

**CENTRALE
COMMISSIE
VOOR DE
RIJNVAART**



NAJAARZITTING 2003

AANGENOMEN BESLUITEN

de bijlagen inbegrepen

(2003 - II)

Straatsburg, 26 en 27 november 2003

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

CC/R (03) 2

NAJAARSZITTING 2003

AANGENOMEN BESLUITEN

de bijlagen inbegrepen

(2003-II)

Straastburg, 26 en 27 november 2003

INHOUD

Bladzijde

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

Protocol 1 : Opening van de zitting - Samenstelling van de Centrale Commissie - Goedkeuring van de agenda	1
---	---

II. Algemene en juridische zaken

Protocol 2 : Samenstelling van de kamer van Beroep	1
Protocol 3 : Toekenning van de waarnemersstatus aan Bulgarije	1
Protocol 4 : Samenwerking met de landen met waarnemersstatus	2
Protocol 5 : Voorzitter- en plaatsvervangend voorzitterschap van de Comités voor de periode 2004-2005	2
Protocol 6 : Werkverdeling binnen het secretariaat	2
Protocol 7 : Prioriteiten voorgesteld door het Nederlandse voorzitterschap	2
Protocol 8 : Betrekkingen met de Europese Commissie	3
Protocol 9 : Europese overeenkomst inzake de aansprakelijkheid en de schadeloosstelling bij schade in verband met het vervoer van schadelijke en gevaarlijke stoffen op de binnenwateren (CRDNI)	3
Protocol 10 : Grondlijnen van de interpretatie van de Akte van Mannheim	3
Protocol 11 : Overgangsvoorschrift ter aanvulling van de intrekking van de regeling met betrekking tot het drietalig stempel	10
Protocol 12 : Voorrang bij het schutten	10
Protocol 13 : Stand van rectificatie van de verdragen en aanvullende protocollen betreffende de CCR	10
Protocol 14 : Verdrag inzake de beperking van de aansprakelijkheid van scheepseigenaren in de binnenvaart (CLNI)	10
Protocol 15 : Ontwikkeling van de tankvloot	11
Protocol 16 : Erkenning van niet-gouvernementele organisaties – Aanvraag van Awes	13
Protocol 17 : Erkenning van niet-gouvernementele organisaties – Aanvraag van Europa	13
Protocol 18 : Werkzaamheden van de Raadgevende Conferentie	14

III. Economische zaken

Protocol 19 : Economische situatie in de Rijnvaart	14
--	----

IV. Kwesties inzake het milieu en de afvalverwijdering

Protocol 20 : Invoering en het inwerkingstellen van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart	24
---	----

Protocol 21 : Beperking van de uitstoot van vluchtige organische verbindingen (COV) – Ontgassen van tankschepen in de Rijnvaart	24
---	----

V. Reglementen en technische vraagstukken

Protocol 22 : Wijziging van het politiereglement door voorschriften van tijdelijke aard 1.22 (artt. 1.01, 6.20, 7.08, 10.01 en 14.11)	27
---	----

Protocol 23 : Bochtanwijzers in de Rijnvaart, die voor 1 januari 1990 zijn toegelaten (1999-III-12)	29
---	----

Protocol 24 : Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard (artt. 7.02, 24.01, 24.02, 24.06 en bijlage B)	29
---	----

Protocol 25 : Wijziging van het Reglement van onderzoek door voorschriften van tijdelijke aard (Artt. 1.02, 8.03, 11.05, 11.07, 23.03, 24.02, 24.06 en 24.07)	30
---	----

Protocol 26 : Definitieve wijzigingen van het ROSR (hoofdstuk 24)	32
---	----

Protocol 27 : Uitstoot van gassen – Invoering van grenswaarden voor een fase II (artt. 8a.02, 24.02 en 24.06)	51
---	----

Protocol 28 : Wijziging van het Reglement Rijnpatenten (artikel 3.02)	54
---	----

Protocol 29 : Beschermingsmaatregelen tegen hoogwater in Nederland "Ruimte voor de rivier"	59
--	----

Protocol 30 : Bouw van een nieuwe verkeersbrug over de Rijn bij Worms (p.k. 443,27).....	59
--	----

Protocol 31 : Kennisneming van de inwerkingtreding in de lidstaten van de door comités en werkgroepen genomen beslissingen	63
--	----

VI. Beheer

Protocol 32 : Goedkeuring van de rekening van de Centrale Commissie over het jaar 2002	87
Protocol 33 : Goedkeuring van de rekening over het jaar 2002 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden	87

VII. Diversen

Protocol 34 : Onderbreking van het sluisbedrijf op het Grote Kanaal van de Elzas en op de gekanaliseerde Rijn en in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek tijdens de Kerst en Nieuwjaarsnacht	87
Protocol 35 : Onderbreking van het sluisbedrijf in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek gedurende het weekeinde	88
Protocol 36 : Persbericht	88
Protocol 37 : Datum van de volgende zitting	88



CC/R (03) 2 – Final
27 november 2003

Or. f f/d/nl

AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE NAJAARSZITTING 2003

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

Geen besluit.

PROTOCOL 3

Toekenning van de waarnemerstatus aan Bulgarije

Besluit

De Centrale Commissie,

I.

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

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

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

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

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

besluit tot het toekennen van de waarnemersstatus aan de Republiek Bulgarije,

II.

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

PROTOCOL 4

Samenwerking met de landen met waarnemersstatus

Geen besluit

PROTOCOL 5

Voorzitter- en plaatsvervangend voorzitterschap van de Comités voor de periode 2004-2005

Besluit

De Centrale Commissie

keurt het hierbij gevoegde schema inzake het voorzitter- en plaatsvervangend voorzitterschap van de organen van de Centrale Commissie voor de periode 2004-2005 goed.

Bijlage bij protocol 5

Comités	Voorzitters	Plaatsvervangend voorzitters
Vorbereidingscomité	Voorzitter van de CCR Nederlandse delegatie	Plv. voorzitter van de CCR Zwitserse delegatie
Begrotingscomité	Voorzitter van de CCR Nederlandse delegatie	Plv. voorzitter van de CCR Zwitserse delegatie
Economische Comité	Nederlandse delegatie	Duitse delegatie
Comité Binnenvaartrecht	Belgische delegatie	Duitse delegatie
Comité Gevaarlijke Stoffen	Belgische delegatie	Franse delegatie
Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding	Duitse delegatie	Zwitserse delegatie
Comité Politierglement	Zwitserse delegatie	Franse delegatie
Comité Reglement van Onderzoek	Franse delegatie	Duitse delegatie
Permanent technisch Comité	Franse delegatie	Nederlandse delegatie
Comité Afvalverwijdering en Milieubescherming	Duitse delegatie	Zwitserse delegatie

PROTOCOL 6

Werkverdeling binnen het secretariaat

Geen besluit.

PROTOCOL 7

Prioriteiten voorgesteld door het Nederlandse voorzitterschap

Geen besluit.

PROTOCOL 8

Betrekkingen met de Europese Commissie

Geen besluit.

PROTOCOL 9

Europese overeenkomst inzake de aansprakelijkheid en de schadeloosstelling bij schade in verband met het vervoer van schadelijke en gevaarlijke stoffen op de binnenwateren (CRDNI)

Geen besluit

PROTOCOL 10

Grondlijnen van de interpretatie van de Akte van Mannheim

Besluit

De Centrale Commissie,

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

Bijlage bij protocol 10

- 1. De CCR heeft het recht maatregelen te treffen in het belang van de algemene veiligheid en het welzijn van de Rijnvaart.**
 - 1.1. Deze voorschriften die met de Akte van Mannheim in overeenstemming moeten zijn, kunnen betrekking hebben op zeer uiteenlopende gebieden:
 - 1.1.1. maatregelen in het belang van de algemene veiligheid (artikel 1 van de Akte van Mannheim),
 - 1.1.2. voorschriften voor schepen, schippers en uitrustingen (artikelen 22 en 23 van de Akte van Mannheim),
 - 1.1.3. politievoorschriften (artikel 32 van de Akte van Mannheim),
 - 1.1.4. maatregelen die erop gericht zijn gemeenschappelijke regelgeving voor de uitoefening van de scheepvaart vast te leggen, zodat zij het welzijn van de scheepvaart bevorderen (artikel 45),
 - 1.1.5. voorschriften met betrekking tot walinstallaties, onder voorwaarde dat zij bovengenoemde doeleinden dienen.
 - 1.2. Normaliter wordt alles dat verband houdt met de veiligheid van de Rijnvaart door de CCR geregeld. Enkele uitzonderingen daargelaten kan men stellen dat de voorschriften van de CCR volledig en toereikend zijn. Nationale voorschriften op dit vlak hebben alleen betrekking op gebieden die uitsluitend door nationaal recht geregeld kunnen worden, die door de CCR niet geregeld zijn of waarvoor de regelgevende bevoegdheid van de verdragsluitende staten uitdrukkelijk heeft erkend (artikel 23 van de Akte van Mannheim).
 - 1.3. Voor gebieden die niet specifiek met de veiligheid van de Rijnvaart te maken hebben, mogen de lidstaten maatregelen treffen onder voorbehoud dat de vrije scheepvaart daardoor niet wordt belemmerd (zie hieronder bij punt 2) en aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- 1.3.1. De maatregelen moeten verenigbaar zijn met de voorschriften van de CCR,
- 1.3.2. Nationale voorschriften mogen de uniformiteit van het regime niet aantasten, noch leiden tot discriminatie op grond van nationaliteit.
- 1.4. Indien in het kader van de CCR een voorschrift is aangenomen, zijn de lidstaten verplicht, voor zover een harmoniserende uitleg niet mogelijk is, andersluidende nationale regelgeving aan te passen.
 - 1.4.1. Verplichtingen die de lidstaten ten opzichte van andere staten of internationale organisaties zijn aangegaan, moeten de (volkenrechtelijke) verplichtingen op grond van de Akte van Mannheim en de in het kader van de CCR aangenomen voorschriften in acht nemen,
 - 1.4.2. De verplichtingen die de lidstaten op grond van Europese regelgeving hebben, alsmede overige volkenrechtelijke verplichtingen moeten eveneens in acht worden genomen.
- 2. De meest wezenlijke bevoegdheid van de CCR bestaat uit het waarborgen van de scheepvaartvrijheid op de Rijn (artikel 1, lid 2, van de Akte van Mannheim).**
 - 2.1. De vrije scheepvaart op de Rijn kan worden beperkt uit hoofde van bepalingen in de Akte van Mannheim of op grond van gemeenschappelijk door de CCR opgestelde voorschriften (artikel 1 van de Akte van Mannheim).
 - 2.2. De lidstaten zijn verplicht in de CCR samen te werken om de gemeenschappelijke voorschriften aan de stand van de techniek aan te passen.
- 2.3. In volgende gevallen is er sprake van een beperking van de vrije scheepvaart :**
 - 2.3.1. als een regeling specifiek op de Rijnvaart gericht is en gevolgen heeft voor de omstandigheden in scheepvaart,
 - 2.3.2. als maatregelen of voorschriften tot ernstige verstoringen van de scheepvaart leiden ;
 - 2.3.3. als gebruikers van vaarwegen een verplichting opgelegd krijgen of een verbod waarop een sanctie staat, en deze verplichting of dit verbod betrekking heeft op de scheepvaart of op een activiteit die nauw daarmee samenhangt,
 - 2.3.4. als een maatregel die niet rechtstreeks op de scheepvaart gericht is (bv. een voorschrift dat niet voor de binnenvaart bedoeld is) indirect een onevenredige beperking van de scheepvaart tot gevolg heeft.
- 2.4. Er wordt echter geen inbreuk op het beginsel van de vrije scheepvaart gemaakt:**
 - 2.4.1. bij de toepassing van civiel- of handelsrechtelijke voorschriften die op de binnenvaart gericht zijn (bijvoorbeeld : regelgeving met betrekking tot de vervoerscontracten in de binnenvaart),
 - 2.4.2. bij voorschriften die niet rechtstreeks op de binnenvaart gericht zijn (bijvoorbeeld : voorschriften met een algemene strekking ter bescherming van de openbare orde en veiligheid, zoals algemene voorschriften inzake wapenbezit, het gebruik van bepaalde producten of algemene voorschriften op het vlak van sociale rechten),
 - 2.4.3. bij onderbrekingen van de scheepvaart van beperkte duur, overeenkomstig de in het politiereglement hiervoor geldende voorwaarden.

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

Regels voor de toepassing van de Herziene Rijnvaartakte

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I) De bevoegdheden van de CCR als internationale organisatie

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

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

A) Exclusieve bevoegdheden van de CCR

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

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

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

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

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

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

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

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

B) Concurrerende bevoegdheden tussen CCR en lidstaten

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

- 1) Dit gebied is zeer ruim en beslaat alle maatregelen die nuttig kunnen worden geacht voor de Rijn- en binnenvaart. Het omvat met name¹⁾
- het waarborgen van een adequaat economisch kader,
 - . maatregelen die eerlijke concurrentievoorwaarden waarborgen,
 - . marktobservatie,
 - . coördinatie van bij de waterwegen betrokken partijen,
 - . bevordering van verbeteringen aan de infrastructuur,
 - . bevordering van het aanzien van scheepvaartberoepen,
 - . bevordering van de toepassing van nieuwe technologieën,
 - . ondersteuning bij de ontsluiting van nieuwe markten.

 - de concurrentiepositie van vervoer over water
 - . het bijdragen aan de verbetering van het imago van de Rijnvaart,
 - . studies, analyses en onderzoek,
 - . het uitoefenen van controles ter verhoging van de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de waterwegen,
 - . bevordering van de integratie van de binnenvaart in het gecombineerd vervoer,
 - . aanpassing van de walinstallaties voor het laden en lossen.

