lijst van gegevens tevens gereorganiseerd: de lijst begint met de gegevens over het schip en eindigt met de gegevens over de lading.

Het derde lid van het gewijzigde artikel 12.01 herneemt de voorschriften van het huidige tweede lid waarbij alleen de wijzigingen worden geactualiseerd.

Het vierde lid van het gewijzigde artikel 12.01 geeft de modaliteiten voor de meldingen via elektronische weg. Het lid verwijst met name naar de standaard voor het elektronisch melden waarin de lijst van de scheeps- of samensteltypen wordt gedefinieerd. De schipper moet dit type gebruiken bij een elektronische melding. Deze lijst van de scheeps- of samensteltypen is gebaseerd op aanbeveling nr. 28 (codes voor typen van vervoermiddelen) die door de Verenigde Naties (TRADE/CEFACT) is aangenomen.

Het vijfde lid van het gewijzigde artikel 12.01 schrijft voor dat de schepen en samenstellen met containers aan boord via elektronische weg dienen te melden. Het gaat om een uitbreiding van deze verplichting ten opzichte van de huidige situatie, waarin de verplichting alleen geldt voor de schepen en samenstellen met meer dan 20 containers aan boord en voor de schepen en samenstellen die containers vervoeren waarop het ADN van toepassing is. Deze schepen moeten worden uitgerust met software om via elektronische weg te kunnen melden. De BICS-software kan gratis worden gedownload, maar de schepen zullen over een computer moeten beschikken. Overeenkomstig de informatie waarover het secretariaat beschikt, bestaan geen schepen die op een regelmatige basis minder dan 20 containers vervoeren. Bij gemengde ladingen kan een schip echter bij gelegenheid ook enkele containers vervoeren.

Het zesde lid van het gewijzigde artikel 12.01 herneemt de voorschriften van het huidige vierde lid waarbij alleen de verwijzingen worden geactualiseerd.

Het zevende lid van het gewijzigde artikel 12.01 herneemt de voorschriften van het huidige vijfde lid waarbij de verwijzingen worden geactualiseerd en de modaliteiten worden gegeven volgens welke de schipper de tijdens de reis gewijzigde gegevens moet doorgeven aan de bevoegde autoriteiten. Het gebruik van verschillende middelen (radio, schriftelijke weg, elektronische weg) is toegestaan.

Het achtste lid van het gewijzigde artikel 12.01 herneemt de voorschriften van het huidige zesde lid waarbij alleen de verwijzingen worden geactualiseerd.

Het negende lid van het gewijzigde artikel 12.01 herneemt de voorschriften van het huidige zevende lid.

Ook wordt een bijlage 12 ingevoegd, waarin de verschillende soorten vaartuigen en samenstellen worden gedefinieerd. Deze lijst is gebaseerd op de soorten vaartuigen en samenstellen die in artikel 1.01 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn worden gedefinieerd en komt overeen met de soort vaartuig die op het certificaat van onderzoek wordt vermeld. De schipper moet deze soort opgeven bij een melding via de marifoon. Ten opzichte van de huidige situatie, waarin geen enkele lijst van de soorten vaartuigen of samenstellen voor de melding via de marifoon is gedefinieerd, is dit een verduidelijking.

In de laatste plaats is de informatie over het scheeps- of samensteltype, dat krachtens artikel 4.07 vierde en vijfde leden door het Inland AIS-apparaat wordt uitgezonden, gebaseerd op dezelfde lijst als de lijst die voor de melding via elektronische weg wordt gebruikt. Deze lijst is overgenomen uit de standaard voor tracking en tracing van schepen in de binnenvaart. De voorgestelde wijziging voorziet een verwijzing naar deze standaard in de vierde en vijfde leden van artikel 4.07.

### **Consequenties indien de wijzigingen worden verworpen**

Het zou mogelijk zijn van deze wijziging af te zien. In dit geval zouden de schepen of samenstellen die minder dan 20 containers vervoeren niet aan de elektronische meldplicht worden onderworpen, hoewel dit een vermindering van de administratieve lasten zou inhouden. Bovendien zouden tegenstrijdigheden blijven bestaan tussen de gegevens die de schipper moet opgeven krachtens de meldplicht enerzijds en de verplichte gegevensvelden krachtens de standaard voor het elektronisch melden anderzijds. Overigens zouden de schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken niet aan een meldplicht worden onderworpen. Gezien de recente ontwikkeling van deze technologie en de specifieke risico's die deze schepen inhouden bij averij, is het nuttig dat deze schepen door de autoriteiten geïdentificeerd kunnen worden. Bovendien zouden bepaalde gegevens die relevant zijn voor de veiligheid niet meer worden opgegeven.

## **Besluit**

De Centrale Commissie,

gezien de RIS-strategie die door de CCR is aangenomen bij Besluit 2012-I-10 en de plaats die wordt toebedeeld aan het gebruik van de meldingen via elektronische weg,

teneinde verder bij te dragen aan de verbetering van de veiligheid en de vlotheid van de Rijnvaart,

overwegende

- dat het gebruik van de meldingen via elektronische weg bijdraagt aan de vermindering van de administratieve lasten,

voorts overwegende

- dat de elektronische meldplicht uitgebreid zou kunnen worden tot andere scheepstypen,
- dat een dergelijke verplichting op middellange termijn met name overwogen zou kunnen worden voor tankschepen die gevaarlijke goederen vervoeren,

onder verwijzing naar de versterkte samenwerking met de Moezelcommissie, met name op het gebied van de politievoorschriften,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

neemt de wijziging van de artikelen 4.07 en 12.01 alsmede de invoeging van een bijlage 12 van het Rijnvaartpolitiereglement aan overeenkomstig de bijlage bij dit besluit.

De bijgevoegde wijziging zal van 1 december 2015 tot en met 30 november 2018 van kracht zijn.

### **Bijlage**

## Bijlage bij protocol 16

1. *Aan de inhoudsopgave wordt de volgende vermelding toegevoegd:*

"Bijlage 12: Lijst van de soorten vaartuigen en samenstellen"

2. *Artikel 4.07, vierde lid, onderdeel c, komt als volgt te luiden:*

"c) scheeps- of samensteltypes overeenkomstig de Standaard voor Tracking en Tracing van schepen in de binnenvaart;"

3. *Artikel 4.07, vijfde lid, onderdeel c, komt als volgt te luiden:*

"c) scheeps- of samensteltypes overeenkomstig de Standaard voor Tracking en Tracing van schepen in de binnenvaart;"

4. *Artikel 12.01 komt als volgt te luiden:*

### **“Artikel 12.01**

#### *Meldplicht*

1. De schipper van de volgende schepen en samenstellen moet zich, alvorens de in het achtste lid bedoelde riviergedeelten binnen te varen, via de marifoon melden op het aangegeven kanaal:
  - a) schip dat goederen vervoert waarop het ADN van toepassing is;
  - b) tankschip;
  - c) schip dat containers vervoert;
  - d) schip met een lengte van meer dan 110 m;
  - e) hotelschip;
  - f) zeeschip;
  - g) schip dat een LNG-systeem aan boord heeft;
  - h) bijzonder transport als bedoeld in artikel 1.21.
2. Bij de in het eerste lid bedoelde aanmelding moeten worden vermeld:
  - a) naam van het schip; en bij samenstellen van alle schepen van het samenstel;
  - b) uniek Europees scheepsidentificatienummer of officieel scheepsnummer, IMO-nummer voor zeeschepen; van het schip en bij samenstellen van alle schepen van het samenstel;
  - c) soort vaartuig of samenstel; en bij samenstellen soort vaartuig voor alle schepen overeenkomstig bijlage 12;

- d) laadvermogen; van het schip en bij samenstellen van alle schepen van het samenstel;
  - e) lengte en breedte van het schip; en bij samenstellen lengte en breedte van het samenstel en van alle schepen van het samenstel;
  - f) aanwezigheid van een LNG-systeem aan boord;
  - g) voor een schip dat goederen vervoert waarop het ADN van toepassing is:
    - aa) de VN-nummers of de nummers van de gevaarlijke goederen;
    - bb) de officiële benaming voor het vervoer van de gevaarlijke goederen, voor zover van toepassing aangevuld met de technische benaming;
    - cc) de klasse, de classificeringscode en eventueel de verpakkingsgroep van de gevaarlijke goederen;
    - dd) de totale hoeveelheid van de gevaarlijke goederen, waarop deze gegevens betrekking hebben;
    - ee) blauwe lichten/kegels;
  - h) voor een schip dat goederen vervoert waarop het ADN niet van toepassing is en die niet in containers worden vervoerd: soort en hoeveelheid lading;
  - i) aantal containers aan boord naar grootte, type en beladingstoestand (beladen of onbeladen) en de respectievelijke stuwplaats van containers;
  - j) containernummer van de containers met gevaarlijke goederen;
  - k) aantal personen aan boord;
  - l) positie, vaarrichting;
  - m) diepgang, indien de bevoegde autoriteit hierom vraagt;
  - n) route met opgave van de vertrek- en bestemmingshaven;
  - o) haven waar is geladen;
  - p) haven waar wordt gelost.
3. De in het tweede lid bedoelde gegevens, met uitzondering van die genoemd onder l en m, mogen ook vanaf een andere plaats of door een andere persoon schriftelijk, telefonisch, of via elektronische weg, aan de bevoegde autoriteit worden medegedeeld. In ieder geval moet de schipper het tijdstip van in- en uitvaren met zijn schip of samenstel van het riviergedeelte waarvoor de meldplicht geldt, melden.
4. Voor zover de schipper, een andere plaats of een andere persoon zich via elektronische weg meldt,
- a) moet de melding overeenkomstig de Standaard voor het elektronisch melden van schepen in de binnenvaart, editie april 2013, worden overgedragen,
  - b) moet in afwijking van het tweede lid, onder c, het scheeps- of samensteltype overeenkomstig de onder a van dit lid genoemde standaard worden medegedeeld.

5. De in het tweede lid bedoelde melding, met uitzondering van de onder l en m bedoelde gegevens, moet via elektronische weg worden overgedragen voor schepen en samenstellen met containers aan boord.
6. Indien het schip zijn reis in een der in het achtste lid genoemde riviergedeelten gedurende meer dan twee uren onderbreekt, moet de schipper het begin en het einde van deze onderbreking melden.
7. Indien de in het tweede lid bedoelde gegevens tijdens het bevaren van het riviergedeelte waarvoor de meldplicht geldt worden gewijzigd, moet dit aan de bevoegde autoriteit onmiddellijk worden medegedeeld. Deze wijziging moet schriftelijk of via elektronische weg worden overgedragen op het aangegeven kanaal.
8. Op de riviergedeelten:
  - a) van Bazel (Mittlere Rheinbrücke, km 166,53) tot Lauterburg (km 352,00),
  - b) van Lauterburg (km 352,00) tot Gorinchem (km 952,50), en
  - c) van Pannerden (km 876,50) tot Krimpen aan de Lek (989,20),die worden aangeduid door het teken B.11 met het onderbord "Meldplicht" geldt de in het eerste lid bedoelde meldplicht onder de volgende voorwaarden:
  - Op het gedeelte bedoeld onder a) behoeven zich slechts samenstellen die goederen vervoeren waarop het ADN van toepassing is te melden,
  - Op het gedeelte bedoeld onder b) moeten behalve samenstellen die goederen vervoeren waarop het ADN van toepassing is, slechts samenstellen met een lengte van meer dan 140 m en een breedte van meer dan 15 m en op het gedeelte bedoeld onder c) slechts samenstellen met een lengte van meer dan 110 m of een breedte van meer dan 12 m worden gemeld,
  - Op de gedeelten bedoeld onder b) en c) moeten de gegevens genoemd in het tweede lid, onder a), b) en c), eveneens worden verstrekt bij het passeren van de overige verkeersposten, districtscentrales en sluizen, evenals aan de met het teken B.11 aangeduide meldpunten.
9. De bevoegde autoriteit kan:
  - a) voor bunkerschepen een andere meldplicht vaststellen;
  - b) voor schepen voor dagtochten een meldplicht vaststellen en wat deze inhoudt."



5. Na bijlage 11 wordt de volgende bijlage 12 toegevoegd:

**“Bijlage 12**

**LIJST VAN DE SOORTEN VAARTUIGEN EN SAMENSTELLEN**

Naam:

- motortankschip
- motorvrachtschip
- kanaalspits
- sleepboot
- duwboot
- sleeptankschip
- sleepvrachtschip
- tankduwbak
- vrachtduwbak
- zeeschipbak
- schip voor dagtochten
- hotelschip
- snel schip
- drijvend werktuig
- schip bestemd voor bouwwerkzaamheden
- bijboot
- duwstel
- gekoppeld samenstel
- sleep
- vaartuig, type onbekend”

## **PROTOCOL 17**

### **Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (artt. 9.03, 9.15 en 9.20)**

#### **Besluit**

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

- a) Artikel 9.03 – Bescherming tegen aanraking, binnendringen van vreemde voorwerpen en water  
(aangenomen bij Besluit 2003-I-25, laatstelijk verlengd bij Besluit 2012-II-16).
- b) Artikel 9.15, eerste lid – Kabels  
(aangenomen bij Besluit 2003-I-25, laatstelijk verlengd bij Besluit 2012-II-16).
- c) Artikel 9.20 tweede lid, onderdeel a en f – Elektronische installaties  
(aangenomen bij Besluit 2003-I-25, laatstelijk verlengd bij Besluit 2012-II-16).

De voorschriften gelden vanaf 1 oktober 2015 tot en met 30 september 2018.

## **PROTOCOL 18**

### **Vervoer van gevaarlijke stoffen over binnenwateren**

Geen besluit.

## **PROTOCOL 19**

### **Inlaatwerk van de geplande polder Elzmündung (Rijn-km 261,250)**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

neemt kennis van de goedkeuring die haar Comité Infrastructuur en Milieu overeenkomstig de bestaande verdragen en de bevoegdheidsdelegatie krachtens Besluit 1990-II-46 heeft verleend inzake het bouwproject van het inlaatwerk van de geplande polder Elzmündung aan de rechteroever.

Het verslag van het Comité Infrastructuur en Milieu alsmede de tekeningen worden in de bijlage bij dit besluit opgevoerd.