 - de harmonisatie van wettelijke voorschriften die op Europees en pan-Europees vlak op de binnenvaart van toepassing zijn,

 - maatregelen op het gebied van de scheepvaartpolitie en de veiligheid die niet onder de exclusieve bevoegdheid van de CCR vallen,

 - de totstandkoming van maatregelen voor de scholing van scheepvaartpersoneel en bevordering van de aantrekkelijkheid van het beroep op gebieden die niet onder de exclusieve bevoegdheid van de CCR vallen,

 - werkgelegenheid en arbeidsomstandigheden,

 - de beperking van de verschillende vormen vervuilende emissies door de binnenscheepvaart,

 - alle maatregelen die de integratie van de vaarwegen binnen een milieuvriendelijk kader bevorderen.
- 2) In de regel wordt alles dat verband houdt met de veiligheid van de Rijnvaart uitsluitend door de CCR geregeld. Men kan stellen dat deze regelgeving, enkele uitzonderingen daargelaten, volledig is. Nationale voorschriften op dit vlak kunnen betrekking hebben op:
- . kwesties die traditioneel gezien onder nationaal recht vallen,
 - . aangelegenheden waarvoor de CCR uitdrukkelijk de bevoegdheid van de lidstaten heeft erkend (artikel 23).

¹⁾ Deze lijst is overgenomen uit Besluit 2001-I-3 over de doelstellingen van de CCR.

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

Dientengevolge:

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

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

C) De bevoegdheden van de CCR binnen een internationaal kader

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

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

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

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

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

2) De activiteiten van de CCR als internationale organisatie

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

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

II) Bevoegdheid van de CCR als permanente diplomatieke conferentie

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

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

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

In dit kader kunnen de lidstaten:

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

PROTOCOL 11

Overgangsvoorschrift ter aanvulling van de intrekking van de regeling met betrekking tot het drietalig stempel

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar Besluit 2003-1-7 betreffende het intrekken met ingang van 1 januari 2004 van het voorschrift van 28 november 1985 met betrekking tot de uitgifte van het drietalige stempel of de drietalige verklaring aan de Rijnschippers,

verzoekt haar lidstaten ervoor zorg te dragen dat de schippers, die thans houders van het drietalige stempel zijn, gedurende de duur van geldigheid van die verklaring de daaraan verbonden rechten en faciliteiten blijven behouden.

PROTOCOL 12

Vorrang bij het schutten

Besluit

De Centrale Commissie,

in herinnering roepend dat de Kamer van Beroep van de Centrale Commissie bij wege van haar vonnis 415 P-1/03 van 10 februari 2003 heeft uitgesproken dat het recht van voorrang bij het schutten aan het beginsel van gelijke behandeling, als onderdeel van de vrijheid van scheepvaart is onderworpen, waaruit volgt dat het toekennen van voorrang bij het schutten uitsluitend op gronden die overeenkomen met de doeleinden van de Herziene Rijnvaartakte (veiligheid, goed verloop van het verkeer op de Rijn, optimaal gebruik van de sluisen), of die voortkomen uit het algemeen belang, toelaatbaar is,

geeft aan haar Comité Politierglement de opdracht de voorwaarden van het toekennen van voorrang bij het schutten te onderzoeken en haar voor de volgende plenaire vergadering een voorstel betreffende het verlenen van voorrang bij het schutten voor te leggen,

verzoekt de betrokken delegaties, in afwachting van een volledige verduidelijking van de toepasselijke regels, alle nodige maatregelen te treffen opdat de in het bovengenoemde vonnis aangehaalde beginselen worden gerespecteerd.

PROTOCOL 13

Stand van de ratificatie van de verdragen en aanvullende protocollen betreffende de CCR

Geen besluit.

PROTOCOL 14

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

Geen besluit.

PROTOCOL 15

Ontwikkeling van de tankvloot

Besluit

De Centrale Commissie

neemt kennis van het verslag van haar Economisch Comité en het Comité Gevaarlijke Stoffen,

stelt vast

- dat niettegenstaande het veiligheidsniveau van de tankvaart op de Rijn gerekend wordt tot het hoogste ter wereld en dat dit beantwoordt aan de bekende risico's, desondanks dieper zou moeten worden ingegaan op bepaalde vraagstukken met het oog op een verbetering van de regelgeving en de doelmatigheid daarvan,
- dat de nieuwe tankschepen in de binnenvaart dubbelwandig worden uitgevoerd
- dat bij de CCR mogelijkheden worden onderzocht, teneinde met andere bouwwijzen of maatregelen het veiligheidsniveau van het vervoer met tankschepen te verbeteren,

overwegende dat met de interface van schip en walinstallatie alsmede met de rol van de menselijke factor ter zake van de desbetreffende bedrijfsactiviteiten meer rekening gehouden dient te worden bij het overleg en de wetgeving betreffende de veiligheid,

overwegende dat de economisch gevolgen van de maatregelen die gericht zijn op een hogere veiligheid van de betreffende transporten nader onderzocht zouden moeten worden,

stelt een ad hoc groep "raakpunten tussen wal en schip" in, waaraan experts van de lidstaten en van de erkende organisaties van het bedrijfsleven deelnemen, die het secretariaat bijeen zal roepen, met de opdracht:

- de veiligheid met betrekking tot de interface van schip en walinstallatie te onderzoeken vanuit technologisch en operationeel oogpunt, alsmede uit het gezichtspunt van het personeel en zonodig voorstellen ter verbetering van de reglementen of van de door het betrokken bedrijfsleven toe te passen werkwijzen te ontwikkelen,
- de bepalingen ten aanzien van de opleiding en aanstelling van goed opgeleid personeel te onderzoeken, in het bijzonder betreffende de werkzaamheden in het kader van de interface schip en walinstallatie,
- in overleg met de betrokken comités verslag daarover uit te brengen,

geeft opdracht aan haar Comité Gevaarlijke Stoffen:

- de gevolgtrekkingen van de ongevallen die zich in het recente verleden hebben voorgedaan in beschouwing te nemen,
- het overleg over het opstellen van een beleidskader voor de klassering van stoffen naar gelang hun milieuverontreinigende eigenschappen voort te zetten, en
- haar daar verslag over uit te brengen,

geeft opdracht aan haar Economisch Comité de analyse van de tankvloot voort te zetten en eventuele begeleidende maatregelen die een evenwichtige ontwikkeling van deze vloot bewerkstelligen, te onderzoeken en haar daarover verslag uit te brengen.

Bijlage

Bijlage bij protocol 15

Ontwikkeling van de tankvloot Beknopt verslag aan de Centrale Commissie

Gevolg gevend aan Besluit 2003-I-14, hebben het Economisch Comité en het Comité Gevaarlijke Stoffen de veiligheidsmaatregelen en wijze waarop deze worden toegepast met betrekking tot de tankvaart in algemene zin beoordeeld, teneinde eventuele mogelijkheden ter verbetering van de veiligheid van deze wijze van vervoer te kunnen identificeren. De direct betrokken groeperingen van het bedrijfsleven zijn betrokken bij de beoordeling. Het hiernavolgende vat deze analyse samen en geeft de voorgestelde maatregelen weer.

1. Het veiligheidsniveau op de Rijn met betrekking tot de tankvaart wordt in het algemeen tevredenstellend geoordeeld en wordt gerekend tot het hoogste ter wereld. De voorstellen die zijn gedaan en de gestelde prioriteiten beogen deze vooraanstaande positie te behouden en duiden niet op manifeste tekortkomingen. Het is niettemin wenselijk met deze voorstellen en prioriteiten rekening te houden teneinde een aantal problemen van operationele en reglementaire aard te kunnen oplossen.

2. De ervaringen hebben aangetoond dat de interface van schip en walinstallatie, waar twee complexe systemen voor de overslag van gevaarlijke lading met elkaar verbonden zijn, gevoelig is voor storingen. Deze interface vereist een grotere aandacht ter zake van de procedures, de toegepaste technieken en de uitvoeringsmodaliteiten alsmede met betrekking tot de kenmerken van de installaties aan beide zijden. Het lijkt noodzakelijk deze problematiek in het kader van de internationale voorschriften en de operationele normen een grotere nadruk te geven. De nog lopende onderzoeken naar de ernstige ongevallen die in het recente verleden hebben plaatsgevonden dienen te worden verdiept. Een overzicht van de tegenstrijdigheden of operationele onnauwkeurigheden dient mogelijkheden ter verbetering in beeld te brengen.

3. De menselijke factor neemt ondanks de zeer geavanceerde toegepaste complexe technologieën, een centrale plaats in bij de interface schip-walinstallatie. Op dit punt kunnen meerdere vraagstukken worden genoemd: de inhoud van de gespecialiseerde opleiding, het aantal personen aan weerszijde van de interface dat een dergelijke opleiding heeft gevolgd en de werkverdeling tussen scheepvaart en ladingoverslag. De vraag in hoeverre de regeling met betrekking tot het personeel niet alleen op de nautische aspecten maar ook op de bedrijfsactiviteiten ter zake van de interface gericht zou moeten worden, zou nader moeten worden beoordeeld.

4. Het reeds bereikte hoge veiligheidsniveau in de Rijnvaart maakt de tankvaart minder afhankelijk van beschermingsmaatregelen zoals de uitvoering met dubbelwandige tanks. Desalniettemin zullen de betrokken industrieën naar alle waarschijnlijkheid meer en meer beroep op schepen in deze configuratie doen. Deze trend is op de markt reeds waarneembaar. Bijgevolg zal de concurrentiepositie van de enkelwandige schepen verzwakken. Deze ontwikkeling zou onder invloed van de politiek kunnen versnellen. Een analyse in de vorm van scenario's moet in staat stellen de economische gevolgen voor het betreffende bedrijfsleven te voorspellen. Te onderzoeken ware of mogelijke wettelijke voorschriften een evenwichtige ontwikkeling van de tankvloot zouden kunnen bewerkstelligen.

5. Uitgaande van de ervaringen van bevoegde autoriteiten, lijkt de veroudering van de vloot de algemene veiligheid niet te beïnvloeden. De wettelijke voorschriften lijken gepast om een goede toestand van de vloot te verzekeren. Hierbij speelt mee dat in vele gevallen delen van het schip door hun eigenaren na zekere tijd geheel worden vernieuwd. Met deze bijzonderheid zou meer dan voorheen rekening gehouden moeten worden bij de beoordeling van de ouderdom en bij de registratie van de vloot.

PROTOCOL 16

Erkenning van niet-gouvernementele organisaties

Aanvraag van AWES

Besluit

De Centrale Commissie,

gezien haar Besluit 2001-I-3.III met bijlage dat voorziet in de status van erkende niet-gouvernementele organisatie en dat de voorwaarden voor het toekennen van deze status vaststelt,

gezien het verzoek tot erkenning dat de Vereniging van scheepsbouwers en reparateurs (AWES) op 20 januari 2003 heeft ingediend, waarbij zij zich tot het naleven van de regels geldend voor de status van erkende niet-gouvernementele organisatie verbindt,

gezien het feit dat AWES op internationaal niveau representatief is voor de sector van de scheepsbouw en de scheepsreparatie,

verleent de status van erkende niet-gouvernementele organisatie aan deze vereniging voor een periode van 5 jaar, die verlengd kan worden, voor de volgende activiteiten van de CCR:

- aanpassing en harmonisatie op Europees niveau van technische voorschriften op het gebied van de veiligheid van binnenschepen;
- onderzoek op technisch, economisch en ecologisch gebied betreffende binnenschepen;
- verbetering van het imago van de binnenvaart;

geeft de secretaris-generaal de opdracht dit besluit aan AWES te doen toekomen.

PROTOCOL 17

Erkenning van niet-gouvernementele organisaties

Aanvraag van EUROPIA

Besluit

De Centrale Commissie,

gezien haar Besluit 2001-I-3.III met bijlage dat voorziet in de status van erkende niet-gouvernementele organisatie en dat de voorwaarden voor het toekennen van deze status vaststelt,

gezien het verzoek tot erkenning dat de Association Pétrolière Européenne (EUROPIA) op 6 maart 2003 heeft ingediend en de brief van 14 mei 2003 waarmee deze organisatie zich tot het naleven van de regels geldend voor de status van erkende niet-gouvernementele organisatie verbindt,

gezien het feit dat de EUROPIA op internationaal niveau representatief is voor de sector van de verladers en de ladingontvangers van de Europese olie industrie,

verleent de status van erkende niet-gouvernementele organisatie aan deze vereniging voor een periode van 5 jaar, die verlengd kan worden, voor de volgende activiteiten van de CCR:

- aanpassing van de technische voorschriften, in het bijzonder betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- beperking van verontreinigende uitstoot die afkomstig kan zijn van de lading en in aanmerking nemen van de bescherming van het milieu wat betreft de wisselwerking tussen schip en walzijde;
- volgen van economie en statistiek betreffende het vervoer van olieproducten;
- verbetering van het concurrentievermogen van de binnenvaart en van haar toegang tot de markten van vervoer van olieproducten;
- toekomstgericht onderzoek naar de technologische en economische ontwikkeling van de binnenvaart;
- harmonisatie en verder ontwikkelen van de wettelijke voorschriften voor de binnenvaart, in het bijzonder inzake aansprakelijkheid en verzekering voor het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- integratie van de certificatieprocedures in de maatregelen ter verbetering van de veiligheid en de betrouwbaarheid van de schepen;

geeft de secretaris-generaal de opdracht dit besluit aan EUROPIA te doen toekomen.

PROTOCOL 18

Werkzaamheden van de Raadgevende Conferentie

Geen besluit.

PROTOCOL 19

Economische situatie in de Rijnvaart

Besluit

De Centrale Commissie,

na beluistering van het mondelinge verslag van de voorzitter van haar Economisch Comité,

neemt kennis van het verslag over de economische situatie van de Rijnvaart in het eerste halfjaar 2003.

Bijlage

Bijlage bij protocol 19

Verslag aan de Centrale Commissie over de economische situatie van de Rijnvaart

Eerste halfjaar 2003

I Algemeen

a) Algemene situatie

In het eerste halfjaar 2003, is het vervoerde volume op de Rijn ten opzichte van het eerste halfjaar 2002 met circa 1,8% toegenomen en de vervoersprestatie met circa +2%. Deze ontwikkeling is opmerkelijk, temeer daar in die periode de vertraging in de economische groei in Europa zich heeft geaccentueerd en bovendien soms vanwege de waterstanden de ladingcapaciteit van de schepen niet ten volle kon worden benut. De ontwikkeling in de verschillende goederensectoren vertoonde echter grote contrasten.

b) Waterstanden

Alhoewel het einde van het jaar nog niet helemaal is bereikt, lijkt dit jaar zich nu reeds door buitengewone waterstanden te kenmerken. Tijdens de eerste twee weken van januari moest de scheepvaart op de Midden Rijn gedurende meerdere dagen worden gestremd en pas vanaf half januari daalde het niveau van de Rijn weer onder hoogwatermerk 1. Vervolgens wisselden de waterstanden naar gelang de neerslag, waarbij een globale dalende tendens waarneembaar was, die zich aan het eind van het halfjaar accentueerde als gevolg van het ontbreken van neerslag. Sindsdien heeft de grote droogte in de zomer die tot aan het begin van de herfst voortduurde tot aanzienlijk en aanhoudend lage waterstanden geleid hetgeen een duidelijke vermindering van de ladingcapaciteit van de schepen met zich meebracht. Zo werd in september het meest lage niveau ooit op de Rijn gemeten werd bereikt, dat wil zeggen 34 cm bij Kaub, hetgeen met een aflaaddiepte van maximaal 1,50 m overeenkomt en hetgeen het vervoer met grote dubbelwandige eenheden onmogelijk maakte. Desondanks werd in die periode de continuïteit van het vervoer over water niet in gevaar gebracht.

c) Brandstofprijzen

De brandstofprijs is over het hele eerste halfjaar 2003 genomen in doorsnede €2,5/100 l boven de prijs van het eerste halfjaar 2002 gebleven. Tijdens het eerste kwartaal 2003 bereikte de prijs meer dan €38/100 l. Slechts vanaf april, toen de situatie in Irak minder gespannen was daalde de prijs met in doorsnede zo'n €8/100 l en deze neerwaartse tendens zette zich voort tot in de zomer.

II Situatie in de droge lading

a) Vervoerd volume

In de ontwikkeling van de droge lading was er bij de vraag naar vervoer in de verschillende economische sectoren een groot onderscheid waarneembaar.

Landbouwsector

In deze sector heeft de toename van het vervoer van levensmiddelen en veevoer (+ 1,1%) de vermindering van het volume landbouwproducten (-3,2%) niet kunnen compenseren. Het vervoer van meststoffen nam in volume (-10,2%) en vervoersprestatie (- 14,4%) sterk af. De verklaring van deze ontwikkeling moet in de seizoensgebondenheid van dit soort vervoer worden gezocht.

Staalsector

In het begin van 2003 heeft het herstel van de economische situatie in de verschillende sectoren zich voortgezet zoals de sterke toename van het vervoer van ertsen en van metaalschroot dat aantoonde. In vergelijking met het eerste halfjaar 2002 steeg het vervoerde volume aldus met circa 11%.

De tegenhanger van dat herstel was, net als in 2002, een voortzetting van de vermindering van de import van ruwe metaalproducten in opvaart. Voor de export werd, zoals kon worden voorzien, een toename geregistreerd.

Kolensector

In het eerste halfjaar 2003 kon op de traditionele Rijn een vermindering van circa 4% van het vervoerde volume van kolen worden waargenomen. Waar in de loop van die periode de import van stoomkolen in Duitsland stagneerde, liep die van cokeskolen duidelijk terug. Voor 2003 zal de import van kolen in Duitsland waarschijnlijk licht onder het niveau van 2002 blijven.

Zand, grind, steen, aarde en bouwmaterialen

Voor de bouwmaterialen heeft de vermindering van het vervoerde volume zich voortgezet (-3%). De oorsprong is voornamelijk structureel en terug te voeren op het geleidelijk sluiten van de zand- en grindgaten langs de Rijn. De aanhoudende ongunstige conjunctuur voor de bouwsector in Duitsland en het beperkte beschikbare volume voor dit soort vervoer zijn bijkomende factoren.

b) Vrachtprijsontwikkeling

In de loop van januari en februari zijn de vrachten als gevolg van een zwakke vervoersvraag op een vrij laag niveau gebleven. In de loop van de lente hebben de waterstanden tijdelijk aan een lichte toename van de vrachten bijgedragen, echter zonder invloed op de rentabiliteit aangezien de schepen niet vol beladen konden worden. In de loop van de zomer bewogen de vrachten zich, in direct verband met de waterstanden, op een relatief hoog niveau.

c) Containervervoer

In de loop van het eerste halfjaar 2003 werd een sterke toename van het containervervoer geregistreerd. Op de traditionele Rijn kwam dat neer op een toename van meer dan 15% in tonnagen met voor de lege containers +11% en voor de volle containers +13% in TEU. Geconstateerd kan worden dat de toename voornamelijk de volle containers betreft, hetgeen een teken zou kunnen zijn dat er voor het vervoer van volle containers naar het achterland meer systematisch gebruik van de waterweg wordt gemaakt. Deze sterke toename van het containervervoer op de Rijn weerspiegelt de ontwikkeling van de overslag in de zeehavens. Het lijkt erop te duiden dat de verdere ontwikkeling van het marktaandeel van het vervoer over water hoofdzakelijk ten nadele van het vervoer over de weg plaatsvindt, waarbij het groeipercentage van het vervoer op de Rijn dat van de overslag in de zeehavens overtreft.

III Situatie in de tankvaart

a) Vervoerd volume

In de sector van de tankvaart kan een globale toename van het vervoerde volume worden waargenomen.

Olieproducten

In de loop van dit halfjaar is het vervoer van olieproducten op de traditionele Rijn met 3,3% toegenomen. Voornamelijk vanaf de maand april steeg de vraag naar vervoer als gevolg van de komst van de zomerbrandstoffen op de markt. Die vervoerstoeiname was bijzonder opvallend, vooral voor het verkeer tussen de zeehavens en het Ruhrgebied betreffende benzine en diesel. De vervoersvraag bleef, ondanks de op een bijzonder hoog niveau fluctuerende prijzen op de oliemarkt, tot in de zomer relatief levendig.

Chemische sector

Voor de chemische producten is het vervoerde volume met 1,6% en de vervoersprestatie met 3,5% toegenomen, hetgeen een zekere opleving van deze economische sector bevestigt. Desondanks verwacht het betrokken bedrijfsleven voor 2003 echter dat de toename in deze sector in Europa slechts 0,7% zal bedragen, waarbij eerdere prognoses in neerwaartse richting zijn bijgesteld.

b) Vrachtenontwikkeling

In het begin van het jaar ontwikkelden de vrachten zich bij gebrek aan vervoersvraag op een bijzonder laag niveau. Vanaf de maand februari was voornamelijk tengevolge van de lage waterstanden een toename waarneembaar, die zich in maart tengevolge van de komst van de zomerbrandstoffen voortzette. Deze tendens heeft zich in april en vooral in mei geaccentueerd, toen de beschikbare scheepsruimte tijdelijk krupper werd en de vrachten werden opgestuwd. In de loop van de zomer waren de vrachten vanwege de waterstanden bijzonder onbestendig. Zoals dat al het geval was voor de drogeladingvaart, moet uit deze toename van het vrachtniveau als gevolg van de waterstanden geen verbetering van de conjuncturele situatie worden afgeleid.

IV Ontwikkeling van het aanbod in de laadruimte

Bij een vergelijking tussen de uit de markt genomen en de nieuw in de vaart gebrachte capaciteit tijdens de eerste 9 maanden van 2003, kan worden vastgesteld dat zowel voor de droge lading als voor de tankvaart de nieuwe scheepsruimte die gesloopte tonnage duidelijk overtreft. In vergelijking met de voorafgaande jaren tekent zich hier een trendbreuk af op het gebied van de investeringen en desinvesteringen, in de zin dat het volume aan gesloopte laadruimte zich sterk heeft verminderd en de nieuwbouw beduidend is toegenomen. Het gaat hier ongetwijfeld om de eerste effecten, die samenhangen met het aflopen op 29 april 2003 van de structurele sanering.

V Conclusies en vooruitzichten

De waterstanden op de Rijn waren gedurende de zomer extreem, in de zin dat in de loop van de zomer en in het begin van de herfst de laagste waterstanden ooit werden vastgesteld. Ondanks deze situatie heeft de Rijnvaart kunnen beantwoorden aan haar betrouwbaarheid. De scheepvaart hoefde geen enkele keer te worden stilgelegd, hoewel de belading zeer sterk moest worden beperkt. De continuïteit van het verkeer kon worden gewaarborgd onder andere dankzij de beschikbaarheid van een zekere reservecapaciteit van in het bijzonder schepen met beperktere afmetingen.

In deze omstandigheden lieten de vrachten grote schommelingen zien, in het bijzonder in de tankvaart waarvan de markt gekenmerkt wordt door een afwezigheid van langlopende contracten.

Hoewel in de loop van het eerste halfjaar het containervervoer sterk is toegenomen moesten talrijke transportondernemingen hun activiteiten in de zomer beperken, waarbij, om hun contracten te kunnen nakomen, voor enkele delen van de vervoerstrajecten ten dele op het wegvervoer en het spoor moest worden teruggegrepen. Deze omstandigheden hebben hun rentabiliteit verminderd, daar toeslagen voor laag water pas later werden toegekend en deze de hogere kosten slechts gedeeltelijk compenseren.

Op het gebied van het vervoer van bulkclading kon het belang van de binnenvaart onder deze omstandigheden worden bevestigd, in de zin dat een onmiddellijke transfer van lading naar andere vervoersmodaliteiten over land met voldoende capaciteit uitzonderlijk moeilijk bleek te realiseren.

Wat betreft de vervoerscapaciteit op de markt kan worden vastgesteld dat met het verdwijnen van de "oud voor nieuw"-regel de nieuw op de markt gebrachte capaciteit is toegenomen, daar de parallel aan de markt onttrokken scheepsruimte sterk is afgenomen.

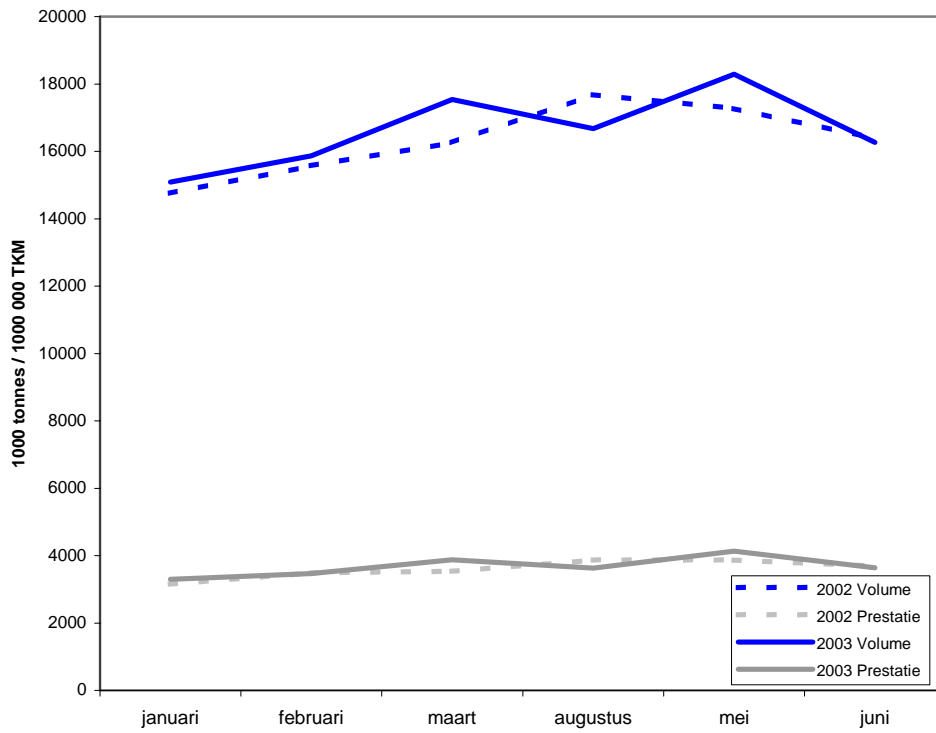
Goederenvervoer op de traditionele Rijn (halfjaar)

Eerste halfjaar 2003	totaal		afvaart		opvaart	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
0 Landbouwprodukten	4714	1132	3380	893	1335	239
1 Andere voedingsprodukten en veevoeder	5630	1408	2103	434	3528	973
2 Vaste minerale brandstoffen	12182	2738	253	26	11929	2712
3 Aardolieprodukten	16831	4626	2821	629	14010	3997
4 Ertsen, metaalafval	18090	2272	1180	181	16912	2092
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	5830	1193	3496	602	2334	592
6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	19386	3866	14541	2942	4845	924
7 Meststoffen	2471	652	887	236	1584	414
8 Chemische produkten	7422	1660	2920	511	4504	1148
9 Voertuigen, machines en overige goederen	8164	2574	5280	1616	2884	959
99 daaronder andere transporten	7432	2427	4740	1494	2692	933
Totaal	100720	22121	36861	8070	63865	14050