#### **Bijlage**

**1. Soort bouwwerkzaamheden**

Rivierwaterinlaatwerk met vispassage voor het bedrijf van het hoogwaterstuwbekken Elzmündung.

**2. Plaats**

Rhinau, Kappel.

**3. Rivierkilometer**

Rijnkilometer 261,250 (rechteroever).

**4. Feitelijke situatie**

De deelstaat Baden-Württemberg heeft in het kader van het geïntegreerde Rijnprogramma de bouw van het hoogwaterstuwbekken Elzmündung tussen kmr 260,250 en 268,600 gepland om de bescherming tegen hoogwater aan de Bovenrijn te verbeteren.

Voor de onttrekking van Rijnwater aan de bevaarbare gestuwde Rijn werd voor het bedrijf van het stuwbekken Elzmündung een nieuw inlaatwerk R1 inclusief vispassage gepland in de rechter Rijnsoeverdam van het stuwcomplex Gerstheim bij kmr 261,250 op het grondgebied van de gemeente Rhinau.

**5. Bouwwerkgegevens**

Het bouwwerk R1 wordt gebouwd in de rechter Rijnsoeverdam van het stuwcomplex Gerstheim voor de onttrekking van Rijnwater aan de bevaarbare gestuwde Rijn bij kmr 261,250 op het grondgebied van de gemeente Rhinau.

Het bouwwerk bestaat uit twee inlaten met een breedte van 4,5 meter en een hoogte van 2,3 meter die onder de normale waterstand van de Rijn liggen en die met een schuif gesloten kunnen worden. Elke schuif wordt bovendien om veiligheidsredenen met een tweede afsluitniveau uitgerust.

Voor de vispassage worden een vertical slot fishpass en een pijpleiding voor de productie van een lokstroom voorzien. De vispassage wordt continu van een totaal debiet van 2 m<sup>3</sup>/s voorzien.

**6. Functies**

Het bedrijf van het bouwwerk R1 kan in drie verschillende functies worden onderverdeeld.

**Bedrijfstoestand bij afvoerwaarden onder 1.550 m<sup>3</sup>/s**

In deze bedrijfstoestand is de vispassage in bedrijf. Hiervoor wordt permanent 2 m<sup>3</sup>/s aan de Rijn onttrokken en in de Altrhein in het oosten geleid.

De schuiven van het inlaatwerk zijn in deze afvoersomstandigheden gesloten.

**Bedrijfstoestand bij ecologisch onder water zetten**

Bij een afvoer in de Rijn boven 1.550 m<sup>3</sup>/s wordt het inlaatwerk geopend voor het ecologisch onder water zetten. De waterwinning is afhankelijk van de afvoer van de Rijn bij het stuwcomplex Breisach bij kmr 224,800 overeenkomstig het bijgevoegde diagram.

## **Bedrijfstoestand bij hoogwaterretentie**

Het stuwbekken Elzmündung wordt volgens de opgaven van de bevoegde internationale organen voor hoogwaterretentie ingezet wanneer de afvoer in de Rijn naar verwachting meer dan ca. 4.200 m<sup>3</sup>/s op de peilschaal te Maxau en meer dan 3.600 m<sup>3</sup>/s ter plaatse zal bedragen. In dit geval wordt constant een hoeveelheid van 75 m<sup>3</sup>/s uit de Rijn gewonnen en naar het stuwbekken gevoerd.

Statistisch zal deze bedrijfstoestand ongeveer eens in de 10 jaar optreden. In extreme gevallen kan het stuwbekken 9 tot 10 dagen in bedrijf zijn.

### **7. Bouwwerkzaamheden**

De bouwwerken R1 worden tijdelijk met gebruik van een drijvend werktuig uitgevoerd. De werkzaamheden vinden steeds op ten hoogste 40 meter van de oever plaats.

### **8. Gevolgen voor de scheepvaart**

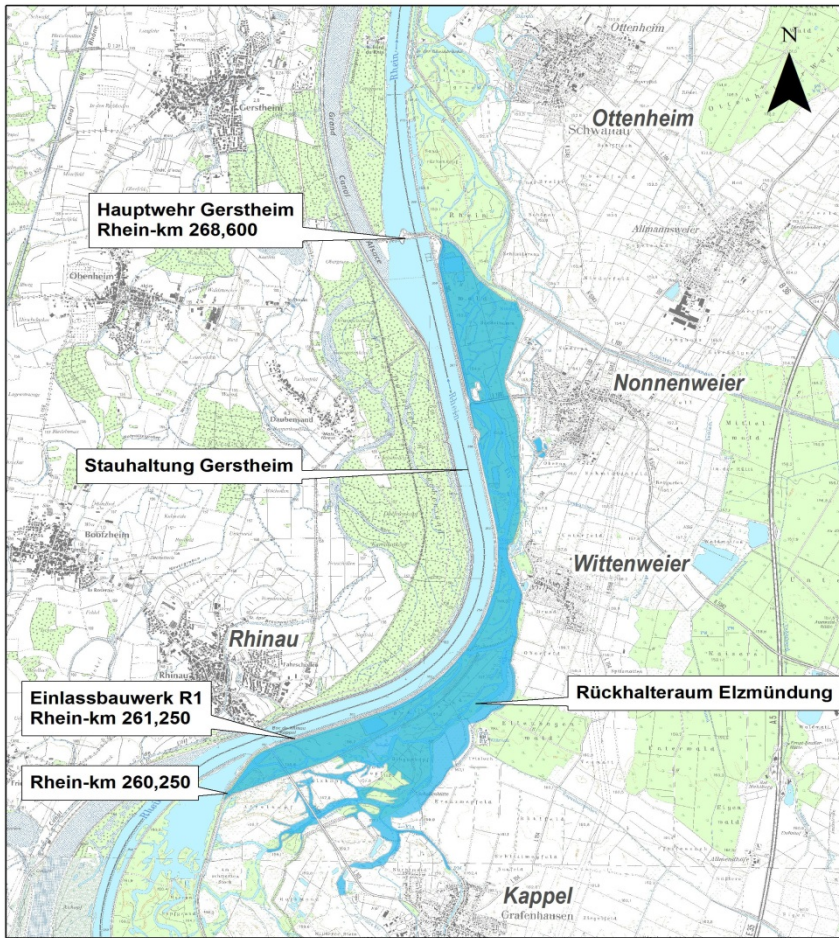
De bouwwerken maken geen stremming van de scheepvaart nodig. Kleine beperkingen van de breedte van de vaargeul zijn mogelijk tijdens het werk aan de kant van het water.

De gegarandeerde diepte van de vaargeul bedraagt 3,00 m bij hydrostatische opstuwning. De werkelijke diepte aan de rand van de vaargeul bedraagt ca. 3,85 m. Een daling wegens de onttrekking heeft dan ook geen beperking van de scheepvaart tot gevolg.

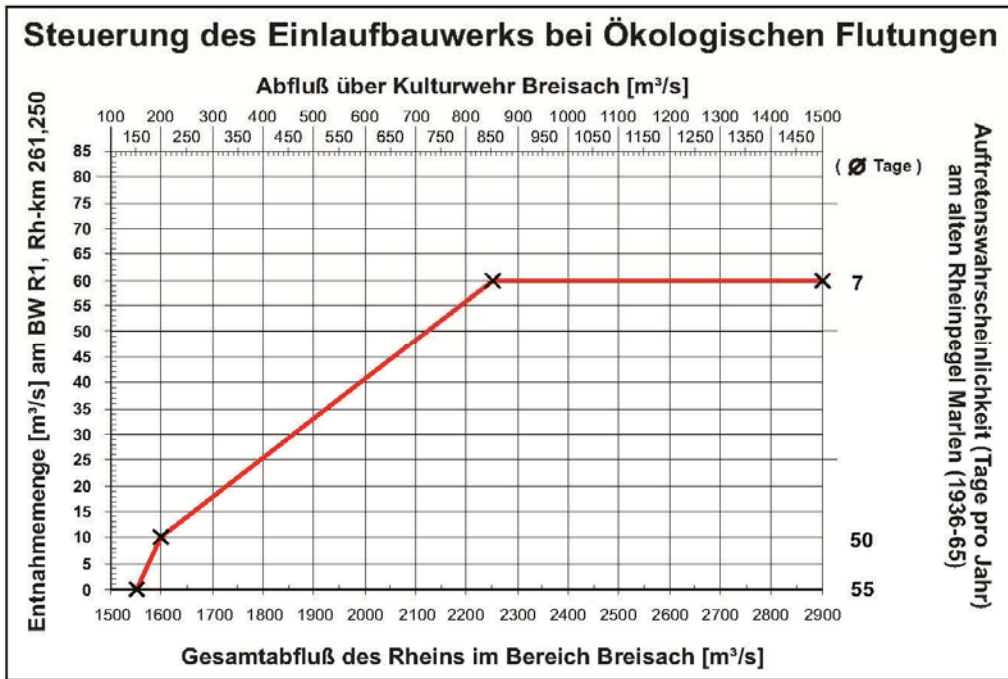
De dwarsstromingen bij 60 m<sup>3</sup>/s en 75 m<sup>3</sup>/s zijn berekend in het kader van een expertise. De vaargeul loopt ca. 30 m vóór de voorkant van het bouwwerk. De dwarsstroming is reeds praktisch 0 op ca. 20 m vóór de voorkant van het bouwwerk. De grote scheepvaart wordt niet beïnvloed in de vaargeul.

De kleine scheepvaart wordt door teken C5 van het RPR opmerkzaam gemaakt op een aan te houden minimumafstand. Bovendien worden in de toevoersector van het bouwwerk beweegbaar aan dukdalven bevestigde drijvende balken geïnstalleerd. Op deze wijze wordt ieder gevaar voor de scheepvaart uitgesloten.

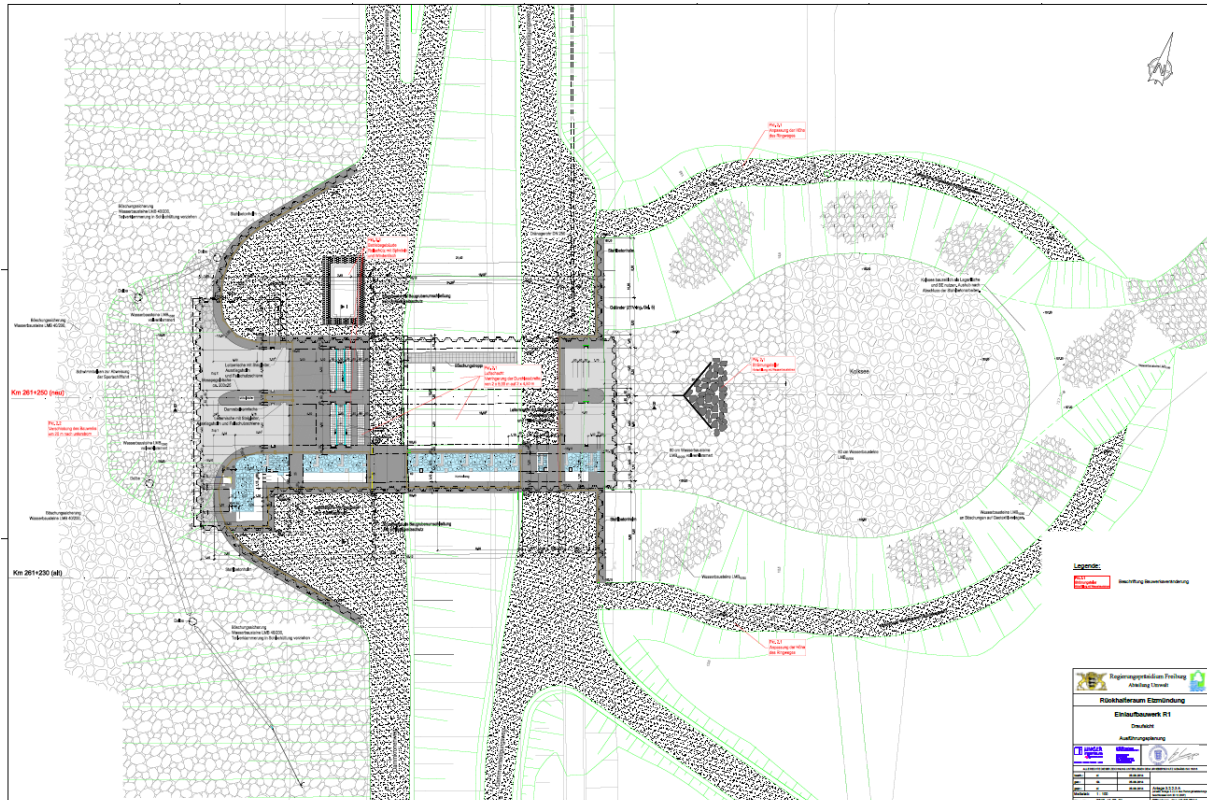
Situatieschets van het hoogwaterstuwbekken Elzmündung met inlaatwerk R1



Hoeveelheden gewonnen water bij het inlaatwerk bij kmr 261,250 bij ecologisch onder water zetten



Bovenaanzicht van het inlaatwerk R1







## **PROTOCOL 20**

### **Sanering van de snelwegbrug Speyer (Rijn-km 403,180)**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

stelt vast, dat geen bezwaren bestaan van de zijde van de scheepvaart tegen de reparatie van de brug bij Speyer Rijn-km 403,180 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**

## Bijlage bij protocol 20

1. Type brug  
Snelwegbrug A 61; aangebouwde stalen tuikabelbrug
2. Dichtst bijgelegen stad  
Speyer
3. Rijn-km  
Rijn-km 403,18
4. Soort bouwwerkzaamheden  
Bescherming tegen corrosie
5. Vaarwaterbreedte  
220 m
6. Breedte van de vaargeul  
92 m

### A. Algemene beschrijving

7. Aantal pijlers in de rivier  
geen
8. Aantal pijlers in de vaargeul/het vaarwater  
geen
9. Breedte van de brugconstructie in het midden van de vaargeul  
33 m
10. Afstand van de dichtstbijzijnde brug (stroomopwaarts/stroomafwaarts)  
Stroomopwaarts 3,32 km (verkeersbrug Speyer)  
Stroomafwaarts 21,25 km (Konrad-Adenauer-brug)

### B. Profiel van de vrije ruimte voor de scheepvaart tijdens de bouw

#### a) Bruggen met een rechte onderkant Hoogte van de doorvaartopeningen

- 11a Laagste punt van de bovenbouw (NN + m)  
105,1 m boven NN
- 12a MHW (NN + m)  
95,31 m boven NN
- 13a Doorvaarthoogte  
> 9,10 m
- 14a Doorvaartopening waarboven deze hoogte permanent ten minste beschikbaar is  
Over de gehele breedte

**C. Inachtneming van de radarvaart**

15. Beoordeling door een expert/autoriteiten/instituut  
Niet nodig, aangezien er zich geen wijzigingen voordoen.
16. Genomen maatregelen tegen storing door schijnecho's  
Niet nodig, aangezien er zich geen wijzigingen voordoen.
17. Geplande constructievorm van de brug  
Niet nodig, aangezien er zich geen wijzigingen voordoen.
18. Gepland constructiemateriaal  
Niet nodig, aangezien er zich geen wijzigingen voordoen.

**D. Verkeerstekens tijdens de bouwwerkzaamheden**

19. Zowel stroomopwaarts als –afwaarts van de brug worden aan beide zijden tonnen of waarschuwingsvlotten aangebracht. Bij de brug wordt de doorvaartopening met ruitvormige borden gekentekend.

**E. Informatie over de planning van de werkzaamheden**

20. Soort bouwmaatregel

Vernieuwing van de corrosiebescherming aan de buitenkant van de bruglegger en constructieve wijziging van de ontwatering van de brug.

Voor het aanbrengen van de corrosiebescherming aan de buitenzijde van de holle kokerliggers moet gewerkt worden vanaf een verplaatsbare steiger met gesloten wanden.

Voor de geplande werkzaamheden zijn **drie bouwfasen** voorzien:

In **fase 1** worden de werkzaamheden verricht voor de ontwatering van de brug ter hoogte van de uiterwaarde, hetgeen voor de scheepvaart geen gevolgen heeft.

In **fase 2** worden over de gehele lengte van de brug spoorstaven aangebracht. Het plaatsen van de rails wordt gedaan met behulp van twee hiervoor speciaal gebouwde voertuigen (die tegelijkertijd ingezet kunnen worden zowel aan de ene (stroomopwaarts) als andere (stroomafwaarts) kant van de bovenbouw).

Daarbij blijft een doorvaarthoogte van 9,10 m bij MHW gewaarborgd.

Tot slot worden tijdens **fase 3** de werkzaamheden voor de corrosiebescherming van de bovenbouw uitgevoerd.

21. Beperking van de vrije doorvaart **tijdens fase 3**

De hoogst bevaarbare waterstand ligt in het gebied bij de brug bij 95,31 m. Bij een doorvaarthoogte voor de scheepvaart van 9,1 m boven dit peil ligt de bovenkant van het scheepvaartprofiel bij 104,45 m.

Als minimale arbeidshoogte voor de steiger wordt 1,80 tot 2,00 m genomen. Bij de opbouw van de steiger (vloer ca. 25 cm, drager ca. 40 cm) komt de onderkant van de steiger bij 2,50 tot 2,70 m onder de onderkant van de kokerbalken te liggen.

De consequenties voor het scheepvaartprofiel blijken uit de volgende gegevens m.b.t.:

het montagevoertuig op rails:  $104,45 - 103,0 = 1,45$  m

de verplaatsbare steiger (werkzaamheden corrosiebescherming):  $104,45 - 102,4 = 2,05$  m

Bij de hoogst bevaarbare waterstand (MHW, maatgevende hoogwaterstand) blijft een doorvaarthoogte van 9,10 m beschikbaar over een vaargeulbreedte van ten minste 40 m.

22. Duur van de beperkingen voor de scheepvaart **tijdens fase 3**

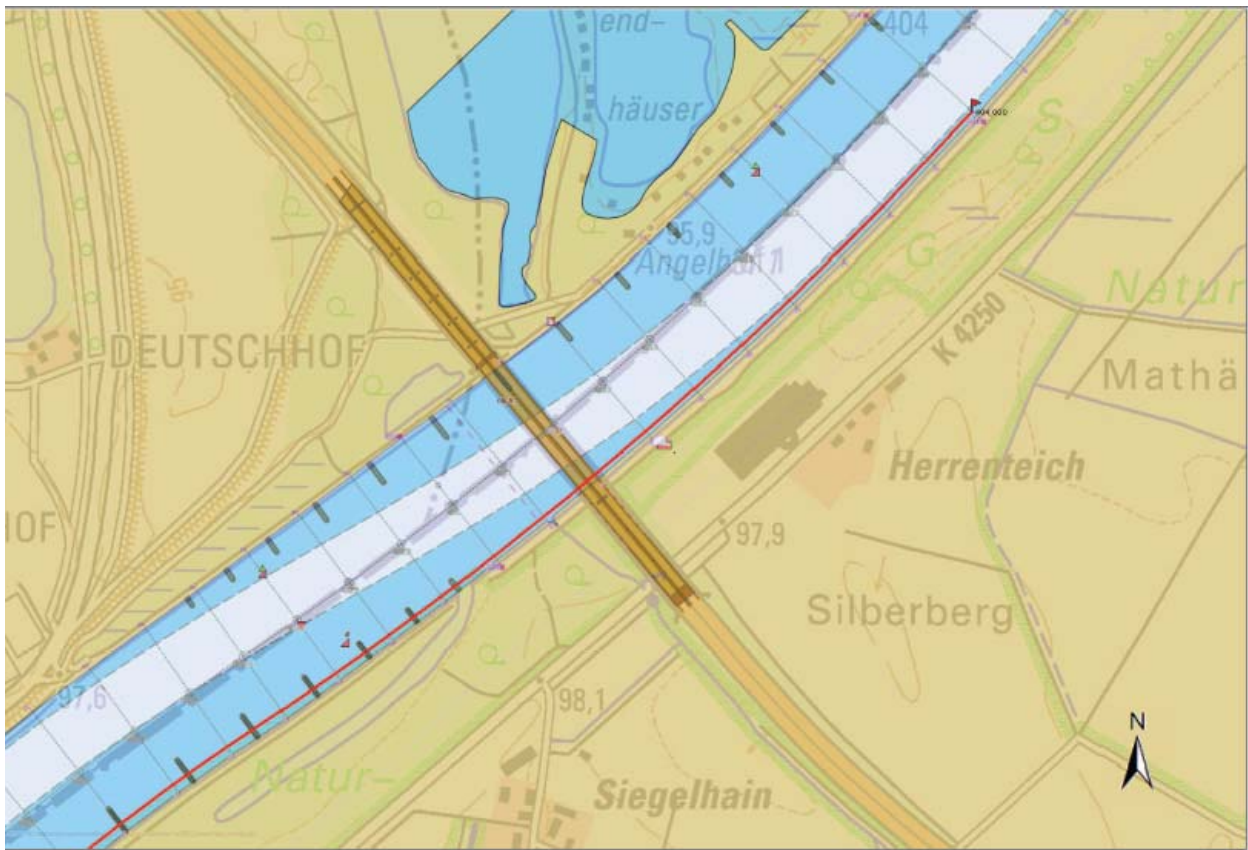
Gedurende ongeveer twee jaar moet met beperkingen voor de scheepvaart worden gerekend, waarbij hooguit aan één kant een stremming nodig zou kunnen zijn.

Als gevolg van de bouwwerkzaamheden moet ervan worden uitgegaan dat de breedte van de vaargeul op 40 m zal worden gereduceerd. In deze fase zal het Wasser- und Schifffahrtsamt Mannheim een ontmoetings- en oploopverbod opleggen. Verwacht wordt dat deze verkeersmaatregel drie à vier maanden per jaar nodig zal zijn. Pas als de planning van de werkzaamheden is goedgekeurd, kan precies worden aangegeven hoe lang de beperkingen voor het scheepsverkeer zullen gelden.

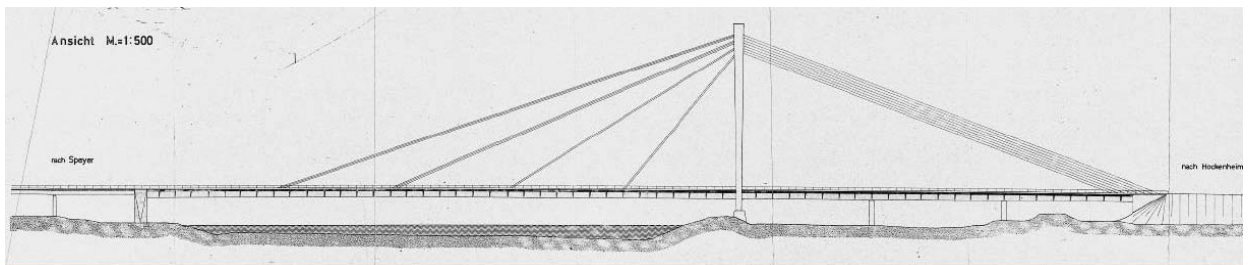
Een volledige stremming van de scheepvaart is niet voorzien.

Met de bouwwerkzaamheden zal niet voor 2016 worden begonnen.

ENC situatieschets snelwegbrug Speyer:



Lengtedoorsnede:



## PROTOCOL 21

### Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn (2014-I-18)

#### Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar besluiten

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

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

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

stelt vast dat deze maatregelen

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

#### Bijlagen

**Maatregelen ter verbetering van de scheepvaartomstandigheden op de Duitse Rijn  
in 2014 - 2015**

Nr.	Project	Rijn-km	Stand van de werkzaamheden	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
1	Sedimentaanvulling bij Iffezheim	336,0 - 338,0	In uitvoering	Geen
2	Bodemstabilisatie benedenstrooms van Iffezheim	336,0 - 352,0	In uitvoering	Geen
3	Aanvullende kribbenregulering tussen Karlsruhe en Germersheim	362,6 - 384,6	Einde: 2011 Monitoring: vanaf 2012	Geen
4	Baggerwerkzaamheden in de sector van WSA Mannheim	356,6 - 357,6 357,7 - 358,3 380,2 - 380,9	Begin: maart 2014 Gereed: augustus 2014	Geen, maar afzonderlijke verkeersregelingen
5	Baggerwerkzaamheden in de sector van WSA Mannheim	423,900 - 424,650	Begin: juli 2015 Gereed: september 2015	Geen, maar afzonderlijke verkeersregelingen
6	Baggerwerkzaamheden in de sector van WSA Mannheim	443,000	Begin: september 2015 Gereed: oktober 2015	Geen, maar afzonderlijke verkeersregelingen
7	Baggerwerkzaamheden in de sector van WSA Mannheim	374,2 - 374,75	Begin: december 2014 Gereed: januari 2015	Geen, maar afzonderlijke verkeersregelingen
8	Baggerwerkzaamheden in de sector van WSA Mannheim	376,1 - 377,1 377,4 - 378,6	Begin: april 2015 Gereed: juli 2015	Geen, maar afzonderlijke verkeersregelingen
9	Baggerwerkzaamheden in de sector van WSA Mannheim	443,0	Begin: september 2015 Gereed: oktober 2015	Geen

Nr.	Project	Rijn-km	Stand van de werkzaamheden	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
10	Baggerwerkzaamheden in de sector van WSA Mannheim	362,5	Begin: september 2015 Gereed: oktober 2015	Geen
11	Oeverherstel bij Daxlanden	358,8 - 359,3	Begin: september 2015 Gereed: januari 2016	Geen, maar afzonderlijke verkeersregelingen
12	Sedimentbeheer Midden-Rijn Sedimentopstuwung Weisenau	493,3 - 494,5	28ste baggerfase: Begin: mei 2014 Einde: juli 2014 29ste baggerfase: Begin: zomer 2015 Einde: najaar 2015	Geen, maar afzonderlijke verkeersregelingen
13	Sedimentbeheer Midden-Rijn Sedimentaanvulling Wallersheim	593,0 - 596,4	Begin: december 2014 Gereed: mei 2015	Geen
14	Aanleg van een ligplaats bij Koblenz-Wallersheim	594,950 - 595,150	Begin: april 2014 Gereed: november 2014	Geen
15	Hoogwaterbekken Rees	833,5 - 838,5	Begin: september 2009 Gereed: einde 2015	Geen
16	Sedimentaanvulling "bovenloop Neder-Rijn"	700,5 - 701,1 710,5 - 712,0 721,0 - 722,0	Begin: einde 2014 Gereed: einde 2016	Geen
17	Sedimentaanvulling "midden Neder-Rijn" -Fase 2	734,0 - 741,0 743,0 - 747,0 747,0 - 753,0 753,0 - 759,7 759,7 - 763,5 763,5 - 769,0	Begin: medio 2012 Gereed: einde 2015	Geen



Nr.	Project	Rijn-km	Stand van de werkzaamheden	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
18	Sedimentaanvulling "benedenloop Neder-Rijn" -Fase 2	809,5 - 813,5 813,5 - 818,5 818,5 - 826,5 826,5 - 838,7 838,7 - 847,0 847,0 - 850,0 850,0 - 851,5	Begin: medio 2015 Gereed: medio 2017	Geen
19	Oeverherstel bij Wardt	826,0 - 830,0	Begin: 2016 Gereed: 2017	Geen
20	Baggerwerkzaamheden in de sector van WSA Dbg.-Rhein		Gepland in 2015	Geen
21	Afzetplaats voor personenauto's bij Wesel	815,0 rechteroever	Begin: augustus 2015 Gereed: december 2015	Geen
22	Baggerwerkzaamheden in de sector van WSA Keulen		Gepland in 2015	Geen
23	Aanleg van een 2-kegel-ligplaats in de entrepot- en vluchthaven van Keulen-Mülheim	691,4 rechteroever	Begin: medio 2013 Gereed: medio 2015	Geen