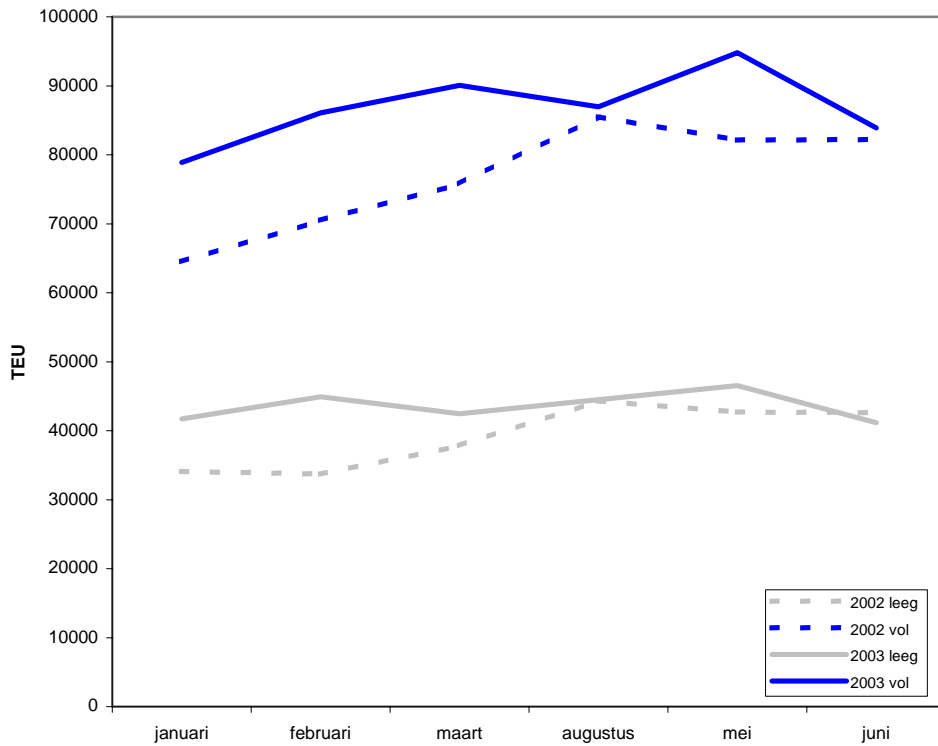
Eerste halfjaar 2003	totaal		afvaart		opvaart	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
0 Landbouwprodukten	4870	1265	3442	953	1428	312
1 Andere voedingsprodukten en veevoeder	5565	1321	1965	346	3601	974
2 Vaste minerale brandstoffen	12686	2844	219	24	12467	2820
3 Aardolieprodukten	16292	4580	2501	533	13791	4046
4 Ertsen, metaalafval	16489	1945	1254	190	15236	1756
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	5868	1208	3353	530	2515	678
6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	20010	3921	15558	3055	4452	866
7 Meststoffen	2752	762	1112	340	1640	421
8 Chemische produkten	7302	1604	2771	433	4532	1171
9 Voertuigen, machines en overige goederen	7074	2227	4685	1446	2389	781
99 daaronder andere transporten	6449	2110	4231	1353	2218	757
Totaal	98908	21677	36860	7850	62051	13825

Ontwikkeling tussen het eerste halfjaar 2002 en het eerste halfjaar 2003 (en %)						
0 Landbouwprodukten	-3,20	-10,51	-1,80	-6,30	-6,51	-23,40
1 Andere voedingsprodukten en veevoeder	1,17	6,59	7,02	25,43	-2,03	-0,10
2 Vaste minerale brandstoffen	-3,97	-3,73	15,53	8,33	-4,32	-3,83
3 Aardolieprodukten	3,31	1,00	12,79	18,01	1,59	-1,21
4 Ertsen, metaalafval	9,71	16,81	-5,90	-4,74	11,00	19,13
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	-0,65	-1,24	4,26	13,58	-7,20	-12,68
6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	-3,12	-1,40	-6,54	-3,70	8,83	6,70
7 Meststoffen	-10,21	-14,44	-20,23	-30,59	-3,41	-1,66
8 Chemische produkten	1,64	3,49	5,38	18,01	-0,62	-1,96
9 Voertuigen, machines en overige goederen	15,41	15,58	12,70	11,76	20,72	22,79
99 daaronder andere transporten	15,24	15,02	12,03	10,42	21,37	23,25
Totaal	1,83	2,05	0,00	2,80	2,92	1,63

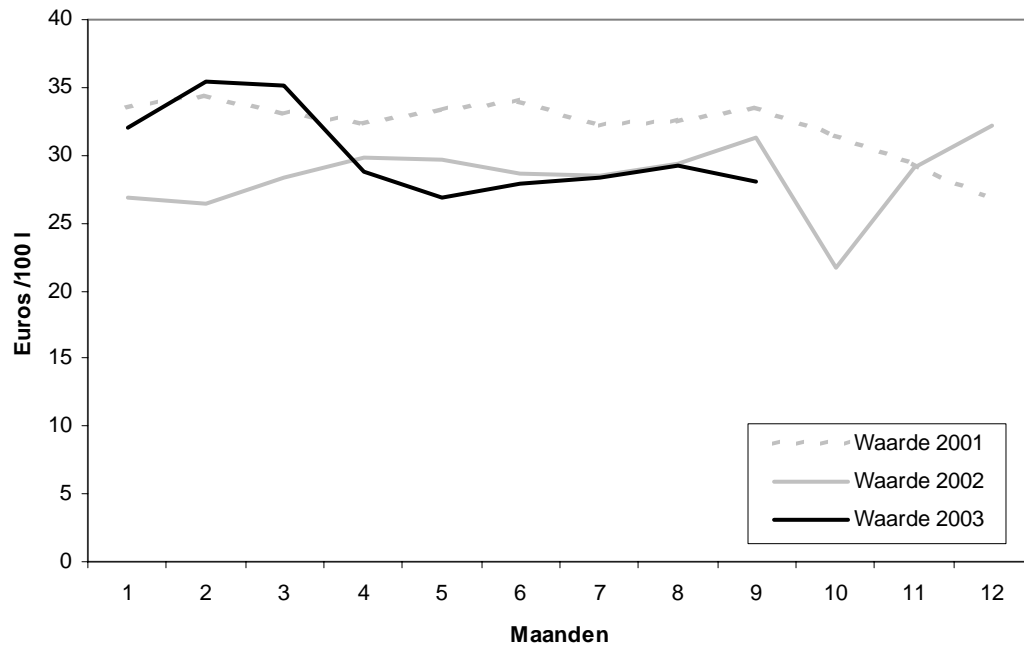
Maandelijkse ontwikkeling van het traditionele Rijnvervoer



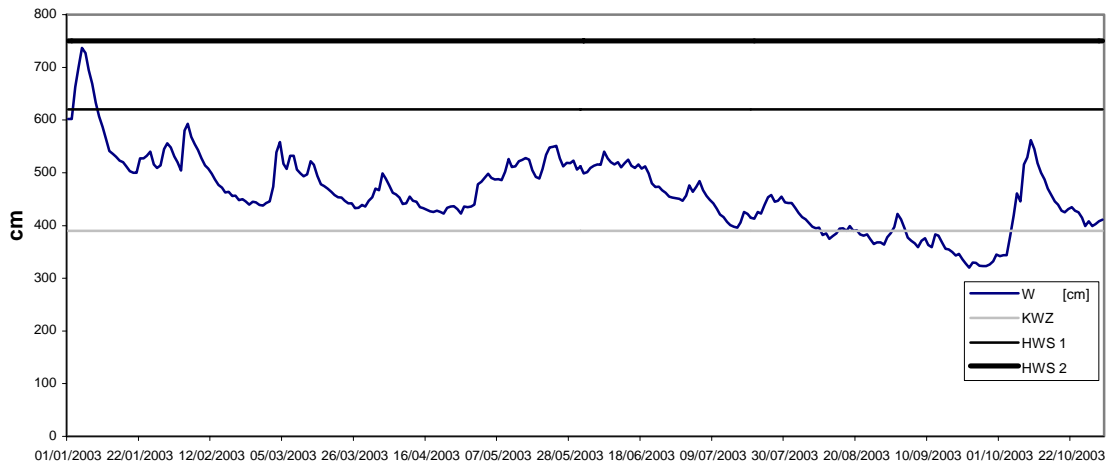
Maandelijks containervervoer op de traditionele Rijn in TEU



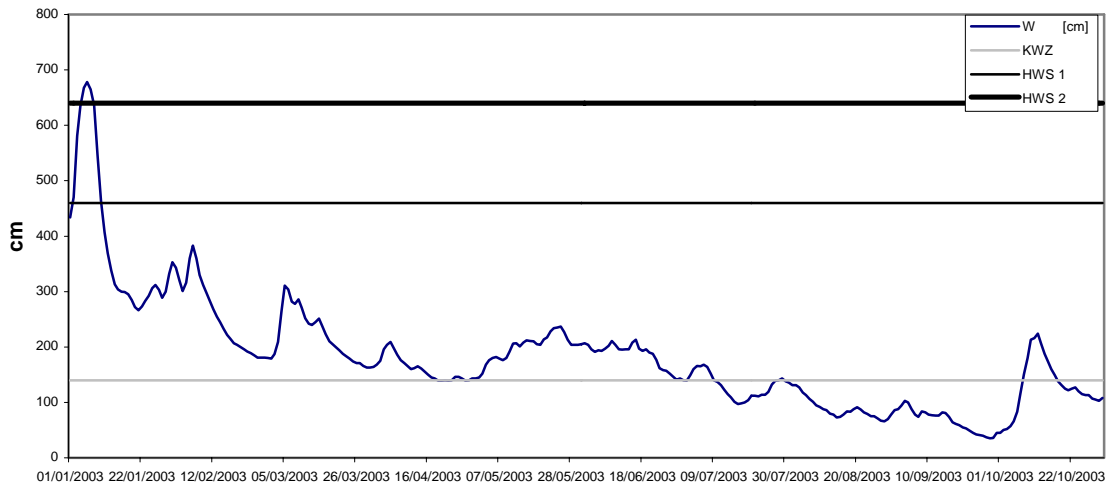
Ontwikkeling van de gasolieprijs



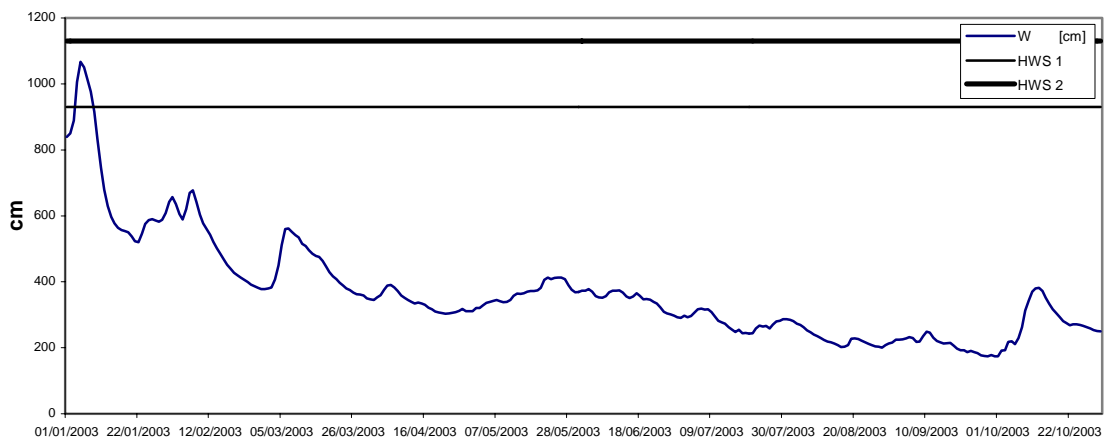
Waterstand bij Maxau



Waterstand bij Kaub



Waterstand bij Ruhrort



In de vaart gebrachte nieuwe schepen tussen januari en eind september 2003

Bron : Nationale sloopfondsen

Vloot	Motorvrachtschepen		Vrachtduwbakken		Motortankschepen		Tankduwbakken		Duwboten	
	Aantal	Tonnage	Aantal	Tonnage	Aantal	Tonnage	Aantal	Tonnage	Aantal	KW
Duitsland	1	3206	2	4540	2	4281	0	0	0	0
België	5	12485	4	2478	0	0	0	0	1	237
Frankrijk	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nederland	40	107641	15	35272	21	60494	0	0	0	0
Zwitserland	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	46	123332	21	42290	23	64775	0	0	1	237

Gesloopte schepen tussen januari en eind september 2003

Bron : Nationale sloopfondsen

Vloot	Motorvrachtschepen		Vrachtduwbakken		Motortankschepen		Tankduwbakken		Duwboten	
	Aantal	Tonnage	Aantal	Tonnage	Aantal	Tonnage	Aantal	Tonnage	Aantal	KW
Duitsland	2	1703	4	1709	0	0	0	0	0	0
België	9	6486	0	0	1	541	1	588	1	740
Frankrijk	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nederland	10	8155	2	1778	4	3758	0	0	0	0
Zwitserland	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	19	14641	2	1778	5	4299	1	588	1	740

Nieuwe schepen

	Droge lading		Tankvaart		Duwboten	
	Aantal	Tonnage	Aantal	Tonnage	Aantal	KW
Gemiddelden tussen 1989 en 1998 (UE)	30	67334	12,00	24648	1,00	1745
in 2001	86	180655	9	18170	1	1474
<i>Vershil 2001 / Gem. in %</i>	<i>186,67</i>	<i>168,30</i>	<i>-25,00</i>	<i>-26,28</i>	<i>0,00</i>	<i>-15,53</i>
in 2002	69	136270	17	41163	2	2241
<i>Vershil 2002 / Gem. in %</i>	<i>130,00</i>	<i>102,38</i>	<i>41,67</i>	<i>67,00</i>	<i>100,00</i>	<i>28,42</i>
in 2003 (9 maanden)	67	165622	23	64775	1	237
<i>Vershil 2003 / Gem. in %</i>	<i>123,33</i>	<i>145,97</i>	<i>91,67</i>	<i>162,80</i>	<i>0,00</i>	<i>-86,42</i>
Totaal 2001 - 2003	222	482547	49	124108	4	3952

Gesloopte schepen

	Droge lading		Tankvaart		Duwboten	
	Aantal	Tonnage	Aantal	Tonnage	Aantal	KW
Gemiddelden tussen 1990 en 1998 (UE)	372	253188	68	67824	17	12741
in 2001	196	155964	26	27194	2	848
<i>Vershil 2001 / Gem. in %</i>	<i>-47,31</i>	<i>-38,40</i>	<i>-61,76</i>	<i>-59,91</i>	<i>-88,24</i>	<i>-93,34</i>
in 2002	86	94843	28	29875	3	1175
<i>Vershil 2002 / Gem. in %</i>	<i>-76,88</i>	<i>-62,54</i>	<i>-58,82</i>	<i>-55,95</i>	<i>-82,35</i>	<i>-90,78</i>
in 2003 (9 maanden)	21	16419	6	4887	1	740
<i>Vershil 2003 / Gem. in %</i>	<i>-94,35</i>	<i>-93,52</i>	<i>-91,18</i>	<i>-92,79</i>	<i>-94,12</i>	<i>-94,19</i>
Totaal 2001 - 2003	303	267226	60	61956	6	2763

PROTOCOL 20

Invoering en het inwerking stellen van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart

Besluit

De Centrale Commissie neemt kennis van het verslag van de voorzitter van Comité Afvalverwijdering en milieubescherming in de Rijnvaart.

PROTOCOL 21

Beperking van de uitstoot van vluchtige organische verbindingen (VOC) Ontgassen van tankschepen in de Rijnvaart

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar Besluit 2001-I-11,

neemt kennis van het in de bijlagen gevoegde verslag van haar ad hoc Werkgroep « Ontgassing van tankschepen »,

betuigt haar tevredenheid over de door het bedrijfsleven genomen initiatieven ter beperking van de emissies van VOC-dampen in de atmosfeer,

van mening zijnde dat een afstemming van de voorschriften over het omzetten van de internationale normen in nationaal recht, gelet op de gestelde doelen, onontbeerlijk is,

strevende naar het behoud van de eenheid van het Rijnregime,

verzoekt haar delegaties de wetteksten voor het VOC-ontgassingsverbod aan het secretariaat ter kennis te brengen,

verzoekt aan haar Comité Afvalverwijdering en Milieubescherming, ten behoeve van de harmonisatie de nationale regelgeving over het ontgassen van VOC-producten te gelegener tijd te onderzoeken en na te gaan of de opname van de voorschriften over de behandeling van gasvormige ladingsrestanten in het afvalstoffenverdrag van 9 september 1996 mogelijk is;

verzoekt aan haar Comité Gevaarlijke Stoffen, de opname van de voorschriften betreffende de registratie van de vervoerde ladingen en het certificeren van nalenssystemen in het ADN evenals het aanpassen van de ontgassingsvoorschriften aan de door de lidstaten aangenomen nieuwe normen te onderzoeken.

Bijlage

Bijlage bij protocol 21

Verlag aan de Centrale Commissie betreffende de behandeling van VOC producten

1. In de Richtlijn 94/63/EG wordt de lidstaten opgedragen maatregelen te treffen die bewerkstelligen dat - bij de distributie van benzine in de keten tussen de raffinaderijen en de eindverbruikers - de emissie van benzinedamp in de atmosfeer wordt voorkomen. In de Richtlijn is een uitzondering opgenomen voor transport door binnenvaartschepen: EU-lidstaten mogen ontgassing van benzinedampen bij ladingwisseling toestaan. Enkele jaren terug bleek dat er de CCR-lidstaten de mogelijkheid om ontgassing bij ladingwissel toe te staan, op verschillende wijze hadden geregeld.
2. Binnen de ad hoc groep VOC is uitvoerig overleg gevoerd tussen de vertegenwoordigers van de lidstaten en met het betrokken bedrijfsleven over de wijze waarop de Richtlijn in het nationale recht van de betrokken landen zou kunnen worden omgezet en de mogelijkheden om daar in de praktijk aan te kunnen beantwoorden. Daarbij is getracht zo veel als mogelijk geharmoniseerde nationale regelgeving tot stand te brengen.
3. Een belangrijke tussenstap is de door alle geledingen van het betrokken bedrijfsleven overeengekomen gemeenschappelijke gedragslijn (juni 2001). Deze voorziet erin, dat compatibele ladingen zonder ontgassing na elkaar geladen kunnen worden, binnen de randvoorwaarden van een optimale lossing en het bijhouden van een deugdelijke ladingadministratie. Deze regeling lijkt naar verwachting te functioneren en zou inmiddels een aanzienlijke beperking van de ontgassing in de atmosfeer hebben bewerkstelligd. Van geen enkele zijde zijn bezwaren gesignaleerd tegen de onderling overeengekomen compatibiliteitslijst.
4. Inmiddels hebben de lidstaten die tevens lid zijn van de Europese Gemeenschap toegezegd de Richtlijn als volgt in hun wetgeving te implementeren (voor zover dit niet al is gebeurd):
 - a. In Duitsland zal vanaf 2006 een stringente regeling gelden, waarbij ontgassing van tankschepen die Ottokraftstoffen vervoerd hebben, niet langer zullen zijn toegelaten, behoudens individueel te verstekken ontheffingen; daarbij geldt voor het laden en lossen eveneens een regime, waarbij geen ventilatie van Ottokraftstoff in de atmosfeer meer zal worden toegelaten; daartoe zullen hetzij dampretourleidingen, hetzij VRU-installaties ingezet moeten worden. De regeling richt zich op "Ottokraftstoffen", zonder nadere precisering, terwijl een tank met een dampconcentratie van $<3,5 \text{ gr/m}^3$ in het kader van de regeling als gasvrij wordt beschouwd. Tot de invoering van deze regeling geldt een overgangsregime, waarbij in bijzondere situaties van ladingwisselingen in de atmosfeer ontgast mag worden.
 - b. In Nederland zal vanaf dezelfde datum (2006) een overeenkomstige regeling gelden. Deze zal zich richten op producten, die behoren tot UN 1203, hetgeen in de praktijk op hetzelfde neerkomt als de definitie die in Duitsland wordt gehanteerd. Ook heeft Nederland aangekondigd zo snel mogelijk een overgangsregime naar het Duitse model in te voeren.
 - c. Vanaf 1 november 2001 is de EG Richtlijn intergraal van toepassing in het Belgische recht. De regionale overheid heeft daar de mogelijkheid uitzonderingen te bewilligen maar voor zover bekend wordt daar geen gebruik van gemaakt en geldt de facto een verbod op ontgassen
 - d. In Frankrijk is de Richtlijn door middel van decreten uit 1995 en 1998 in de wetgeving opgenomen. Daar de Franse overheid geen gebieden heeft aangewezen waar ontgast zou kunnen worden, geldt de facto een algeheel verbod te ontgassen. Nadere bijzonderheden zijn niet bekend.
5. In Zwitserland vindt het ADNR toepassing, dat ontgassing weliswaar toelaat, doch uitsluitend buiten agglomeraties. Daarmee geldt ook voor dit land de facto een ontgassingverbod.
6. Overigens wordt in Duitsland en Nederland overwogen de regeling voor benzinedampen (zoals deze vanaf 2006 toepasselijk zal zijn) uit te breiden naar andere stoffen, waaronder nafta. Het overleg hierover is nog niet afgerond.

7. In geen van de landen is een installatie operationeel die geëigend is tankschepen gasvrij te maken (ontgassinginstallatie). De installaties die voorhanden zijn, zijn bestemd voor en qua capaciteit afgestemd op de verwerking van de tijdens het laden van de schepen verdrongen dampen.
8. Uitvoerig beraad heeft plaats gevonden over de uitvoeringspraktijk na 1 januari 2006 en met name de noodzaak te kunnen beschikken over geëigende ontgassinginstallaties. Tegen de achtergrond van de bestaande vervoersstromen in het segment van de lichte olieproducten (ca 80% van de tankvaartmarkt) zijn de trends die sinds de invoering van de gemeenschappelijke gedragslijn konden worden waargenomen, geanalyseerd en geëxtrapoleerd op de situatie na 2005. Deze lijken de verwachting te rechtvaardigen, dat ontgassing in de praktijk verregaand vermeden kunnen worden, hetzij door een ruimere toepassing van eenheidstransporten waarmee ladingwisselingen worden vermeden, hetzij door het benutten van de compatibiliteitslijst waarmee de noodzakelijke operationele flexibiliteit kan worden gewaarborgd.

Betrokken op enkele kwantitatieve parameters, zoals de frequentie van de werfbezoeken, kon hieruit een verwachting ten aanzien van het aantal noodzakelijke ontgassinginstallaties worden afgeleid. Slechts een veertigtal volledige ontgassinginstallaties per jaar zou in de Rijnvaart nodig zijn om scheepsreparaties, die onverwacht plaats moeten vinden en geen uitstel verdragen, te kunnen uitvoeren. Dit aantal is van dien aard, dat zelfs één enkele ontgassinginstallatie voor het gehele stroomgebied van de Rijn niet kostendekkend zou kunnen worden geëxploiteerd. In deze situatie lijkt het aangewezen eerst op basis van de vrijwillige regeling met het bedrijfsleven ervaring op te doen, alvorens de oprichting van zo'n installatie in overweging te nemen. Dit – in absolute en relatieve zin - geringe aantal rechtvaardigt voorlopig een toegesneden ontheffingenbeleid.

9. Aldus ontstaat een situatie, waarbij de door de ontgassingverboden beperkte flexibiliteit bij de inzet van de schepen grotendeels wordt herwonnen door middel van de voorheen niet bestaande compatibiliteitslijst. Daarmee wordt de continuïteit van het tankvervoer over water gewaarborgd. Deze lijst wordt daarmee hoeksteen van de uitvoerbaarheid van de komende regeling. Om die reden is het essentieel dat aanvullende maatregelen worden getroffen die een juiste toepassing van deze lijst waarborgen:
 - De ad hoc groep VOC beveelt aan dat - in één van de instrumenten van de Centrale Commissie - de verplichting opgenomen wordt om aan boord een registratie bij te houden met betrekking tot het laden en lossen van de tanks. De aanwezigheid van een reisregistratie is namelijk noodzakelijk om de systematiek van de compatibiliteitslijst te kunnen laten functioneren en het verbod op ontgassen in alle CCR-lidstaten te kunnen handhaven. De organisaties van het bedrijfsleven zijn uitgenodigd hiertoe een gezamenlijk voorstel in te dienen.
 - Teneinde zeker te zijn van de kwaliteit van de bij de lossing gebruikte efficiënt stripping installatie dringt het bedrijfsleven aan op voorschriften hieromtrent. De ad hoc groep VOC beveelt aan de certificering van deze installaties in de reglementen van de CCR op te nemen.
 - De ad hoc groep VOC merkt op dat het van belang voor het milieu is dat ook op laadpunten van compatibele stoffen DVI's aangesloten zijn, indien op deze plaatsen schepen beladen worden die leeg van benzine zijn. Dit is om te voorkomen dat de benzinedampen alsnog via de standpijp in de atmosfeer verdwijnen. De lidstaten wordt aanbevolen hierop toe te zien.
10. In het belang van de eenheid van regime, lijkt het voorts aangewezen, dat de andere betrokken landen overeenkomstige maatregelen treffen als door Nederland en Duitsland zijn voorbereid en dat het ADN aan deze situatie wordt aangepast (ontgassing van VOC binnen de grenswaarde van 3,5 gr/m³ en daarboven op basis van bijzondere ontheffingen).
11. Hoewel de ad hoc groep hiermede haar missie als beëindigd beschouwd, houdt zij zich beschikbaar voor nader beraad over aspecten van de uitvoering van de regelingen zoals die na 2006 zullen gelden.

RIJNVAARTPOLITIEREGLEMENT

PROTOCOL 22

**Wijziging van het politiereglement door voorschriften van tijdelijke aard
overeenkomstig artikel 1.22**

(artt. 1.01, 6.20, 7.08, 10.01 en 14.11)

Besluit

De Centrale Commissie,

ten behoeve van aanpassing aan de eisen van de scheepvaart alsmede ter verduidelijking van bepaalde voorschriften,

op voorstel van haar Comité voor het Politiereglement,

overeenkomstig artikel 1.22, derde lid, van het Rijnvaartpolitiereglement,

besluit tot wijziging van de artikelen 1.01, 6.20, 7.08, 10.01 en 14.11 van het Rijnvaartpolitiereglement, die in de bijlage 1 en 2 bij dit besluit zijn vermeld.

De wijzigingen vermeld in bijlage 1 gelden van 1 april 2004 tot en met 31 maart 2007.

De wijziging vermeld in bijlage 2 geldt van 1 januari 2004 tot en met 31 december 2006.

Bijlage 1 bij protocol 22

1. Artikel 1.01, eerste lid, onderdeel m, komt te luiden:

- “m. *klein schip*: een schip waarvan de maximale lengte van de romp, zonder het roer en de boegspriet, minder is dan 20 m, met uitzondering van:
- een schip dat andere dan kleine schepen mag slepen, mag duwen of langszijde vastgemaakt mag mede voeren;
 - een schip dat meer dan 12 passagiers mag vervoeren;
 - een veerpont of
 - een duwbak;”

2. Artikel 6.20, tweede lid, komt te luiden:

- “2. Onverminderd artikel 1.04 geldt het eerste lid, tweede volzin onder b en c, niet ten opzichte van een klein schip.”