**Maatregelen ter verbetering van de scheepvaartomstandigheden op de Nederlandse Rijn  
in 2014 - 2015**

Nr.	Project	Rijn-km	Stand van de werkzaamheden	Gevolgen voor de scheepvaart tijdens de uitvoering
<b>Maatregelen op de Waal</b>				
1	Garanderen van een vaargeuldiepte van 2,80 bij OLR	857 - 924	Maatregel op lange termijn, permanent project	Hinder door baggerwerkzaamheden
2	Nieuwbouw van een overnachtingshaven bij Lobith	860	Voorlopige voorkeurslocatie door bestuurders bepaald. 1 <sup>e</sup> fase (aanpassing Tuindorp) 2016 gereed, 2 <sup>e</sup> fase nieuwbouw daarop volgend	Geen gevolgen voor het vaarwater
3	Grensproject Spijk	857	Zandsuppletie 1 <sup>e</sup> fase 2016, 2 <sup>e</sup> fase 2019	Hinder tijdens de werkzaamheden, op termijn verbeterde diepgang
4	Kribverlaging met aanleg Langsdammen kmr 911-922	911 - 922	Realisatie kribverlaging en 10 kilometer langsdam Werkzaamheden lopen tot 2018	Enige hinder tijdens de werkzaamheden
<b>Maatregelen op de Neder-Rijn en de Lek</b>				
5	Algemene renovatie van de sluisen en stuwen van Driel, Amerongen en Hagestein	891,5; 922,3; 946,9	Plan voor uitvoering wordt voorbereid. Uitvoering van renovatie is gepland voor 2016 – 2019	Enige hinder tijdens de werkzaamheden

## PROTOCOL 22

**Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van de sluis bij Iffezheim evenals  
in de sector stroomafwaarts  
Vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluis bij Iffezheim  
Waterstand aan de peilschaal van Iffezheim  
in 2014  
(2014-I-19)**

### Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar besluiten

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

neemt kennis van de mededelingen van de voorzitter van haar Comité Infrastructuur en Milieu en in het bijzonder van het volgende:

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

### Bijlage

### Controle van de door de overeenkomst bepaalde waterstand bij Iffezheim voor het jaar 2014 ter overlegging aan de CCR

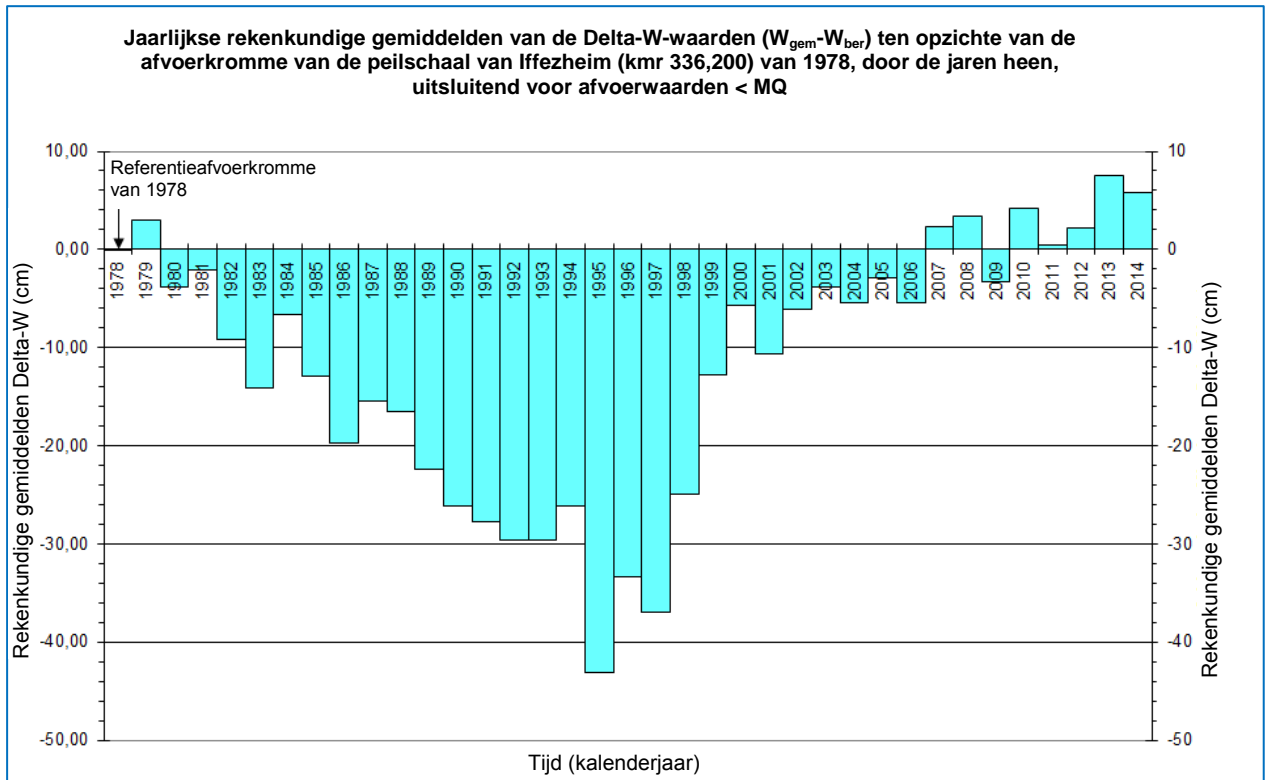
In 2014 deed zich geen laagwaterperiode voor. Qua waterstanden was het globaal een evenwichtig jaar. Het seizoensgebonden verloop van de ontwikkeling van de waterstanden is binnen het verwachte en gebruikelijke bereik gebleven. In maart, april en december werden lage waterstanden geregistreerd, maar telkens circa 30 cm boven de OLR. De hoogwaterstand in juni was met 529 cm aan de peilschaal lager dan in 2013 (593 cm, ter vergelijking: het hoogwaterpeil in de zomer van 1999 met waterstand aan de peilschaal van Iffezheim van 612 cm).

De kleinste afvoerwaarde werd op 18 april geregistreerd bij een waterstand van 142 cm (= 111, 48 m + NN) (ter vergelijking: 2013 NW = 132 cm) en een afvoer van circa 700 m<sup>3</sup>/s. Voor kleinere afvoeren konden dan ook geen metingen worden gedaan.

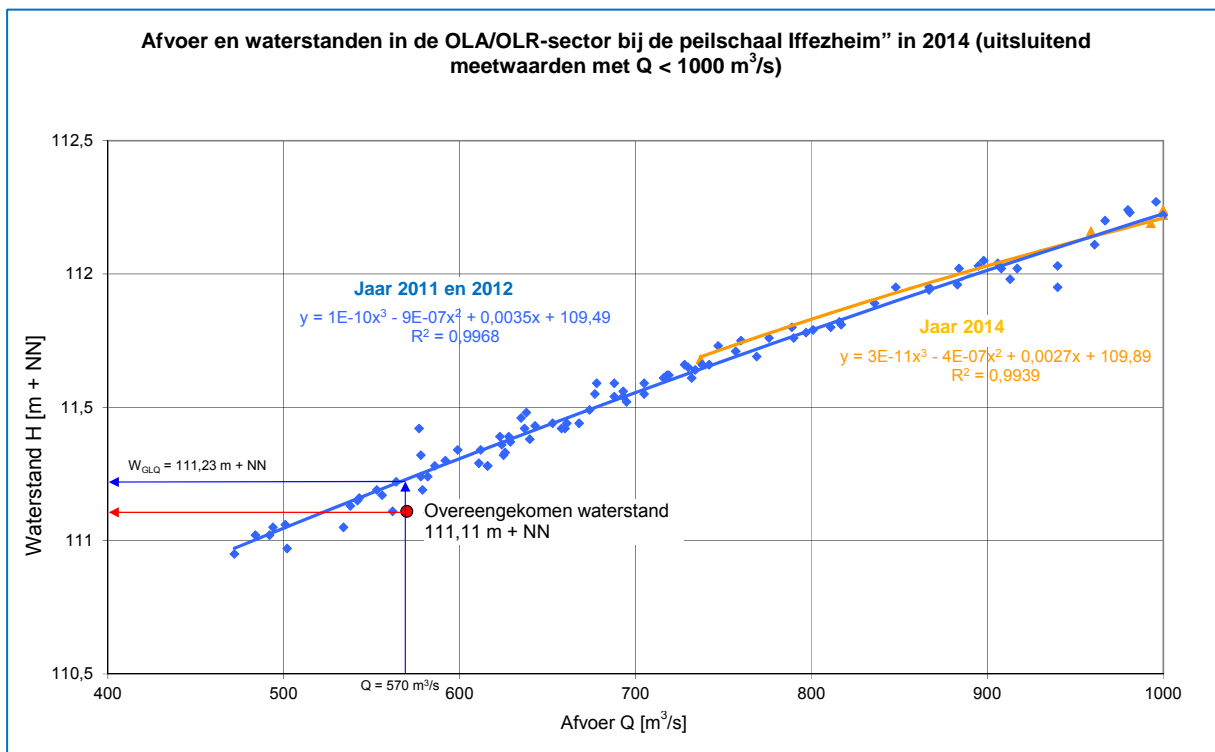


Bij de peilschaal van Iffezheim (kmr 336,200) zijn 13 afvoermetingen uitgevoerd in 2014. De waarden lagen tussen 737 m<sup>3</sup>/s en 1560 m<sup>3</sup>/s. Deze metingen zijn tussen 13 januari en 26 november 2014 uitgevoerd.

Het rekenkundige gemiddelde van de Delta-W-waarden ( $W_{\text{gem}} - W_{\text{ber}}$ ) ten opzichte van de afvoerkromme van de peilschaal van Iffezheim van 1978 (referentieafvoerkromme) ligt met ca. 5,7 cm boven de waarde van 1978 en daardoor 2,2 cm onder het verschil van 2013.



Uitgaande van het diagram “Afvoer en waterstanden in de OLA/OLR-sector bij de peilschaal Iffezheim in 2014 (uitsluitend meetwaarden met  $Q < 1000 \text{ m}^3/\text{s}$ )” toont het kalenderjaar 2014 geen wezenlijke wijziging ten opzichte van de voorafgaande jaren. De huidige waterspiegel bij  $570 \text{ m}^3/\text{s}$  (overeenkomstig punt 1.3 van de overeenkomst van december 1982, Bondsrepubliek Duitsland en de Franse Republiek, artikel 1(1)a)) kan nog altijd met  $111,23 \text{ m} + \text{NN}$  worden aangenomen en ligt dus boven de overeengekomen waterstand van  $111,11 \text{ m} + \text{NN}$ .



## **PROTOCOL 23**

### **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		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		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		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		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				6.1.2015

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

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

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

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2003-II-25	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 1.02, 8.03, 11.05, 11.07, 23.03, 24.02, 24.06 und 24.07	I 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		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	**)			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	**)		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	**)		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

### 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 Schiffspersonal 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 Schiffspersonal 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					6.1.2015

\*) 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 Reglement van onderzoek (Besluit 2008-II-11)

Reglement onderzoek schepen op de Rijn  
Bijlage M, Deel V

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

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

...

#### Duitsland

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail
1.	A&O Schiffselektrik und Schiffselektronik Ltd.	Kastanienstraße 10 D-47447 Moers	09372-939425	arnold.mahnken@t-online.de
2.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Str. 29-37 D-25421 Pinneberg	04101-3771-101	rasmus@alphatron-deutschland.de
3.	Alt Christl Funkberatung und Verkauf	Vidiner Str. 5 D-93055 Regensburg	0941-794040	fa.peter.alt@t-online.de
4.	Blauth Ulrike Funk- und Nachrichtentechnik	Hauptstraße 3b D-67229 Gerolsheim	06238-989183	rolf.blauth@t-online.de
5.	Braun KG Schiffswerft	Postfach 1809 D-67328 Speyer	06232-1309-49	werner.schulz@schiffswerft-braun.de
6.	Cretec Schiffstechnik	Am Bahnhof 3 D-47661 Issum	02835-2670	paul-issum@t-online.de
7.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelnerstraße 4b D-12627 Berlin	030-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
8.	EBF Elektronik + Mechanik	Hinter dem Rathaus 4 D-56283 Halsenbach	06747-1763	ebf-halsenbach@t-online.de
9.	Elektro Jansen	Langestr. 35 und 44 D-49733 Haren (Ems)	05932-2446	info@elektro-jansen.de
10.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 D-25462 Rellingen	04101-301-233	info@elna.de

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail
11.	Elektronik GmbH Sassnitz	Seestraße 40a D-18546 Sassnitz	038392-521-0	elektronik_GmbH_Sassnitz@t-online.de
12.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 D-45711 Datteln	02363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
13.	FS Schiffstechnik GmbH & Co KG	Werftstraße 25 D-47053 Duisburg	0203 60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de
14.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 D-27472 Cuxhaven	04721-7452-0	info@funkservice-bloemer.de
15.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 D-27572 Bremerhaven	0471-974080	info@pundsack.net
16.	G und M Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 D-21039 Börsen	040-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
17.	HBI Harm Boontjes Internautik	Steingasse 29 D-97904 Dorfprozelten	09392-98937	HBI-Harm.Boontjes@t-online.de
18.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter-Str. 6 D-25813 Husum	04841-9145	info@Horn-MarineService.de
19.	IEA Industrieelektronik GmbH	Thomas-Münzer-Straße 40a D-39307 Roßdorf	03933 802204	info@iea-rossdorf.de
20.	IfE Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstraße 71 D-01217 Dresden	0351-47004-54	hanicke.ife@versanet.de
21.	Imtech marine germany GmbH	Albert-EinsteinRing 6 D-22761 Hamburg	040-89972-201	j.ostrowitzki@imtechmarinegermany.co
22.	Jentson Nachrichtentechnik	Buschhagenweg 6 D-26133 Oldenburg	0441-21713775	info@jentson.de
23.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 D-28779 Bremen	0421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
24.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 D-47119 Duisburg	0203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de
25.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 D-47589 Uedem	02825-939851	a.strake@kse-duisburg.de