3. *Artikel 7.08 komt te luiden:*

“Artikel 7.08
Bewaking en toezicht

1. Aan boord van een stilliggend schip dat een teken of tekens moet voeren, bedoeld in artikel 3.14, moet zich voortdurend een inzetbare bewaker bevinden. De bevoegde autoriteit kan echter aan een schip, dat in een haven stilligt, van deze verplichting ontheffing verlenen.
2. Aan boord van een stilliggend passagiersschip waarop passagiers aanwezig zijn moet zich voortdurend een inzetbare bewaker bevinden.
3. Een ander stilliggend schip, alsmede een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting die stilliggen, moeten zijn gesteld onder het toezicht van een persoon die zo nodig snel kan ingrijpen, tenzij het toezicht door de plaatselijke omstandigheden niet vereist wordt of de bevoegde autoriteit een uitzondering toestaat.
4. Is er geen schipper dan is de eigenaar, de reder of andere exploitant voor de inzet van de bewaker dan wel voor het onder toezicht stellen van het schip verantwoordelijk.”

4. *Artikel 14.11 komt te luiden:*

“Artikel 14.11
(vervallen)”

Bijlage 2 bij protocol 22

In artikel 10.01, derde lid, komen de gegevens bij het riviergedeelte Germersheim – Mannheim/ Rheinau te luiden :

”

Traject	Hoogwaterpeil Voor op- en afvaart	
	I	II
...		
<i>Germersheim (km 384,00)</i> _____		
Germersheim - Mannheim-Rheinau	6,20	Speyer 7,30
<i>Mannheim-Rheinau (km 410,50)</i> _____		
...		

“

PROTOCOL 23

Bochtaanwijzers in de Rijnvaart, die voor 1 januari 1990 zijn toegelaten (1999-III-12)

De Centrale Commissie,

in het streven het gebruik van bochtaanwijzers, die voor 1 januari 1990 waren toegelaten, voorzover zij voldoen aan de gebruiksvoorwaarden, nog voor een beperkte tijd mogelijk te maken,

op voorstel van haar Comité voor het Politiereglement,

trekt punt 2 van het besluit 1999-III-12 in en

stelt de volgende aanvullende regeling vast:

Bochtaanwijzers, die voor 1 januari 1990 waren toegelaten, mogen tot en met 31 december 2009 in bedrijf blijven, indien er een geldige inbouwverklaring (protocol 1989-I-35) aanwezig is.

REGLEMENT ONDERZOEK SCHEPEN OP DE RIJN

PROTOCOL 24

Reglement van onderzoek – Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard (artt. 7.02, 24.01, 24.02, 24.06 en bijlage B)

Besluit

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

- a. artikel 7.02, derde lid – stuurhuis, vrij gezichtsveld (aangenomen bij besluit 2000-III-20),
- b. bijlage B, punt 36 – aantal en plaats van afsluiters (aangenomen bij besluit 2000-III-20).
- c. artikel 24.01, derde lid – toepassing van overgangsbepalingen (aangenomen bij besluit 2000-III-20),
- d. artikel 24.02, tweede lid - overgangsbepalingen bij artikel 10.05, eerste lid (aangenomen bij besluit 2000-III-20),
- e. artikel 24.06 – afwijkingen voor vaartuigen die niet onder artikel 24.01 vallen (aangenomen bij besluit 2000-III-20).

De voorschriften vermeld onder a en b gelden van 1 april 2004 tot en met 31 maart 2007.

De voorschriften vermeld onder c tot en met e gelden van 1 april 2004 tot en met 30 september 2004.

PROTOCOL 25

Wijziging van het Reglement van onderzoek door voorschriften van tijdelijke aard (artt. 1.02, 8.03, 11.05, 11.07, 23.03, 24.02, 24.06 en 24.07)

Besluit

De Centrale Commissie,

ten behoeve van aanpassing van de bepalingen aan de stand van de techniek alsmede ter verduidelijking van bepaalde voorschriften,

op voorstel van haar Comité voor het Reglement van onderzoek en van haar Comité sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding,

overeenkomstig artikel 1.06 van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn,

besluit tot wijziging van de artikelen 1.02, 8.03, 11.05, 11.07, 23.03, 24.02, 24.06 en 24.07, die in de bijlagen 1, 2 en 3 bij dit besluit zijn vermeld.

De in bijlage 1 vermelde wijzigingen gelden van 1 april 2004 tot en met 31 maart 2007; de in bijlage 2 vermelde wijzigingen gelden van 1 april 2004 tot en met 30 september 2004 en de in bijlage 3 vermelde wijziging geldt van 1 oktober 2004 tot en met 31 maart 2005.

Bijlage 1 bij protocol 25

1. *Artikel 1.02, tweede lid, komt te luiden:*

“2. Ongeacht het in het eerste lid bepaalde is dit reglement van toepassing op alle:

- a. sleep- en duwboten die zijn bestemd om de in het eerste lid bedoelde schepen of drijvende werktuigen te slepen, te duwen of langszijde gekoppeld mede te voeren;
- b. schepen die beschikken over een certificaat van goedkeuring als bedoeld in het ADNR;
- c. passagiersschepen;
- d. drijvende werktuigen.”

2. *Artikel 8.03 wordt als volgt gewijzigd:*

a. Het vierde lid komt te luiden:

“4. Bij schepen met slechts één voortstuwingsmotor mag deze slechts zijn uitgerust met een inrichting voor automatische reductie van het toerental indien een automatische reductie van het toerental in het stuurhuis optisch en akoestisch wordt aangegeven en de inrichting voor reductie van het toerental vanaf de stuurstand kan worden uitgeschakeld.”

b. Het huidige vierde lid wordt vernummerd tot vijfde lid.

3. *Artikel 11.05, vijfde lid, komt te luiden:*

“5. Bij schepen met laadruimen moet ten minste bij ieder uiteinde van ieder laadruim een klimvoorziening aanwezig zijn. In afwijking hiervan behoeven geen vast ingebouwde ladders aanwezig te zijn indien er tenminste twee draagbare ruimpladders aanwezig zijn die bij een hellingshoek van 60 ° met tenminste drie treden tot boven de rand van het luik moeten reiken.”

4. *Artikel 11.07, vijfde lid, komt te luiden:*

“5. (vervallen)”

5. *Artikel 23.03, eerste lid, komt te luiden:*

“1. Voor de lichamelijke geschiktheid voor het beroep gelden de eisen overeenkomstig de bijlagen B1 en B2 van het Reglement Rijnpatenten. Deze moet worden aangetoond voor de eerste afgifte van het dienstboekje door:

- a. een medische verklaring bedoeld in bijlage B2 van het Reglement Rijnpatenten of
- b. een overeenkomstig artikel 3.02 van het Reglement Rijnpatenten erkende
 - aa. medische verklaring of
 - bb. geldig vaarbevoegdheidsbewijs.

Een medische verklaring mag niet ouder zijn dan drie maanden.”

Bijlage 2 bij protocol 25

1. *In de tabel bij artikel 24.02, tweede lid, komt de vermelding van artikel 8.03 te luiden:*

“8.03, lid 2	Aangeven van het kritieke peil	N.V.O., uiterlijk bij de eerstvolgende verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010.
8.03, lid 4	Inrichting voor automatische reductie van het toerental	N.V.O., uiterlijk bij de eerstvolgende verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010.
8.03, lid 5	Doorvoeringen van assen	N.V.O., uiterlijk bij de eerstvolgende verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015.”

2. *In de tabel bij artikel 24.06, vijfde lid, wordt na de vermelding bij artikel 8.03, vierde lid, het volgende vermeld:*

“8.03, lid 4	Inrichting voor automatische reductie van het toerental	N.V.O., uiterlijk bij de eerstvolgende verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010.	1.4.2004”
--------------	---	--	-----------

Bijlage 3 bij protocol 25

Een nieuw artikel 24.07 wordt toegevoegd, luidende:

“Artikel 24.07

Overgangsbepaling bij artikel 8a.12

De technische diensten, bedoeld in artikel 8a.12, moeten bij verlenging van hun erkenning na 30.3.2002, echter uiterlijk met ingang van 1.4.2005, voldoen aan de Europese norm EN ISO/IEC 17025: 2000.”

PROTOCOL 26

Definitieve wijzigingen van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn – Nieuwe tekst van hoofdstuk 24

Besluit

De Centrale Commissie,

zich ervan bewust zijnde dat vanwege de bestaande overgangsbepalingen een deel van de schepen met een Rijnvaartcertificaat niet aan alle technische vereisten van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn hoeven te voldoen en rekening houdend met de mogelijke gevolgen daarvan,

ten behoeve van een geleidelijke harmonisering van de technische bepalingen voor de scheepsveiligheid in Europa,

na beoordeling van de overgangsbepalingen van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn uit een veiligheidstechnisch, economisch en juridisch oogpunt door haar Comité Reglement van onderzoek,

met het doel het aantal overgangsbepalingen indien mogelijk te verminderen en de in geldingsduur onbeperkte overgangsbepalingen zo veel mogelijk te vermijden,

op voorstel van haar Comité Reglement van onderzoek,

besluit tot de definitieve wijziging van hoofdstuk 24 van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn.

Deze wijziging, die in de bijlage van dit Besluit is vermeld, geldt met ingang van 1 oktober 2004. De voorschriften van tijdelijke aard bij de in de bijlage vermelde bepalingen, die voor 27 november 2003 werden aangenomen en die tot op heden nog gelden, worden op die datum ingetrokken.

Bijlage bij protocol 26

Hoofdstuk 24 komt als volgt te luiden:

“DEEL IV

HOOFDSTUK 24

OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN

Artikel 24.01

*Toepasselijkheid van de overgangsbepalingen op reeds in bedrijf zijnde vaartuigen en
geldigheid van de tot dusver afgegeven certificaten van onderzoek*

1. De artikelen 24.02 tot en met 24.04 zijn slechts van toepassing op vaartuigen, die bij de inwerkingtreding van dit reglement voorzien zijn van een geldig certificaat van onderzoek overeenkomstig het op 31 december 1994 geldende Reglement onderzoek schepen op de Rijn of in aanbouw zijn dan wel verbouwd worden.
2. Onverminderd artikel 2.09, tweede lid, blijven de overeenkomstig het op 31 december 1994 geldende Reglement onderzoek schepen op de Rijn afgegeven certificaten van onderzoek geldig tot de op deze certificaten aangegeven datum van beëindiging van de geldigheid.
3. Op vaartuigen, die niet onder het eerste lid vallen, is artikel 24.06 van toepassing.

Artikel 24.02

Afwijkingen voor reeds in bedrijf zijnde vaartuigen

1. Onverminderd de artikelen 24.03 en 24.04 moeten vaartuigen, die niet volledig aan de bepalingen van dit reglement voldoen:
 - a. daaraan volgens de in de onderstaande tabel vermelde overgangsbepalingen worden aangepast,
 - b. totdat de aanpassing heeft plaatsgevonden, voldoen aan het op 31 december 1994 geldende Reglement onderzoek schepen op de Rijn.

2. In de onderstaande tabel betekent:

- "N.V.O.": het voorschrift is niet van toepassing op reeds in bedrijf zijnde vaartuigen, tenzij de betreffende delen worden vervangen of omgebouwd, dat wil zeggen dat dit voorschrift slechts van toepassing is op Nieuwbouw, bij Vervanging of bij Ombouw van de betreffende delen of sectoren. Worden bestaande delen vervangen door delen welke in technische zin en bouwwijze gelijk zijn, dan wordt dit niet beschouwd als vervanging "V" volgens deze overgangsbepalingen.

- "Verlenging certificaat": aan het voorschrift moet zijn voldaan bij de eerstvolgende verlenging van de geldigheidsduur van het certificaat van onderzoek na de daarop aangegeven datum.

Artikel	Inhoud	Termijn en voorwaarden
	HOOFDSTUK 3	
3.03, lid 1, onder a	Plaats van het aanvaringsschot	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035
3.03, lid 2	Verblijven	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
3.03, lid 2	Veiligheidsvoorzieningen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
3.03, lid 4	Gasdichte afscheiding van verblijven van machinekamers, ketel- en laadruimen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
3.03, lid 5, 2 ^e alinea	Bewaking op afstand van deuren in het hekschot	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
3.03, lid 7	Voorschip met ankernissen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2041
3.04, lid 3, tweede zin	Isolaties in machinekamers	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek

Artikel	Inhoud	Termijn en voorwaarden
3.04, lid 3, derde en vierde zin	Openingen en afsluitinrichtingen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek
3.04, lid 6	Uitgangen van machinekamers	Machinekamers die vóór 1995 overeenkomstig artikel 1.01 niet onder het begrip "machinekamer" waren te rangschikken, behoeven pas van een tweede uitgang te worden voorzien bij N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035
5.06, lid 1, eerste zin	HOOFDSTUK 5 Minimum snelheid	Voor vaartuigen met een bouwjaar van vóór 1996 uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035
6.01, lid 1	HOOFDSTUK 6 Manoeuvreeigenschappen volgens hoofdstuk 5	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035
6.01, lid 3	Helling en omgevingstemperatuur	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
6.01, lid 7	Doorvoering van roerkoningen	Voor vaartuigen met een bouwjaar van vóór 1996 bij N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
6.02, lid 2	In bedrijf brengen van de 2 ^e aandrijf­inrichting met slechts één bedieningshandeling	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
6.02, lid 3	Voldoen aan de manoeuvreeigenschappen volgens hoofdstuk 5 bij het in bedrijf zijn van de tweede aandrijving / handbedrijf	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035
6.03, lid 1	Aansluiten andere verbruikers op hydraulische aandrijfinstallaties	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
6.03, lid 2	Afzonderlijke hydraulische tanks	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
6.05, lid 1	Automatische ontkoppeling van het handstuurwerk	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
6.06, lid 1	Twee van elkaar onafhankelijke stuursystemen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
6.07, lid 2, onder a	Niveau-alarm van de beide hydraulische tanks en systeemdruk	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
6.07, lid 2, onder e	Bewaking van het buffersysteem	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek
6.08, lid 1	Eisen aan elektronische installaties volgens artikel 9.20	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015

Artikel	Inhoud	Termijn en voorwaarden
HOOFDSTUK 7		
7.02, lid 3, tweede alinea	Vrij uitzicht in de zichtas van de roerganger	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
7.02, lid 5	Gekleurde vensters	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
7.03, lid 7	Buiten werking stellen van alarmen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek voor zover geen éénmansstuurstelling voor het varen op radar aanwezig is
7.03, lid 8	Automatisch omschakelen op een andere stroombron	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
7.04, lid 1	Bediening aandrijfwerktuigen en stuurinrichtingen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek
7.04, lid 2	Machinebediening	Voor zover geen éénmansstuurstelling voor het varen op radar aanwezig is: N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035 in het geval van direct omkeerbare machines, na 1.1.2010 in het geval van overige machines
7.09	Alarminstallatie	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
7.12, eerste alinea	In hoogte verstelbare stuurhuizen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek. In het geval van niet hydraulisch kunnen neerlaten: uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035
7.12, tweede en derde alinea	In hoogte verstelbare stuurhuizen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek
HOOFDSTUK 8		
8.01, lid 3	Alleen verbrandingsmotoren waarvan het vlampunt van de brandstof boven 55° ligt	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
8.02, lid 1	Beveiliging van machine-installaties tegen onopzettelijke in bedrijf stelling	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
8.02, lid 4	Isolaties van machineonderdelen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek
8.03, lid 2	Aangeven van het kritieke peil	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
8.03, lid 3	Inrichting voor automatische reductie van het toerental	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
8.03, lid 4	Doorvoeringen van assen van de voortstuwingsinstallaties	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015

Artikel	Inhoud	Termijn en voorwaarden
8.05, lid 1	Brandstoftanks van staal	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
8.05, lid 2	Zelfsluitende afsluitinrichting voor het ontnemen van water	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek
8.05, lid 3	Geen brandstoftanks vóór het aanvarings-schot	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
8.05, lid 4	Geen dagtank en appendages boven machine-installaties of uitlaatgassenleidingen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010. Tot aan dat tijdstip moet door opvangcontainers of druipblikken verzekerd zijn dat uitlopende brandstof zonder gevaar kan worden afgevoerd
8.05, lid 6	Inrichting en afmetingen van ontluuchtings- en verbindingsleidingen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
8.05, lid 7	Bediening vanaf het dek van afsluitinrichtingen van de tank	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
8.05, lid 9, eerste zin	Peilinrichtingen moeten tot aan de hoogste vulstand afleesbaar zijn	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
8.05, lid 13	Controle van de vulstand niet alleen voor de aandrijvingmotoren maar ook voor de andere motoren die voor de vaart nodig zijn	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
8.06, lid 8	Een afsluiter (zonder terugslagklep) als aansluiting van ballasttanks aan het lensstelsel geldt niet voor laadruimen die zijn ingericht voor het opnemen van ballast	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
8.06, lid 9	Peilmogelijkheden voor vullingen van ruimten	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
8.07, lid 2	Inrichtingen voor het verzamelen van bilgewater en afgewerkte olie	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
8.08, lid 3	Geluidsgrens van 65 dB(A) voor stilliggende schepen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
	HOOFDSTUK 8a	De voorschriften gelden niet a. voor motoren die vóór 1.1.2003 aan boord ingebouwd waren, en niet b. voor vervangingsmotoren *) die tot en met 31.12.2011 aan boord van schepen, die op 1.1.2002 in bedrijf waren, geïnstalleerd worden

*) Een vervangingsmotor is een gebruikte, gereviseerde motor, die voor wat betreft vermogen, toerental en installatievoorwaarden vergelijkbaar is met de motor die deze vervangt.

Artikel	Inhoud	Termijn en voorwaarden
	HOOFDSTUK 9	
9.01, lid 1, tweede zin	Benodigde bescheiden voorleggen aan de Commissie van Deskundigen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035
9.01, lid 2	Schema's van hoofd- en noodschakelbord en de verdeelkasten moeten zich aan boord bevinden	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
9.01, lid 3	Omgevingstemperatuur in het schip en aan dek	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
9.02, lid 1 tot en met 3	Systemen voor de energieverzorging	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
9.05, lid 4	Doorsnede van de aardleiding	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
9.11, lid 4	Ventilatie van gesloten ruimten, kisten of kasten waarin accumulatoren zijn opgesteld	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek
9.12, lid 2, onder d	Directe voeding vanaf het hoofdschakelbord van verbruikers die voor de voortstuwing en het manoeuvreren noodzakelijk zijn	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
9.12, lid 3, onder b	Aardfoutbewakingsinrichting	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
9.13	Noodstopshakelaars	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
9.14, lid 3, tweede zin	Verbod op eenpolige schakelaars in was-, bad- en overige natte ruimten	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
9.15, lid 2	Minimale doorsnede van de aders van 1,5 mm ²	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
9.15, lid 9	Kabels naar beweegbare stuurhuizen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
9.16, lid 3, tweede zin	Tweede stroomkring	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
9.19	Alarm- en beveiligingssytemen voor werktuigbouwkundige inrichtingen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
9.20	Elektronische installaties	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035
9.21	Elektromagnetische verdraagbaarheid	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035
	HOOFDSTUK 10	
10.01	Ankeruitrusting	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010

Artikel	Inhoud	Termijn en voorwaarden
10.02, lid 2, onder a	Keuringsbewijs voor stalen trossen en andere kabels	Voor de eerste tros die op het schip wordt vervangen: N.V.O., uiterlijk 1.1.2008. Voor de tweede en derde tros: 1.1.2013
10.03, lid 1	Europese norm	Bij vervanging, uiterlijk 1.1.2010
10.03, lid 2	Geschiktheid voor brandklasse A, B en C	Bij vervanging, uiterlijk 1.1.2010
10.03, lid 4	Hoeveelheid CO ₂ en inhoud van de ruimten	Bij vervanging, uiterlijk 1.1.2010
10.03a	Vast ingebouwde brandblusinstallaties in verblijven, stuurhuizen en passagiersruimten	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035
10.03b	Vast ingebouwde brandblusinstallaties in machinekamers, ketelruimen en pompkamers	*)
10.04	Toepassing Europese norm op bijboten	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
10.05, lid 2	Opblaasbare zwemvesten	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010. Zwemvesten die op 30.9.2003 aan boord zijn mogen tot aan de verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010 verder worden gebruikt
	HOOFDSTUK 11	
11.02, lid 4	Voorziening aan de buitenkanten van dekken, gangboorden en andere werkplekken	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
11.04	Gangboord	***) Bij eerste verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035 bij een breedte van meer dan 7,30 m

- *) 1. Vóór 1 oktober 1980 vast ingebouwde CO₂-brandblusinstallaties blijven tot aan de verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035 toegelaten, wanneer zij voldoen aan artikel 7.03, vijfde lid, in de versie van protocol 1975-I-23.
2. Vóór 1 april 1992 vast ingebouwde brandblusinstallaties die met het blusmiddel Halon 1301 (CBrF₃) werken blijven tot aan de verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2005, echter uiterlijk tot 1.1.2010, toegelaten, wanneer zij voldoen aan artikel 7.03, vijfde lid, in de versie van protocol 1985-II-26.
3. Tussen 1 april 1992 en 1 januari 1995 vast ingebouwde CO₂-brandblusinstallaties blijven tot aan de verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035 toegelaten, wanneer zij voldoen aan artikel 7.03, vijfde lid, van het op 31 december 1994 van kracht zijnde Reglement onderzoek schepen op de Rijn.
4. Tussen 1 april 1992 en 1 januari 1995 verstrekte aanbevelingen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart voor de toepassing van artikel 7.03, vijfde lid, van het op 31 december 1994 van kracht zijnde Reglement onderzoek schepen op de Rijn blijven tot aan de verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035 geldig.
5. Artikel 10.03b, tweede lid onder a, geldt uiterlijk tot aan de verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035 alleen, wanneer deze installaties worden ingebouwd in schepen waarvan de kiel is gelegd ná 1 oktober 1992.

- **) Dit artikel geldt voor schepen waarvan de kiel is gelegd ná 31.12.1994 en voor in bedrijf zijnde schepen met in acht name van het volgende:
Bij vernieuwingswerkzaamheden, het gehele laadruim omvattend, is artikel 11.04 van toepassing.
Bij een verbouwing, die de totale lengte van de gangboorden omvat en waardoor de vrije breedte van het gangboord wordt gewijzigd:
- is artikel 11.04 van toepassing, indien de vóór de verbouwing beschikbare vrije breedte van het gangboord tot een hoogte van 0,90 m, of de vrije breedte daarboven, moet worden verminderd;
 - mag de vóór de verbouwing beschikbare vrije breedte van het gangboord tot een hoogte van 0,90 m, of de vrije breedte daarboven, niet worden verminderd, indien deze afmetingen kleiner zijn dan die bedoeld in artikel 11.04.

Artikel	Inhoud	Termijn en voorwaarden
11.05, lid 1	Toegang tot de werkplekken	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035
11.05, lid 2 en lid 3	Deuren, in- en uitgangen en gangen die hoogte verschillen van meer dan 0,50 m hebben	Bij verlenging van het certificaat van onderzoek
11.05, lid 4	Trappen bij permanent bezette werkplekken	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035
11.06, lid 2	Uitgangen en nooduitgangen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035
11.07, lid 1, tweede zin	Klimvoorzieningen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035
11.07, lid 2 en lid 3		Bij verlenging van het certificaat van onderzoek
11.10	Luiken	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
11.11	Lieren	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
11.12, lid 2 tot en met lid 6 en lid 8 tot en met lid 10	Kranen: fabriekslabel, maximaal toelaatbare bedrijfslast, beveiliging, rekenkundig bewijs, controle door deskundige, bescheiden aan boord	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
11.13	Opslag van brandbare vloeistoffen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek
HOOFDSTUK 12		
12.01, lid 1	Verblijven voor de gewoonlijk aan boord verblijvende personen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035
12.02, lid 3	Positie van de vloer	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035
12.02, lid 4	Woon- en slaapruidten	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035
12.02, lid 6	Stahoogte in verblijven	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035
12.02, lid 8	Vloeroppervlak in woonruimten	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035
12.02, lid 9	Inhoud van ruimten	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035

Artikel	Inhoud	Termijn en voorwaarden
12.02, lid 10	Luchtvolume per persoon	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035
12.02, lid 11	Afmetingen van deuren	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035
12.02, lid 12, onder a en b	Aanbrengen van trappen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035
12.02, lid 13	Leidingen van gevaarlijke gassen en vloeistoffen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035
12.03	Sanitaire voorzieningen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035
12.04	Keukens	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035
12.05	Drinkwaterinstallaties	N.V.O., uiterlijk 31.12.2006
12.06	Verwarming en ventilatie	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035
12.07, lid 1, tweede zin	Overige bepalingen inzake de inrichting van de verblijven	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035
HOOFDSTUK 15		
15.01, lid 4	Passagiersruimten achter het vlak van het aanvaringsschot	N.V.O.
15.01, lid 5	Ruimten voor boordpersoneel	N.V.O.
15.02, lid 5	Uitgangspunten voor de lekberekening	Dit voorschrift geldt niet voor passagiersschepen waarvan de kiel is gelegd vóór 1.1.1996
15.03, lid 1	Indompelingsgrenslijn indien geen schottendeck	Dit voorschrift geldt niet voor passagiersschepen waarvan de kiel is gelegd vóór 1.1.1996
15.03, lid 4	Duur van het sluiten door afstandsbediening	N.V.O.
15.03, lid 5	Optische alarminstallatie	N.V.O.
15.07, lid 1	Minimum hoogte van de vaste verschansing of reling	N.V.O.
15.07, lid 2, onder a, tweede zin	Vrije breedte van hutten voor passagiers en andere kleine ruimten	Voor de maat van 0,70 m geldt N.V.O.
15.07, lid 2, onder c	Veilige gebied van trappen onder het hoofddek	N.V.O.
15.07, lid 7	Aard van ruiten	N.V.O.