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail
26.	Kurt J. Nos GmbH Schaltanlagenbau	Presentstraße 15 D-63939 Wörth	09372-73-111	nokuel@freenet.de
27.	Lammers Schiffselektronik GmbH	Industriestraße 16 D-26789 Leer	0491-96079-0	INFO@LSELEER.de
28.	Matronik Schiffselektrik u.Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 D-47509 Rheurdt	02845-29899-0	matronik-Duisburg@t-online.de
29.	Mohrs+Hoppe GmbH	Plauener Str. 163 -165 D-13053 Berlin	030-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
30.	N.G. Sperry Marine GmbH & Co. KG	Woltmannstraße 19 D-20097 Hamburg	040-29900-0	uwe.holdorf@sperry.ngc.com
31.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 D-47119 Duisburg	0203-82650	info@naval-marine.de
32.	Navicom Emden GmbH	Nesserlander Str. 15 D-26721 Emden	04921-9176-0	navicom@t-online.de
33.	Peter Nachrichtentechnik	Lärchenstraße 10 D-94469 Deggendorf/Nattbg.	0991-37027-0	peter-com@t-online.de
34.	PUK electronic GmbH	Gewerbering 2 a-c D-23968 Gägelow / Wismar	03841-642913	Puskeiler.Robert@t-online.de
35.	Radio Maurer	Zähringer Straße 18 D-68239 Mannheim	0621-477662	emx-18@t-online.de
36.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 D-93195 Wolfsegg-Stetten	09409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
37.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 D-47059 Duisburg	0203-993370	info@schwarz-technik.de
38.	See-Nautic Emden	Nesserlander Str. 96 D-26723 Emden	04921-27703	info@see-nautic.de
39.	R. Willborn	Berliner Chaussee 180 D-39114 Magdeburg	0391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de
40.	Wolfgang Hagelstein	Alte Heerstraße 63 D-56329 St. Goar-Fellen	06741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de
41.	Krebs Elektrotechnik e.K.	Im Martelacker 8 D-79588 Efringen-Kirchen	07628 1046	info@krebs-elektrotechnik.de

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail
42.	Polizeipräsidium Duisburg Direktion ZA, SG -ZA 34- Bootstechnik und Nautik	Moerser Str. 217-219 D-47198 Duisburg	0203 280-1340	za34.duisburg@polizei.nrw.de
43.	in-innovative navigation GmbH	Leibnizstr.11 D-70806 Kornwestheim	07154 807-150	info@innovative-navigation.de www.innovative-navigation.de
44.	Alpha & Omega Elektrotechnik Landeck & Rohe GbR	Schiestlstraße 1 D-97904 Dorfprozelten	09392 9349823 01573 0832735	landeckpeter@hotmail.com
45.	Technik-Service T. Schwerdtfeger	Am Streite 10 D-56729 Nachtsheim	02656 9519897	info@t-schwerdtfeger.de www.t-schwerdtfeger.de
46.	Josef Braun GmbH & Co. KG Schiffswerft	Am neuen Rheinhafen 14 D-67346 Speyer	06232 1309-10	info@schiffswerft-braun.de www.schiffswerft-braun.de

...

#### Nederland

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +31	E-mail
1.	Alewijnse Marine B.V.	Van der Giessenweg 51 NL-2921 LP Krimpen a/d IJssel	(0)180 460 555	amr@alewijnse.nl http://www.alewijnse.com/
2.	Alphatron Marine B.V.	Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	(0)10 453 40 79	binnenvaart@alphatronmarine.com http://www.alphatronmarine.nl/
3.	Imtech Marine Netherlands	Sluisjesdijk 155 NL-3087 AG Rotterdam	(0)10 428 33 44	info.@imtechmarine.com http://Imtech.com/marine
4.	Navimar B.V.	Schependijk 29 NL-4531 BW Terneuzen	(0)115 616329	info@navimar.nl http://www.navimar.nl/
5.	Northrop Grumann Sperry Marine B.V.	J. Wattweg 22 NL-3133 KK Vlaardingen	(0)10 44 51 600	sales.holland@sperry.ngc.com http://www.sperrymarine.com/
6.	Werkina Werkendam B.V.	Biesboschhaven Noord 1b NL-4251 NL Werkendam	(0)183 502688	info@werkina.nl http://www.werkina.nl
7.	Marinetec Holland B.V.	Lelystraat 93G NL-3364 AH Sliedrecht	(0)184 41 35 90	info@marinetec-holland.nl www.marinetec-holland.nl
8.	Flux Electro BV	Beneluxweg 2c NL-4538 AL Terneuzen	(0)115 615121	fluxelectro@planet.nl www.fluxelectro.nl

...

### Hongarije

Nr.	Naam	Adres	Telefoon +36	E-mail
1.	Horvath es Csiki Szolgáltato es Kereskedelmi Kft.	Arvavar u. 4 H-1155 Budapest	(0) 1 399 0375	hocsi@t-online.hu
2.	RSOE	Elnök u. 1 H-1089 Budapest	(0) 1 303 0168	info@rsoe.hu
3.	DND Telecom Center LTD.	Elnök u. 1 H-1089 Budapest	(0) 1 459 8050	dnd@dnd.hu

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

Reglement onderzoek schepen op de Rijn  
Bijlage N, Deel III

...

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

Lijst van de vanaf 1 april 2008 tot en met 18 oktober 2012 op grond van typegoedkeuringen overeenkomstig de teststandaard, editie 1.0 en 1.01, toegelaten Inland AIS-apparatuur

Een Inland AIS-apparaat, waarvan de typegoedkeuring op editie 1.0 en 1.01 van de teststandaard is gebaseerd, mag uiterlijk tot en met 30.11.2015 worden ingebouwd en na deze datum nog worden gebruikt.

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
<b>Appareils AIS Intérieur agréés conformément au Standard d'essai pour le système AIS Intérieur, édition 1.0 du 31.5.2007</b> <b>Zugelassene Inland AIS Geräte nach dem Inland AIS Test Standard Edition 1.0 vom 31.5.2007</b> <b>Toegelaten Inland AIS-apparatuur overeenkomstig de teststandaard voor Inland AIS, editie 1.0 van 31.5.2007</b>						
1	R4 IAIS Transponder System	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	8.8.2008 D	FVT	R-4-201
2	Pro Tec Inland AIS	L-3 Communications, Aviation Recorders, 6000 Fruitville Road, Sarasota, FL 34232, USA	L-3 Communications, Aviation Recorders, 6000 Fruitville Road, Sarasota, FL 34232, USA	8.8.2008 D	FVT	R-4-202
3	NAUTICAST Inland AIS	ACR Electronics INC, 5757 Ravenswood Road, Fort Lauderdale, FL 33312, USA	<b>Bis 9.7.2014</b> 1st-Relief GmbH, Handelskai 388/Top 632, 1020 Wien, Österreich  <b>Ab 10.7.2014</b> Nauticast GmbH Lützowgasse 12-14 / 3OG 1140 Wien, Österreich	28.11.2008 D	FVT	R-4-203



No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
<b>Appareils AIS Intérieur agréés conformément au Standard d'essai pour le système AIS Intérieur, édition 1.01 du 22.10.2008</b> <b>Zugelassene Inland AIS Geräte nach dem Inland AIS Test Standard Edition 1.01 vom 22.10.2008</b> <b>Toegelaten Inland AIS-apparatuur overeenkomstig de teststandaard voor Inland AIS, editie 1.01 van 22.10.2008</b>						
4	VDL 6000/Inland AIS system	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, 582 24 Linköping, Sweden	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, 582 24 Linköping, Sweden	17.07.2009 D	FVT	R-4-204
5	AIS 200 Inland AIS	Kongsberg Seatex AS, Pirsenteret, 7462 Trondheim, Norway	Kongsberg Seatex AS, Pirsenteret, 7462 Trondheim, Norway	9.9.2009 D	FVT	R-4-205
6	FA 150 AIS Transponder	Furuno Electric Co. Ltd., 9-52 Ashihara-cho Nishinomiya City 662-8580, Japan	Furuno Deutschland GmbH Siemensstr. 33 25462 Rellingen, Germany	1.10.2009 D	FVT	R-4-206
7	Voyager X3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	21.5.2010 D	FVT	R-4-207
8	PROTEC W Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	L-3 Communications Corporation 100 Cattlemen Road, Sarasota, FL 34232, USA	21.5.2010 D	FVT	R-4-208
9	OceanSat Combined 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	21.5.2010 D	FVT	R-4-209
10	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	21.5.2010 D	FVT	R-4-210

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
11	AIS M3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	21.5.2010 D	FVT	R-4-211
12	ComNav Voyager X3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	23.7.2010 D	FVT	R-4-212
13	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	23.7.2010 D	FVT	R-4-213
14	PROTEC W 405-0017 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	L-3 Communications Corporation. 100 Cattlemen Road, Sarasota, FL 34232, USA	L-3 Communications Corporation. 100 Cattlemen Road, Sarasota, FL 34232, USA	25.10.2010 D	FVT	R-4-214
15	em-trak AIS100A Combined Class A / Inland AIS Transceiver	em-trak Marine Electronics Ltd, Forum 3, Parkway, Whiteley, Fareham, Southampton, Hampshire, PO15 7FH, United Kingdom	em-trak Marine Electronics Ltd, Forum 3, Parkway, Whiteley, Fareham, Southampton, Hampshire, PO15 7FH, United Kingdom	26.1.2011 D	FVT	R-4-215
16	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	26.1.2011 D	FVT	R-4-216
17	AIS A KAT-100 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Koden Electronics Co., Ltd, 5278 Uenohara, Unohara- shi, Yamanashi, 409-0012, Japan	Koden Electronics Co., Ltd, 5278 Uenohara, Unohara- shi, Yamanashi, 409-0012, Japan	26.1.2011 D	FVT	R-4-217

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
18	CARBON PRO Combined Class A / Inland AIS Transceiver	True Heading, Vendevägen 90, 182 32 Danderyd, Sweden	True Heading, Vendevägen 90, 182 32 Danderyd, Sweden	4.3.2011 D	FVT	R-4-218
19	VDL 6000 AIS Class A / Inland AIS Transponder	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, S-582 24 Linköping, Sweden	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, S-582 24 Linköping, Sweden	17.8.2012 D	FVT	R-4-219
20	R5 Solid AIS Transponder System Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	21.8.2012 D	FVT	R-4-220
21	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	1.10.2012 D	FVT	R-4-221
22	Nauticast A2 Inland AIS	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	<p><b>Bis 9.7.2014</b> 1st-Relief GmbH, Handelskai 388/Top 632, 1020 Wien, Österreich</p> <p><b>Ab 10.7.2014</b> Nauticast GmbH Lützowgasse 12-14 / 3OG 1140 Wien, Österreich</p>	26.7.2013 D	FVT	R-4-222

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

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
23	CAMINO-701 Class A / Inland AIS	Alltek Marine Electronics Corp. (AMEC) 7F, No. 605, Ruei-Guang Road, Neihu District Taipei 11492, Taiwan	Alltek Marine Electronics Corp. (AMEC) 7F, No. 605, Ruei-Guang Road, Neihu District Taipei 11492, Taiwan	23.8.2013 D	FVT	R-4-300
24	Orolia Type Z601; McMurdo Smartfind M5 Class A/Inland AIS	Alltek Marine Electronics Corp. (AMEC) 7F, No. 605, Ruei-Guang Road, Neihu District Taipei 11492, Taiwan	Orolia Ltd, Silver Point, Airport Service Road, Portsmouth PO3 5PB, United Kingdom	4.10.2013 D	FVT	R-4-301
25	Sailor 6280/6281 AIS System (Class A/Inland AIS)	Thrane & Thrane A/S Lundtoftegaardsvej 93 D DK-2800 Kgs. Lyngby Denmark	Thrane & Thrane A/S Lundtoftegaardsvej 93 D DK-2800 Kgs. Lyngby Denmark	13.5.2014 D	FVT	R-4-302
26	SIMRAD V5035 Class A / Inland AIS	Navico Inc. 23868 Hawthorne Blvd., Suite 201, Torrance, CA 90505, USA	Navico Inc. 23868 Hawthorne Blvd., Suite 201, Torrance, CA 90505, USA	10.4.2015 D	FVT	R-4-303

...

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

...

**Duitsland**

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +49	E-mail Website
1.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Straße 29-37 D-25421 Pinneberg	(0)4101-3771-101	rasmus@alphatron-deutschland.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
5.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelnerstraße 4b D-12627 Berlin	(0)30-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
6.	Elektro Jansen	Langestr. 35 und 44 D-49733 Haren (Ems)	(0)5932-2446	info@elektro-jansen.de
7.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 D-25462 Rellingen	(0)4101-301-220	info@elna.de
8.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 D-45711 Datteln	(0)2363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
9.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 D-27572 Bremerhaven	(0)471-974080	info@pundsack.net
10.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 D-27472 Cuxhaven	(0)4721-7452-0	info@funkservice-bloemer.de
11.	Furuno Deutschland GmbH	Siemensstr. 33 D-25462 Rellingen	(0)4101-838201	r.elmer@furuno.de
12.	FS- Schiffstechnik GmbH	Werftstraße 25 D-47053 Duisburg	(0)203-60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de

<b>Volgnr.</b>	<b>Naam</b>	<b>Adres</b>	<b>Telefoon +49</b>	<b>E-mail Website</b>
13.	G und M Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 D-21039 Börnsen	(0)40-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
14.	HBI Harm Boontjes Internautik	Steingasse 29 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392-98937	HBI-Harm.Boontjes@t-online.de
15.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter Str. 6 D-25813 Husum	(0)4841-9145	info@Horn-MarineService.de
16.	IfE Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstr. 71 D-01217 Dresden	(0)351-47004-54	hanicke.ife@versanet.de
17.	in-innovative navigation GmbH	Leibnizstraße 11 D-70806 Kornwestheim	(0)7154 807 150	info@innovative-navigation.de
18.	Jentson Nachrichtentechnik	Buschhagenweg 6 D-26133 Oldenburg	(0)441-21713775	info@jentson.de
19.	Imtech Marine Germany GmbH	Albert- Einstein Ring 6 D-22761 Hamburg	(0)40-89972-201	j.ostrowitzki@imtechmarinegermany.com
20.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 D-28779 Bremen	(0)421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
21.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 D-47119 Duisburg	(0)203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de
22.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 D-47589 Uedem	(0)2825-939851	a.strake@kse-duisburg.de
23.	Lammers Schiffselektronik GmbH	Industriestraße 16 D-26789 Leer	(0)491-96079-0	info@lseleer.de
24.	Matronik Schiffselektrik und Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 D-47509 Rheurdt	(0)2845-29899-0	Matronik-duisburg.de
25.	Mohrs+Hoppe GmbH	Plauener Str. 163 -165 D-13053 Berlin	(0)30-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
26.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 D-47119 Duisburg	(0)203-82650	info@naval-marine.de
27.	Pro Nautas B.V. GmbH	Kutterweg 1 D-26789 Leer	(0)491 98790 192	abeiden@pro-nautas.de

<b>Volgnr.</b>	<b>Naam</b>	<b>Adres</b>	<b>Telefoon +49</b>	<b>E-mail Website</b>
28.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 D-93195 Wolfsegg- Stetten	(0)9409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
29.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 D-47059 Duisburg	(0)203-993370	info@schwarz-technik.de
30.	See-Nautic Emden	Nesserlander Straße 96 D-26723 Emden	(0)4921-27703	info@see-nautic.de
31.	Transas Europe GmbH	Luruper Chaussee 125 D-22761 Hamburg	(0)40-890666-0	info@transas.de
32.	Trede Schiffs- und Industrieelektronik	Wobbenhüller Chaussee 11 D-25856 Hattstedt	(0)4846-693-633	info@trede-schiffselektronik.de
33.	R. Willborn Schiffstechnik	Berliner Chaussee 180 D-39114 Magdeburg	(0)391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de
34.	Wolfgang Hagelstein	Alte Heerstraße 63 D-56329 St. Goar-Fellen	(0)6741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de
35.	Gallandt Yachttechnik -Yachtelektronik	Gertrudenweg 36 D-33335 Gütersloh	(0)5241-3118	wassersport@gallandt.de
36.	Krebs Elektrotechnik e.K.	Im Martelacker 8 D-79588 Efringen-Kirchen	(0)7628 1046	info@krebs-elektrotechnik.de
37.	Kurt J. Nos GmbH	Presentstr. 15 D-63939 Wörth / Main	(0)9372 73-111	nos-schiffstechnik@t-online.de
38.	Alpha & Omega Elektrotechnik Landeck & Rohe GbR	Schiestlstraße 1 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392 9349823 (0)1573 0832735	landeckpeter@hotmail.com
39.	Technik-Service T. Schwerdtfeger	Am Streite 10 D-56729 Nachtsheim	(0)2656 9519897	info@t-schwerdtfeger.de www.t-schwerdtfeger.de
40.	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

...  
**Nederland**

Volgnr.	Naam	Adres	Telefoon +31	E-mail Website
1.	Alewijnse Marine B.V.	Van de Giessenweg 51 NL-2921 LP Krimpen a/d IJssel	(0)180 460 555	amr@alewijnse.nl http://www.alewijnse.com
2.	Alphatron Marine B.V.	Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	(0)10 453 40 79	binnenvaart@alphatronmarine.com http://www.alphatronmarine.nl/
3.	Autena Marine B.V.	St. Teunisdmolenweg 48F NL-6534 AG Nijmegen	(0)24 355 94 17	info@autena.nl http://www.autena.nl/
4.	De Wolf Maritime Safety B.V.	Krab 6 NL-4401 PA Yerseke	(0)113 573580	info@dewolfmaritime.com www.dewolfproducts.nl/
5.	Huisman Maritiem B.V.	Koningstraat 101 NL-6651 KK Druten	(0)487 518 555	druten@huisman-elektro.nl http://www.huisman-elektro.nl/maritiem/
6.	Imtech Marine Netherlands	Sluisjesdijk 155 NL-3087 AG Rotterdam	(0)10 428 33 44	info.@imtechmarine.com http://Imtech.com/marine
7.	Navimar B.V.	Schependijk 29 NL-4531 BW Terneuzen	(0)115 616329	info@navimar.nl http://www.navimar.nl/
8.	Northrop Grumann Sperry Marine B.V.	J. Wattweg 22 NL-3133 KK Vlaardingen	(0)10 44 51 600	sales.holland@sperry.ngc.com http://www.sperrymarine.com/
9.	SAM Electronics Nederland B.V.	IJzerwerkkade 36 NL-3077 MC Rotterdam	(0)10 4795444	info@sam-electronics.nl http://www.sam-electronics.nl/
10.	Shiptron Marine Communication Specialists B.V.	De Dolfijn 24 NL-1601 MG Enkhuizen	(0)228 317437	info@shiptron.nl http://www.shiptron.nl/
11.	Werkina Werkendam B.V.	Biesboschhaven Noord 1b NL-4251 NL Werkendam	(0)183 502688	info@werkina.nl http://www.werkina.nl
12.	Marinetec Holland B.V.	Lelystraat 93G 3364 AH Sliedrecht	(0)184 41 35 90	info@marinetec-holland.nl www.marinetec-holland.nl
13.	Flux Electro BV	Beneluxweg 2c 4538 AL Terneuzen	(0)115 615121	fluxelectro@planet.nl www.fluxelectro.nl
14.	AiM Slurink Elektrotechniek BV	Ohmweg 71 NL-2952 BB Alblasserdam	(0)786933947	info@aimslurink.nl www.aimslurink.nl



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

##### **CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART**

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

##### **AANBEVELING Nr. 1/2015 van 13 maart 2015**

Artikel 15.11, tweede lid, onderdeel b, onder cc, en tweede lid, onderdeel c, onder aa, en artikel 15.11, vierde lid – onbrandbare materialen in wanden en dekken

Toepassing van een vezelversterkte kunststof "SAERTEX LEO"

Op grond van artikel 2.19, eerste lid, mag bij het hotelschip met het projectnummer 2595 voor de constructie van de gehele opbouw ter hoogte van het bovendeck vezelversterkte kunststof in plaats van staal worden gebruikt, indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. Het voor deze toepassing voorziene materiaal is in zijn uiteindelijke samenstelling in twee constructievoorbelden, die tevens verbindingen van kunststof en met stalen onderdelen bevatten, aan een brandtestmethode overeenkomstig artikel 15.11, eerste lid, onderworpen.
2. Het verkregen veiligheidsniveau is vergelijkbaar met de beoogde bescherming krachtens artikel 15.11, tweede en vierde leden, ten opzichte van onbrandbare materialen.
3. De bevoegde autoriteit wordt een rapportage voorgelegd:
  - a) bij elke onregelmatigheid die een nadelige uitwerking op de veiligheid van het schip heeft,
    - bijvoorbeeld bij de aantasting van het materiaal of van de constructie te wijten aan mechanische, thermische of andere externe factoren,
    - bij elke reparatiemaatregel die de veiligheid kan beïnvloeden;
  - b) echter uiterlijk na vijf gebruiksjarenmet alle bevindingen of inzichten die zijn opgedaan met het nieuwe materiaal in samenhang met de vereiste materiaaleigenschappen in het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn.

De bevoegde autoriteit stelt de Centrale Commissie voor de Rijnvaart hiervan in kennis.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV/G (14) 96 worden gevonden.)

**CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART**

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

**AANBEVELING Nr. 2/2015  
van 19 februari 2015**

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

Droog aerosolvormend SBC<sup>16</sup>-blusmiddel

JAN SMIT

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste volzin, wordt op het passagierschip voor dagtochten "Jan Smit" – met uniek Europees scheepsidentificatienummer 02333638 - toegestaan om het droge aerosolvormende SBC-blusmiddel in de machinekamer 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. 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.
4. 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.
5. De hoeveelheid droog aerosolvormend SBC-blusmiddel voor de te beschermen ruimte moet ten minste 113 g/m<sup>3</sup> van het brutovolume van de ruimte bedragen.
6. De reservoirs met blusmiddel moeten na 15 jaren worden vervangen. De noodstroombatterijen moeten uiterlijk na zes jaren worden vervangen.
7. Deze aanbeveling geldt uitsluitend voor de brandklasse B.
8. Bij de toe- en uitgangen van de machinekamer wordt een waarschuwbord geplaatst met het opschrift dat in de machinekamer geen hout, papier of poetslappen (materialen van klasse A) geplaatst of opgeslagen mogen worden.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV/G (14) 102 worden gevonden.)

---

<sup>16</sup> Solid Bound Compound

**CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART**

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

**AANBEVELING Nr. 3/2015  
van 13 maart 2015**

Bij artikel 10.03a - Vast ingebouwde brandblusinstallaties  
in verblijven, stuurhuizen en passagiersruimten

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

CATHERINE

Op grond van artikel 2.19, eerste lid van het ROSR, wordt voor de toepassing van en in afwijking op artikel 10.03a van het ROSR aan het passagiersschip "Catherine" – met ENI nummer 02335393 - toegestaan om de Econ Aqua fijnsproei sprinklerinstallatie (EAFS) van de fabrikant Minimax te gebruiken toe te passen in verblijven, stuurhuizen en passagiersruimten, onder de volgende voorwaarden:

1. De brandblusinstallatie komt overeen met de richtlijn voor sprinklerinstallaties VdS CEA 4001, getest door een conform EN ISO 17025 gemachtigde testinstelling, voor de toepassing in de bouwtechnologie (hoogbouw) en wordt bovendien volgens de bouwvoorschriften van een erkend classificatiebureau goedgekeurd. De sproeikoppen van de sprinklers beschikken over een typegoedkeuring van een erkend classificatiebureau.
2. In afwijking van artikel 10.03a, vierde lid, sproeit de brandblusinstallatie een hoeveelheid water van  $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ .
3. Het sproeisysteem is in secties onderverdeeld, die tot 143 sproeikoppen omvatten. Het leidingsysteem is daarbij als ringsysteem gelegd.
4. In ruimten waarin gebruikelijk hogere omgevingstemperaturen heersen, in dit geval keukens, worden sprinklerkoppen gebruikt die zich in werking zetten bij een temperatuur van  $93 \text{ }^\circ\text{C}$ .
5. In de vrieskamers worden droogsprinklers geïnstalleerd.
6. 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.
7. De brandblusinstallatie en de bediening- 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.
8. De brandblusinstallatie moet zijn uitgerust met de volgende alarmeringen:
  - laag niveau watertank;
  - spanningsuitval;
  - drukverlies leidingsysteem.

9. Het optisch en akoestisch alarm dient te worden gemeld op een permanent door boordpersoneel of leden van de bemanning bezette plaats. De brandblusinstallatie werkt met een verminderde hoeveelheid water van  $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ , waarbij hetzelfde bluseffect, overeenkomstig de beoogde bescherming volgens het ROSR, wordt bereikt. Met deze fijnsproeitechniek kan met minder water gelijkwaardige efficiëntie worden bereikt door het koel- en brandverstikkend effect van de waternevel dankzij verdamping en zuurstofverdringing.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV/G (15) 5 worden gevonden.)

**CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART**

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

**AANBEVELING Nr. 4/2015  
van 13 maart 2015**

Bij artikel 10.03a - Vast ingebouwde brandblusinstallaties  
in verblijven, stuurhuizen en passagiersruimten

Brandblusmiddel fijnsproeiwaternevel (EAFS)

WILLIAM SHAKESPEARE

Op grond van artikel 2.19, eerste lid van het ROSR, wordt voor de toepassing van en in afwijking op artikel 10.03a van het ROSR aan het passagiersschip "William Shakespeare" – met ENI nummer 02335914 - toegestaan om de Econ Aqua fijnsproei sprinklerinstallatie van de fabrikant Minimax te gebruiken toe te passen in verblijven, stuurhuizen en passagiersruimten, onder de volgende voorwaarden:

1. De brandblusinstallatie komt overeen met de richtlijn voor sprinklerinstallaties VdS CEA 4001, getest door een conform EN ISO 17025 gemachtigde testinstelling, voor de toepassing in de bouwtechnologie (hoogbouw) en wordt bovendien volgens de bouwvoorschriften van een erkend classificatiebureau goedgekeurd. De sproeikoppen van de sprinklers beschikken over een typegoedkeuring van een erkend classificatiebureau.
2. In afwijking van artikel 10.03a, vierde lid, sproeit de brandblusinstallatie een hoeveelheid water van 1,88 l/(min · m<sup>2</sup>).
3. Het sproeisysteem is in secties onderverdeeld, die tot 143 sproeikoppen omvatten. Het leidingsysteem is daarbij als ringsysteem gelegd.
4. In ruimten waarin gebruikelijk hogere omgevingstemperaturen heersen, in dit geval keukens, worden sprinklerkoppen gebruikt die zich in werking zetten bij een temperatuur van 93 °C.
5. In de vrieskamers worden droogsprinklers geïnstalleerd.
6. 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.
7. De brandblusinstallatie en de bediening- 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.
8. De brandblusinstallatie moet zijn uitgerust met de volgende alarmeringen:
  - laag niveau watertank;
  - spanningsuitval;
  - drukverlies leidingsysteem.

9. Het optisch en akoestisch alarm dient te worden gemeld op een permanent door boordpersoneel of leden van de bemanning bezette plaats. De brandblusinstallatie werkt met een verminderde hoeveelheid water van  $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ , waarbij hetzelfde bluseffect, overeenkomstig de beoogde bescherming volgens het ROSR, wordt bereikt. Met deze fijnsproeitechniek kan met minder water gelijkwaardige efficiëntie worden bereikt door het koel- en brandverstikkend effect van de waternevel dankzij verdamping en zuurstofverdringing.

(De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV/G (15) 5 worden gevonden.)

**CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART**

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

**AANBEVELING Nr. 5/2015  
van 19 februari 2015**

Ad artikel 10.03b, eerste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties  
in machinekamers, ketelruimen en pompkamers

Brandblusmiddel Hogedruk Waternevel (HDWN)

**PRINS WILLEM ALEXANDER**

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste alinea, van het ROSR wordt aan het passagiersschip “Prins Willem Alexander” – uniek Europees scheepsidentificatienummer 02326529 - 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) 6 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. 6/2015  
van 19 februari 2015**

Ad artikel 10.03b, eerste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties  
in machinekamers, ketelruimen en pompkamers

Brandblusmiddel Hogedruk Waternevel (HDWN)

**SWISS CORONA**

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste alinea, van het ROSR wordt aan het passagiersschip "Swiss Corona" – uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001807 - 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) 6 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. 7/2015  
van 19 februari 2015**

Ad artikel 10.03b, eerste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties  
in machinekamers, ketelruimen en pompkamers

Brandblusmiddel Hogedruk Waternevel (HDWN)

**SWISS GLORIA**

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste alinea, van het ROSR wordt aan het passagiersschip "Swiss Gloria" – uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001814 - 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) 6 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. 8/2015  
van 19 februari 2015**

Ad artikel 10.03b, eerste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties  
in machinekamers, ketelruimen en pompkamers

Brandblusmiddel Hogedruk Waternevel (HDWN)

**SERENADE 1**

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste alinea, van het ROSR wordt aan het passagiersschip "Serenade 1" – uniek Europees scheepsidentificatienummer 02326953 - 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) 6 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. 9/2015  
van 19 februari 2015**

Ad artikel 10.03b, eerste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties  
in machinekamers, ketelruimen en pompkamers

Brandblusmiddel Hogedruk Waternevel (HDWN)

**SERENADE 2**

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste alinea, van het ROSR wordt aan het passagiersschip "Serenade 2" – uniek Europees scheepsidentificatienummer 02328761 - 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) 6 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. 10/2015  
van 19 februari 2015**

Ad artikel 10.03b, eerste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties  
in machinekamers, ketelruimen en pompkamers

Brandblusmiddel Hogedruk Waternevel (HDWN)

**SWISS EMERALD**

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste alinea, van het ROSR wordt aan het passagiersschip "Swiss Emerald" – uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001825 - 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) 6 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. 11/2015  
van 19 februari 2015**

Ad artikel 10.03b, eerste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties  
in machinekamers, ketelruimen en pompkamers

Brandblusmiddel Hogedruk Waternevel (HDWN)

**DE ZONNEBLOEM**

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste alinea, van het ROSR wordt aan het passagiersschip “De Zonnebloem” – uniek Europees scheepsidentificatienummer 02327391 - 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) 6 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. 12/2015  
van 19 februari 2015**

Ad artikel 10.03b, eerste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties  
in machinekamers, ketelruimen en pompkamers

Brandblusmiddel Hogedruk Waternevel (HDWN)

**AMADAGIO**

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste alinea, van het ROSR wordt aan het passagiersschip "Amadagio" – uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001828 - 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) 6 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. 13/2015  
van 19 februari 2015**

Ad artikel 10.03b, eerste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties  
in machinekamers, ketelruimen en pompkamers

Brandblusmiddel Hogedruk Waternevel (HDWN)

**SWISS TIARA**

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste alinea, van het ROSR wordt aan het passagiersschip "Swiss Tiara" – uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001832 - 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) 6 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. 14/2015  
van 19 februari 2015**

Ad artikel 10.03b, eerste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties  
in machinekamers, ketelruimen en pompkamers

Brandblusmiddel Hogedruk Waternevel (HDWN)

**EXCELLENCE RHONE**

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste alinea, van het ROSR wordt aan het passagiersschip "Excellence Rhone" – uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001833 - 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) 6 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. 15/2015  
van 19 februari 2015**

Ad artikel 10.03b, eerste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties  
in machinekamers, ketelruimen en pompkamers

Brandblusmiddel Hogedruk Waternevel (HDWN)

**AMALEGRO**

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste alinea, van het ROSR wordt aan het passagiersschip "Amalegro" – uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001837 - 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) 6 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. 16/2015  
van 19 februari 2015**

Ad artikel 10.03b, eerste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties  
in machinekamers, ketelruimen en pompkamers

Brandblusmiddel Hogedruk Waternevel (HDWN)

**NESTROY**

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste alinea, van het ROSR wordt aan het passagiersschip “Nestroy” – uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001848 - 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) 6 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. 17/2015  
van 19 februari 2015**

Ad artikel 10.03b, eerste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties  
in machinekamers, ketelruimen en pompkamers

Brandblusmiddel Hogedruk Waternevel (HDWN)

**AMACELLO**

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste alinea, van het ROSR wordt aan het passagiersschip "Amacello" – uniek Europees scheepsidentificatienummer 02329809 - 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) 6 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. 18/2015  
van 19 februari 2015**

Ad artikel 10.03b, eerste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties  
in machinekamers, ketelruimen en pompkamers

Brandblusmiddel Hogedruk Waternevel (HDWN)

**SWISS SAPPHIRE**

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste alinea, van het ROSR wordt aan het passagiersschip "Swiss Sapphire" – uniek Europees scheepsidentificatienummer 07001858 - 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) 6 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. 19/2015  
van 19 februari 2015**

Ad artikel 10.03b, eerste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties  
in machinekamers, ketelruimen en pompkamers

Brandblusmiddel Hogedruk Waternevel (HDWN)

**AVALON SCENERY**

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste alinea, van het ROSR wordt aan het passagiersschip "Avalon Scenery" – uniek Europees scheepsidentificatienummer 02329477 - 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) 6 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. 20/2015  
van 19 februari 2015**

Ad artikel 10.03b, eerste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties  
in machinekamers, ketelruimen en pompkamers

Brandblusmiddel Hogedruk Waternevel (HDWN)

**AMALYRA**

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste alinea, van het ROSR wordt aan het passagiersschip "Amalyra" – uniek Europees scheepsidentificatienummer 02331266 - 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) 6 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. 21/2015  
van 19 februari 2015**

Ad artikel 10.03b, eerste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties  
in machinekamers, ketelruimen en pompkamers

Brandblusmiddel Hogedruk Waternevel (HDWN)

**SCENIC SAPPHIRE**

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste alinea, van het ROSR wordt aan het passagiersschip “Scenic Sapphire” – uniek Europees scheepsidentificatienummer 02330040 - 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) 6 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. 22/2015  
van 19 februari 2015**

Ad artikel 10.03b, eerste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties  
in machinekamers, ketelruimen en pompkamers

Brandblusmiddel Hogedruk Waternevel (HDWN)

**AMADOLCE**

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste alinea, van het ROSR wordt aan het passagiersschip "Amadolce" – uniek Europees scheepsidentificatienummer 02331267 - 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) 6 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. 23/2015  
van 19 februari 2015**

Ad artikel 10.03b, eerste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties  
in machinekamers, ketelruimen en pompkamers

Brandblusmiddel Hogedruk Waternevel (HDWN)

**AVALON AFFINITY**

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste alinea, van het ROSR wordt aan het passagiersschip "Avalon Affinity" – uniek Europees scheepsidentificatienummer 02330846 - 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) 6 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. 24/2015  
van 19 februari 2015**

Ad artikel 10.03b, eerste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties  
in machinekamers, ketelruimen en pompkamers

Brandblusmiddel Hogedruk Waternevel (HDWN)

**AVALON CREATIVITY**

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste alinea, van het ROSR wordt aan het passagiersschip "Avalon Creativity" – uniek Europees scheepsidentificatienummer 02331194 - 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) 6 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. 25/2015  
van 19 februari 2015**

Ad artikel 10.03b, eerste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties  
in machinekamers, ketelruimen en pompkamers

Brandblusmiddel Hogedruk Waternevel (HDWN)

**AVALON FELICITY**

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste alinea, van het ROSR wordt aan het passagiersschip "Avalon Felicity" – uniek Europees scheepsidentificatienummer 02332007 - 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) 6 worden gevonden.)



## **PROTOCOL 24**

### **Begroting voor 2016 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden**

Geen besluit.

## **PROTOCOL 25**

### **Benoeming van de controlerende accountant**

#### **Besluit**

Het Comité voor de Begroting benoemt PWC als accountant van de CCR en CASS voor een duur van vier jaar met ingang van het per 31 december 2015 afgesloten boekjaar.

## **PROTOCOL 26**

### **Verhoging van de drempelwaarde voor de aanbestedingsprocedures (artikel 1 van het reglement)**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

overwegende,

- dat rekening is gehouden met het Europees recht inzake aanbestedingsprocedures;
- dat de regeling die van toepassing is op de aanbestedingen van de CCR overeen moet stemmen met wat op dit vlak gebruikelijk is;
- dat een wijziging van de drempelwaarden op grond waarvan het toepassingsgebied wordt vastgelegd, derhalve gerechtvaardigd is;

gezien het advies van haar Administratief Sub-comité,

neemt de hier bijgevoegde wijziging van het Reglement inzake aanbestedingsprocedures van de CCR aan.

Het onderhavige besluit treedt op 1 juli 2015 in werking.

**Bijlage**

**Bijlage bij besluit 26**

**Reglement inzake aanbestedingsprocedures van de CCR**

In artikel 1, "Toepassingsgebied", wordt het bedrag van 20.000 euro inclusief btw, vervangen door een bedrag van 50.000 euro zonder btw.

In artikel 6 II), "Gebruikelijke en vereenvoudigde procedure", tweede en vierde lid, wordt het bedrag van 100.000 euro inclusief btw, vervangen door een bedrag van 150.000 euro zonder btw.

## **PROTOCOL 27**

### **Goedkeuring van het verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2014**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie keurt het door het secretariaat opgestelde verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2014 goed.

#### **Bijlage**

**Bijlage bij besluit 27**

**I) SAMENSTELLING VAN DE CENTRALE COMMISSIE EN HAAR SECRETARIAAT IN 2014**

Mevrouw Gijsbers, directeur van Maritieme zaken bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu van Nederland, hoofd van de Nederlandse delegatie bij de CCR, bekleedt de functie van voorzitter van de CCR sinds 1 januari 2014.

De heer Dürler, hoofd van het Zwitserse Bureau voor de Zeevaart bij het Federaal Departement van Buitenlandse Zaken van Zwitserland en hoofd van de Zwitserse delegatie bij de CCR, bekleedt de functie van vicevoorzitter van de CCR sinds 1 januari 2014.

De heer Alabrune, directeur van Juridische Zaken bij het Ministerie van Buitenlandse en Europese Zaken van de Republiek Frankrijk, hoofd van de Franse delegatie bij de CCR, is sinds juni 2014 benoemd tot Commissaris van Frankrijk bij de CCR, ter vervanging van mevrouw Belliard.

Ten gevolge hiervan was de samenstelling van de Centrale Commissie aan het einde van het jaar 2014, als volgt:

DUITSLAND:

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

BELGIË:

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

FRANKRIJK:

commissarissen:	dhr. mevr.	Alabrune, Andrivon, Beurain, Morin,
plaatsvervangende commissarissen:	de heren	Guyonvarch, Piet;

NEDERLAND:

commissarissen:	mevr. de heren	Gijsbers, <b>Voorzitter</b> Ten Broeke, Muller, Post,
plaatsvervangende commissarissen:	de heer mevr.	Mensink, Augustijn;

ZWITSERLAND:

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

Het secretariaat werd op dezelfde datum geleid door:

secretaris-generaal: dhr. Van Der Werf  
plaatsvervangend secretaris-generaal: mevr. Moosbrugger  
hoofdingenieur: dhr. Pauli

**II) WERKZAAMHEDEN VAN DE CENTRALE COMMISSIE**

1) Vergaderingen van organen van de CCR: Plenaire vergaderingen, bijeenkomsten van comités en werkgroepen

**a) Plenaire vergadering**

De Centrale Commissie heeft, onder voorzitterschap van mevrouw Gijsbers, haar gewone plenaire voorjaarsvergadering op 12 juni te Straatsburg gehouden, in aanwezigheid van de volgende afvaardiging:

- voor de Europese Commissie, de heer Theologitis,
- voor de Donaucommissie, de heer Stemmer.

De Centrale Commissie heeft, onder voorzitterschap van mevrouw Gijsbers, haar gewone plenaire najaarsvergadering op 4 december te Straatsburg gehouden, in aanwezigheid van de volgende afvaardiging:

- voor de Europese Commissie, de heer Theologitis,
- voor de Moezelcommissie, mevrouw Bruckner.

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

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

het Comité voor de Begroting, onder voorzitterschap van de heer Post op 11 juni en van mevrouw Gijsbers op 3 december te Straatsburg;

het Subcomité voor de Administratie, onder voorzitterschap van de heer Bellenger, op 31 maart en 9 oktober te Straatsburg;

het Voorbereidingscomité, onder voorzitterschap van mevrouw Gijsbers, op 19 maart, 11 juni, 8 oktober en 3 december te Straatsburg;

het Economisch Comité, onder voorzitterschap van de heer Muller, op 19 maart, 11 juni, 7 oktober en 3 december te Straatsburg;

het Comité Binnenvaartrecht, onder voorzitterschap van de heer Van Den Borre, op 18 maart en 3 november te Straatsburg;

het Comité Binnenvaartrecht en het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden, onder voorzitterschap van de heer Van Den Borre: gemeenschappelijke bijeenkomst op 18 maart te Straatsburg;

het Comité Politierglement, onder voorzitterschap van de heer Bühler, op 8 april en 14 oktober te Straatsburg;

het Comité Reglement van onderzoek, onder voorzitterschap van de heer Piet, op 9 april en 15 oktober te Straatsburg;

het Comité gevaarlijke stoffen, onder voorzitterschap van de heer Bühler, op 16 oktober te Straatsburg;

het Comité Infrastructuur en Milieu (IEN), onder voorzitterschap van de heer Wempe, op 8 april en 14 oktober te Straatsburg;

het Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding, onder voorzitterschap van mevrouw Augustijn op 20 maart en onder voorzitterschap van de heer Kwakernaat, hoorzitting betreffende de erkenning van de matrozenopleiding van de schippersscholen van Děčín (CZ) en Cerenav (RO) op 3 september, en onder voorzitterschap van mevrouw Augustijn op 8 oktober te Straatsburg;

het Comité Politiereglement, het Comité Reglement van onderzoek, het Comité Gevaarlijke stoffen en het Comité Infrastructuur en Milieu: gemeenschappelijke bijeenkomsten op 10 juni en 2 december te Straatsburg;

de Werkgroep Politiereglement, onder voorzitterschap van de heer Mulder, van 4 tot en met 6 februari en op 23 en 25 september te Straatsburg;

de Werkgroep RIS, onder voorzitterschap van de heer Blakeway, op 13 maart, 18 juni, 27 en 28 augustus en 19 en 20 november te Straatsburg;

de Coördinatiegroep Implementatie van Inland AIS en Inland ECDIS onder voorzitterschap van de heer Stuurman op 12 maart, 17 juni, 26 augustus, 2 oktober en 19 november te Straatsburg;

de Werkgroep Reglement van onderzoek, onder voorzitterschap van de heer Vermeulen, van 20 tot en met 21 februari, op 5 juni, 9 september en 11 december te Straatsburg;

de Gemeenschappelijke Werkgroep, onder voorzitterschap van de heer Henry, van 17 tot en met 20 februari, van 3 tot en met 5 juni, van 9 tot en met 11 september en van 9 tot en met 11 december te Straatsburg;

de Werkgroep Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding, onder voorzitterschap van de heer Kwakernaat, op 21 en 22 januari, 20 en 21 mei (op 20 mei werd een uitgebreide vergadering over het gebruik van een vaarsimulator en op 21 mei over de bekwaamheid als schipper van een door LNG-aangedreven schip gehouden), op 2 en 3 september en op 4 november te Straatsburg;

de Werkgroep Infrastructuur en Milieu, onder voorzitterschap van de heer Heinz, op 6 maart en op 18 september te Straatsburg;

de Deskundigengroep Modernisering van beroepskwalificaties, onder voorzitterschap van de heer Grigore, op 23 januari en 4 september te Straatsburg;

het Stuurcomité "International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals" (ISGINTT/SC), onder voorzitterschap van de heer Jaegers, op 5 maart en 16 juli te Duisburg;

de working group ISGINTT (ISGINTT/WG), onder voorzitterschap van de heer Pöttmann, op 6 mei, 27 juni en 8 oktober te Duisburg;

het Comité Veiligheid van het ADN (gemeenschappelijke vergadering van deskundigen betreffende het in de bijlage bij het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over binnenwateren vermelde reglement (ADN-CA), onder voorzitterschap van de heer Rein, van 27 t/m 31 januari en van 25 t/m 29 augustus te Genève;

Het Comité van Beheer van het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over binnenwateren (ADN), onder voorzitterschap van de heer Rein, op 31 januari en 29 augustus te Genève;

de Informele Werkgroep "Stoffen" (ADN), onder voorzitterschap van de heer Krischok, op 17 en 18 maart te Straatsburg;

de Informele werkgroep "Explosieveiligheid op tankschepen" (ADN) onder voorzitterschap van mevrouw dr. Brandes op 10 en 11 maart en op 7 en 8 juli te Bonn;

de Informele Werkgroep "Opleiding van erkend deskundigen" (ADN), onder voorzitterschap van de heer Bölker, op 19 en 20 maart te Straatsburg en op 29 en 30 september te Hamburg;

de conferentie redactie en vertaling van het ADN 2015, van 25 tot en met 27 maart te Straatsburg;

### **c) Raadgevende Vergadering**

Onder voorzitterschap van de secretaris-generaal vond de gewone raadgevende conferentie van de erkende organisaties op 7 oktober te Straatsburg plaats.

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

### VERPLICHTING TOT UITRUSTING MET EEN VISUALISERINGSSYSTEEM

16 juni werd een hoorzitting met het bedrijfsleven over de verplichting tot uitrusting met een visualiseringssysteem georganiseerd. Deze hoorzitting heeft de gelegenheid geboden om van gedachten met het bedrijfsleven te wisselen over de nog openstaande vragen inzake deze nieuwe verplichting.

### ELEKTRONISCHE KAARTEN

27 augustus werd een hoorzitting met de fabrikanten van elektronische kaarten georganiseerd. Deze hoorzitting heeft aangetoond dat er communicatieproblemen tussen de autoriteiten en de fabrikanten zijn, maar ook dat er een behoefte aan regelmatige ontmoetingen is.

### VERPLICHTING TOT UITRUSTING MET INLAND AIS EN VISUALISERINGSSYSTEMEN VOOR ELEKTRONISCHE KAARTEN

1 oktober heeft te Straatsburg een workshop over de verplichting tot uitrusting met Inland AIS en visualiseringssystemen voor elektronische kaarten plaatsgevonden. Met dit initiatief werd beoogd de onlangs door de CCR genomen besluiten in detail te presenteren en toe te lichten. De workshop heeft de gelegenheid geboden succesvol met een brede kring van betrokkenen te overleggen, waarbij tevens werd bevestigd dat er een behoefte is aan verregaande communicatie over de desbetreffende maatregelen die grote gevolgen voor de veiligheid van de Rijnvaart zullen hebben. Aan de hand van de tijdens de workshop gemaakte opmerkingen en gestelde vragen kon een informatiedocument over de geldende regelgeving inzake uitrusting met Inland AIS-apparatuur en visualiseringssystemen inhoudelijk worden uitgebreid.

### SAMENSTELLING VAN DE BEMANNING EN VAAR- EN RUSTTIJDEN

Op 5 november is te Straatsburg een rondetafelconferentie over de regels betreffende de samenstelling van de bemanning en betreffende de vaar- en rusttijden georganiseerd. Met dit initiatief werd beoogd een dialoog met de sociale partners (EBU, ESO en ETF), met bijbetrekking van de politie, te beginnen om na te gaan of de verschillende aspecten van de desbetreffende geldende regelgeving nog steeds aan de realiteit zijn aangepast of dat een modernisering noodzakelijk is. De bijeenkomst heeft de gelegenheid geboden succesvol met een brede kring van betrokkenen te overleggen, problemen te identificeren en voor de toekomst wegen ter overdenking aan de orde te stellen.

### 3) Uitgevoerde werkzaamheden in de loop van het jaar

WEDERZIJDSE ERKENNING VAN DE DOOR DE SCHIPPERSCHOLEN OPGELEIDE MATROZEN – ONDERTEKENING VAN TWEE ADMINISTRATIEVE OVEREENSTEMMINGEN TUSSEN DE TSJECHISCHE REPUBLIEK, ROEMENIË EN DE CCR

De CCR heeft besloten om met ingang van 1 december 2015 de matrozenopleidingen van twee schipperscholen buiten het Rijngebied, Děčín in de Tsjechische Republiek en Ceranav in Roemenië, te erkennen. Deze erkenningen vullen het proces van wederzijdse erkenning van vaarbewijzen en dienstboekjes dat de laatste jaren door de CCR en zeven waarnemerstaten bij de CCR (Oostenrijk, Bulgarije, Hongarije, Polen, Roemenië, Slowakije en de Tsjechische Republiek) in gang is gezet, aan.

Deze erkenningen dragen bij aan het vereenvoudigen van de toegang tot de arbeidsmarkt van de binnenvaart. Na afloop van de plenaire vergadering zijn de administratieve overeenstemmingen door mevrouw Katarína Koleničková, directrice van de scheepvaartdienst van het Ministerie van Vervoer van de Tsjechische Republiek, de heer Viorel Olea, directeur van de scheepvaartzaken van het Roemeense Ministerie van Vervoer en door de secretaris-generaal van de CCR ondertekend.

LANCERING VAN HET OBSERVATORIUM VOOR DE EUROPESE BINNENVAART

De CCR heeft het observatorium voor de Europese binnenvaart gelanceerd: [www.inland-navigation.org](http://www.inland-navigation.org).

Het observatorium richt zich zowel tot het grote publiek in de brede zin als tot het varend personeel en de beleidmakers. Het grote publiek kan er informatie vinden die essentieel is voor het begrijpen van de door de binnenvaart geboden perspectieven. Het varend personeel en de beleidvormers, van de overheid of uit de particuliere sector, kunnen er direct de gezochte informatie vinden of links naar de meest relevante gespecialiseerde websites. De website van het Observatorium is nu nog uitsluitend in het Engels beschikbaar, maar een ontwikkeling naar een Duitse, Franse en Nederlandse versie is momenteel in onderzoek.

PUBLICATIE DOOR DE CCR VAN EEN INFORMATIEF DOCUMENT BETREFFENDE DE VERPLICHTING TOT HET UITRUSTEN MET EEN INLAND AIS-APPARAAT EN EEN VISUALISERINGSSYSTEEM VOOR ELEKTRONISCHE KAARTEN

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft een verplichting tot het uitrusten met een Inland AIS-apparaat en een visualiseringssysteem voor elektronische kaarten ingevoerd. Deze verplichting treedt in werking op 1 december 2014. Ter vereenvoudiging van de implementatie van dit besluit heeft de CCR een informatief document opgesteld. Door bijzonder concrete vragen te beantwoorden helpt dit document de schipper bij de dagelijkse toepassing van de regelgeving. Het kan via de link [http://www.ccr-zkr.org/files/documents/ris/brochureAIS\\_nl.pdf](http://www.ccr-zkr.org/files/documents/ris/brochureAIS_nl.pdf) in het Duits, Frans en Nederlands worden gedownload. Vanaf het eerste kwartaal van 2015 zal ook een Engelse versie beschikbaar zijn.

NIEUWE LNG-KAART VAN DE VOORUITGANG DOOR DE INVOERING VAN LNG OP DE BINNENVAARTMARKT

Gezien de bijzonder positieve reactie van het bedrijfsleven op de in oktober gelanceerde webgegevensbank voor LNG-projecten, zijn er nieuwe functionaliteiten op de website ontwikkeld ([www.inland-navigation.org/observatory/innovation-technologies/lng/](http://www.inland-navigation.org/observatory/innovation-technologies/lng/)) met het doel deze verder te ontwikkelen tot het meest uitgebreide informatieplatform voor de invoering van vloeibaar aardgas (LNG) als alternatieve brandstof in de binnenvaart.



#### 4) Interinstitutionele betrekkingen

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

7 februari en 3 juli vonden te Brussel coördinatiebijeenkomsten tussen DG MOVE en het CCR-secretariaat plaats

De Common expert group (CEG) voor de modernisering van beroepsbekwaamheden is onder voorzitterschap van de heer Vanderhaegen op 23 januari, 22 mei en 6 november te Straatsburg bijeen gekomen.

In het kader van de voortzetting van het project Marktobservatie van de Europese binnenvaart, dat gemeenschappelijk door de Europese Commissie en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart wordt geleid, werd op 16 oktober een workshop te Brussel georganiseerd. Vertegenwoordigers van de lidstaten, het bedrijfsleven en bureaus voor de statistiek evenals andere betrokken partijen hebben aan deze workshop deelgenomen.

Het secretariaat heeft de CCR tijdens een vergadering over NAIADES op 11 april te Brussel vertegenwoordigd.

Het secretariaat heeft de CCR tijdens de vergaderingen van het Rhine-Alpine Core Network Corridor Forum op 1 oktober en 19 november vertegenwoordigd, evenals tijdens de vergadering van de Werkgroep "Havens en vaarwegen" op 30 september te Brussel.

Het secretariaat heeft op 16 december aan het RIS PLATFORM deelgenomen.

##### **b) Moezelcommissie**

Op 25 maart is een samenwerkingsovereenkomst ter vervanging van de overeenkomst van 2008 ondertekend, met het oog op een verdergaande samenwerking en meer efficiëntie in de werkzaamheden.

In het kader van dit akkoord heeft op 16 december te Straatsburg een eerste gezamenlijke vergadering tussen mevr. Bruckner, secretariaat van de Moezelcommissie, en het CCR-secretariaat plaats gevonden, voor een overleg betreffende de mogelijke toekomstige samenwerking.

De Moezelcommissie heeft op 24 september aan de vergadering van de Werkgroep Politiereglement deelgenomen.

#### 5) Internationale Organisaties

Het secretariaat heeft de Centrale Commissie vertegenwoordigd bij:

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

## 6) Administratieve overeenkomsten

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

## 7) Niet-gouvernementele organisaties

Het secretariaat heeft deelgenomen aan evenementen georganiseerd door:

- de Internationale Permanente Vereniging van de Congressen van de Scheepvaart (PIANC);
- de Federation of European Tank Storage Associations (FETSA);
- de internationale Vereniging voor de behartiging van de gemeenschappelijke belangen van de binnenvaart en de verzekering en voor het houden van het register van binnenschepen in Europa (IVR);
- de Europese Binnenvaart Unie (EBU);
- Education in Inland Navigation (EDINNA).

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

Het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid van de Rijnvarenden en het Comité Binnenvaartrecht zijn onder voorzitterschap van de heer Van Den Borre en met deelname van de leden van het Comité DF, op 18 maart te Straatsburg bijeengekomen voor een gezamenlijke vergadering met betrekking tot de "richtsnoeren voor de toepassing van Reglement 1984-I-3/2919/85/EG betreffende de Rijnvaartverklaring".

De 67<sup>e</sup> zitting van het Administratief Centrum is onder voorzitterschap van de heer Weber (Duitse delegatie), op 19 december te Straatsburg gehouden.

## IV) KAMER VAN BEROEP

Op 1 januari 2014 bestond de Kamer van Beroep van de Centrale Commissie uit de navolgende leden:

### rechters:

de heren	Ball ( <i>Duitsland</i> ) Craeybeckx ( <i>België</i> )	<i>t/m 11 juni 2014 vervangen door dhr. Verstreken op 12 juni 2014</i>
mevr.	Abelson Gebhardt ( <i>Frankrijk</i> )	<i>t/m 11 juni 2014 vervangen door dhr. Woehrling op 12 juni 2014</i>
de heren	De Savornin-Lohman ( <i>Nederland</i> ) Rapp ( <i>Zwitserland</i> )	

### plaatsvervangend rechters:

de heren	Göbel ( <i>Duitsland</i> ) Verstreken ( <i>België</i> )	<i>t/m 11 juni 2014 vervangen door dhr. De Baets op 12 juni 2014</i>
	Bangratz ( <i>Frankrijk</i> ) Haak ( <i>Nederland</i> )	
mevr.	Stamm ( <i>Zwitserland</i> )	

Griffier: mevr. Tournaye t/m 31 juli 2014.

Onder voorzitterschap van mevr. Abelson Gebhardt, op 12 maart 2014 en onder voorzitterschap van de heer Rapp op 13 november 2014 heeft de Kamer van Beroep zitting gehouden te Straatsburg en heeft zij in hoger beroep zeven civiele vonnissen uitgesproken.

**PROTOCOL 28**

**Persbericht**

**Besluit**

Het persbericht is goedgekeurd.

**PROTOCOL 29**

**Datum van de volgende vergadering**

**Besluit**

De volgende vergadering vindt plaats op 3 december 2015 te Straatsburg.