Artikel	Inhoud	Termijn en voorwaarden
15.08, lid 4	Opblaasbare reddingsvesten	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek ná 1.1.2010. Zwemvesten die op 30.9.2003 aan boord zijn mogen tot aan de verlenging van het certificaat van onderzoek ná 1.1.2010 verder worden gebruikt
15.09, lid 1, eerste zin	Brandvertragende uitvoering	N.V.O.
15.09, lid 1, vijfde zin	Onbrandbare constructies	N.V.O.
15.09, lid 2	Moeilijk ontvlambare traptreden	N.V.O.
15.09, lid 6	Centrale sluiting van deuren	N.V.O.
15.09, lid 9	Druk en lengte van de waterstraal	N.V.O.
15.10, lid 10	Vast ingebouwde brandblusinstallatie in machinekamers	Dit voorschrift geldt niet voor passagiersschepen waarvan de kiel is gelegd vóór 1.1.1996
15.11	Voorzieningen voor het opvangen en verwijderen van afvalwater	Dit voorschrift geldt voor hotelschepen waarvan de kiel ná 1.1.1995 wordt gelegd
HOOFDSTUK 16		
16.01, lid 2	Speciale lieren of gelijkwaardige inrichtingen op het voor het duwen geschikte vaartuig	Het voorschrift geldt voor schepen die voor 1.1.1995 zijn toegelaten om te duwen zonder eigen inrichting voor het spannen van de kabels bij N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035
16.01, lid 3, laatste zin	Eisen met betrekking tot aandrijvingen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035
HOOFDSTUK 17		
17.02, lid 3	Aanvullende bepalingen	Dezelfde overgangsbepalingen als van kracht voor de in dit lid genoemde artikelen
17.03, lid 1	Algemene alarminstallatie	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek
17.03, lid 4	Maximaal toelaatbare last van heftoestellen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek
17.04, lid 2 en lid 3	Resterende veiligheidsafstand bij openingen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek
17.05, lid 2 en lid 3	Resterend vrijboord	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek
17.06, 17.07, 17.08	Hellingproef en aantonen van de stabiliteit	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek
17.09	Inzinkingsmerken en diepgangsschalen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek

Artikel	Inhoud	Termijn en voorwaarden
20.01	HOOFDSTUK 20 Artikelen 7.01, lid 2, 8.05, lid 13, en 8.08	De voorschriften van de artikelen 7.01, lid 2, 8.05, lid 13, en 8.08 gelden voor zeeschepen die niet zijn bestemd voor het vervoer van goederen in de zin van het ADN R en waarvan de kiel is gelegd vóór 1.10.1987 pas bij N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
20.01	Artikel 8.07, lid 2	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010
21.01 t/m 21.03	HOOFDSTUK 21	Deze voorschriften gelden voor pleziervaartuigen die zijn gebouwd vóór 1.1.1995 pas bij N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035

Artikel 24.03

Afwijkingen voor vaartuigen waarvan de kiel is gelegd op 1 april 1976 of daarvóór

1. Vaartuigen waarvan de kiel is gelegd op 1 april 1976 of daarvóór moeten, behalve aan artikel 24.02, voldoen aan de hierna genoemde bepalingen.

In de onderstaande tabel betekent:

- "V.O.": het voorschrift is niet van toepassing op reeds in bedrijf zijnde vaartuigen, tenzij de betreffende delen worden vervangen of omgebouwd, dat wil zeggen dat dit voorschrift slechts van toepassing is bij Vervanging of bij Ombouw van de betreffende delen of sectoren. Worden bestaande delen vervangen door delen welke in technische zin en bouwwijze gelijk zijn, dan wordt dit niet beschouwd als vervanging "V" volgens deze overgangsbepalingen.

- "Verlenging certificaat": aan het voorschrift moet zijn voldaan bij de eerstvolgende verlenging van de geldigheidsduur van het certificaat van onderzoek na de daarop aangegeven datum.

Artikel	Inhoud	Termijn en voorwaarden
	HOOFDSTUK 3	
3.03, lid 1	Plaats van het aanvaringsschot	V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035
3.04, lid 2	Begrenzingsvlakken van bunkers met ruimten bestemd voor passagiers en verblijven	V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035
3.04, lid 7	Ten hoogste toegestane niveau van de geluidsdruk	Bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
	HOOFDSTUK 4	
4.01, lid 2, 4.02 en 4.03	Veiligheidsafstand, vrijboord, kleinste vrijboord	Bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
	HOOFDSTUK 7	
7.01, lid 2	Niveau van de geluidsdruk voortgebracht door het schip	V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
7.05, lid 2	Controle van de navigatielichten	Bij verlenging van het certificaat van onderzoek
	HOOFDSTUK 8	
8.06, lid 3 en lid 4	Minimale capaciteit en diameter van de lensleidingen	Bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015

Artikel	Inhoud	Termijn en voorwaarden
8.08, lid 2	Door een varend schip voortgebracht geluid	V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
HOOFDSTUK 9		
9.01	Eisen aan elektrische installaties	V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
9.03	Bescherming tegen aanraken, binnendringen van vreemde voorwerpen en water	V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
9.06	Ten hoogste toegelaten spanningen	V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
9.10	Generatoren en motoren	V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
9.11, lid 2	Opstelling van accumulatoren	V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
9.12	Schakelinrichtingen	V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
9.14	Installatiemateriaal	V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
9.15	Kabels	V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
9.17	Navigatielantaarns	V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
9.18	Noodstroominstallatie	V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
HOOFDSTUK 12		
12.02, lid 5	Geluidshinder en trillingen in verblijven	Bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
HOOFDSTUK 15		
15.01, lid 3	Aantonen van het drijfvermogen	V.O.
15.02, lid 2	Waterdichte vensters	Het voorschrift geldt niet voor passagiersschepen waarvan de kiel is gelegd vóór 1.1.1996
15.03, lid 2 tot en met lid 8	Indompelingsgrenslijn indien er geen schottendek is	Het voorschrift geldt niet voor passagiersschepen waarvan de kiel is gelegd vóór 1.1.1996
15.04, lid 1, lid 3, lid 4, lid 6, lid 7, lid 8	Aantonen van de stabiliteit	V.O.
15.05	Aantal passagiers	Bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015
15.06	Veiligheidsafstand, vrijboord, inzinkingsmerken	V.O.

2. Artikel 15.09, tweede lid, is op schepen voor dagtochten, waarvan de kiel is gelegd op 1 april 1976 of daarvóór, slechts met dien verstande van toepassing dat het voldoende is wanneer, in plaats van de dragende constructie vervaardigd van staal van trappen die als vluchtweg dienen, deze trappen zo zijn uitgevoerd dat zij in geval van brand ongeveer even lang bruikbaar blijven als trappen met een dragende constructie van staal.
3. Artikel 15.09, vierde lid, eerste en tweede volzin, is op schepen voor dagtochten, waarvan de kiel is gelegd op 1 april 1976 of daarvóór, slechts met dien verstande van toepassing dat slechts de verven, lakken en andere behandelingsmiddelen voor interieurs, gebruikt voor de naar de vluchtwegen toegekeerde oppervlakken, moeilijk ontvlambaar moeten zijn en rook en andere giftige gassen niet in gevaarlijke mate kunnen ontstaan.

Artikel 24.04

Overige afwijkingen

1. Voor vaartuigen, waarvan het minste vrijboord overeenkomstig artikel 4.04 van het op 31 maart 1983 geldende Reglement van onderzoek is vastgesteld, kan de Commissie van Deskundigen op verzoek van de eigenaar het vrijboord vaststellen op grond van artikel 4.03 van de op 1 januari 1995 geldende voorschriften.
2. Vaartuigen, waarvan de kiel is gelegd vóór 1 juli 1983, behoeven niet te voldoen aan hoofdstuk 9. Deze vaartuigen moeten echter ten minste voldoen aan hoofdstuk 6 van de op 31 maart 1983 geldende voorschriften.
3. Artikel 15.07, tweede lid onder b, en artikel 15.09, negende lid, tweede volzin met betrekking tot de bepaling over de enige slanglengte, zijn slechts van toepassing op vaartuigen waarvan de kiel is gelegd ná 30 september 1984, alsmede in geval van verbouwing op het verbouwde deel.
4. Indien de toepassing van de in dit hoofdstuk genoemde bepalingen na afloop van de overgangsbepalingen in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is of onevenredig hoge kosten met zich brengt, kan de Commissie van Deskundigen op grond van aanbevelingen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart afwijkingen van deze voorschriften toestaan. Deze afwijkingen moeten in het certificaat van onderzoek worden aangetekend.
5. Indien dit voorschrift bij de vereisten aan de hoedanigheid van uitrustingsstukken verwijst naar een Europese of internationale norm, mogen na een nieuwe formulering of bewerking van die norm de betreffende uitrustingsstukken nog 20 jaar na de nieuwe formulering of bewerking van de norm verder worden gebruikt.

Artikel 24.05

Overgangsbepalingen bij hoofdstuk 23 "Bemanningen"

Onverminderd de bepalingen van artikel 23.03 betreffende de lichamelijke geschiktheid geldt de volgende overgangsregeling voor hoofdstuk 23:

1. Een op 31 december 2001 in de binnenvaart werkzame deksman kan de bevoegdheid als matroos verkrijgen, nadat hij zijn 19e levensjaar heeft beëindigd en een vaartijd als lid van de dekbemanning van ten minste drie jaar heeft aangetoond; daarvan moeten ten minste een jaar in de binnenvaart en twee jaar in de binnenvaart of in de zee- of kustvaart of visserij vervuld zijn. Deze matroos kan de bevoegdheid als:
 - a. volmatroos verkrijgen als hij een vaartijd in de Rijnvaart van ten minste een jaar als matroos kan aantonen,
 - b. stuurman verkrijgen, wanneer hij een vaartijd in de Rijnvaart van ten minste twee jaar als matroos kan aantonen.
2. Een op 31 december 2001 in de binnenvaart werkzame matroos kan de bevoegdheid als volmatroos verkrijgen, wanneer hij een vaartijd in de Rijnvaart van ten minste een jaar als matroos kan aantonen.
3. Een op 31 december 2001 in de binnenvaart werkzame matroos kan de bevoegdheid als stuurman verkrijgen, wanneer hij een vaartijd in de Rijnvaart van ten minste twee jaar als matroos kan aantonen.
4. Een op 31 december 2001 in de Rijnvaart werkzame volmatroos kan de bevoegdheid als stuurman verkrijgen, wanneer hij een vaartijd in de Rijnvaart van ten minste een jaar als volmatroos kan aantonen.
5. Tot aan de eerstvolgende verlenging van het certificaat van onderzoek echter uiterlijk tot 1 juli 2007 kan het voldoen aan artikel 23.09, lid 1.1 of lid 1.2, zoals vereist in artikel 23.09, tweede lid, als volgt in het certificaat van onderzoek worden aangetekend:
 - a. Voor het voldoen aan artikel 23.09, lid 1.1, volstaat een aantekening onder punt 47 als volgt: "Het schip voldoet aan artikel 23.09, eerste lid".

- b. Voor het voldoen aan artikel 23.09, lid 1.2, volstaan de volgende aantekeningen:
- in het geval van alleen varende motorschepen en van motorschepen die een gekoppeld samenstel voortbewegen:
 - onder punt 47: "Het schip voldoet aan artikel 23.09, eerste lid" en
 - onder punt 34:

34	Boegbesturingsinstallatie	- afstandbediend	- aan- en afstellen op afstand
Ja	boegstraal	ja	ja

- in het geval van passagiersschepen:

- onder punt 47: "Het schip voldoet aan artikel 23.09, eerste lid" en ofwel
- onder punt 34:

34	Boegbesturingsinstallatie	- afstandbediend	- aan- en afstellen op afstand
Ja	- boegstraal of - andere inrichting	ja	ja

dan wel

- onder punt 27:

"

27. Aantal voortstuwingsmotoren
".." (meer dan 1)

"

en

- onder punt 29:

"

29. Aantal hoofdschroeven
".." (meer dan 1)

"

Artikel 24.06

Afwijkingen voor vaartuigen die niet onder artikel 24.01 vallen

1. Op vaartuigen waarvoor vanaf 1 januari 1995 voor het eerst een certificaat van onderzoek als bedoeld in dit reglement is afgegeven zijn de volgende bepalingen van toepassing, tenzij zij op 31 december 1994 in aanbouw of in ombouw waren.
2. Deze vaartuigen moeten voldoen aan de versie van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn die van kracht is op de dag waarop het certificaat van onderzoek is afgegeven.

3. Deze vaartuigen moeten aan de voorschriften, die na de eerste afgifte van hun certificaat van onderzoek van kracht zijn geworden, volgens de in de onderstaande tabel vermelde overgangsbepalingen worden aangepast.
4. Artikel 24.04, vierde en vijfde lid zijn van overeenkomstige toepassing.
5. In de onderstaande tabel betekent:

- "N.V.O.": de betreffende bepaling is niet van toepassing op reeds in bedrijf zijnde vaartuigen, tenzij de betreffende delen worden vervangen of omgebouwd, dat wil zeggen dat deze bepaling slechts van toepassing is op Nieuwbouw, bij Vervanging of bij Ombouw van de betreffende delen of sectoren. Worden bestaande delen vervangen door delen welke in technische zin en bouwwijze gelijk zijn, dan wordt dit niet beschouwd als vervanging "V" in de zin van deze overgangsbepalingen.
- "Verlenging certificaat": aan het voorschrift moet zijn voldaan bij de eerstvolgende verlenging van de geldigheidsduur van het certificaat van onderzoek na de daarop aangegeven datum.

Artikel	Inhoud	Termijn en voorwaarden	Van kracht
	HOOFDSTUK 3		
3.03, lid 7	Voorschip; ankernissen	Het voorschrift geldt vanaf 1.1.2001 bij N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2041	1.10.1999
3.04, lid 3, tweede zin	Isolaties in machinekamers	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek	1.4.2003
3.04, lid 3, derde en vierde zin	Openingen en afsluitorganen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek	1.10.2003
	HOOFDSTUK 8		
8.02, lid 4	Isolaties van machineonderdelen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek	1.4.2003
8.03, lid 4	Inrichting voor automatische reductie van het toerental	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010	1.4.2003
8.05, lid 9 1° alinea	Peilinrichtingen moeten afleesbaar zijn tot aan de hoogste vulstand	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010	1.4.1999
8.05, lid 13	Controle van de hoeveelheid brandstof niet alleen voor de voortstuwingsmotoren maar ook voor de voor de vaart noodzakelijke andere motoren	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015	1.4.1999

Artikel	Inhoud	Termijn en voorwaarden	Van kracht
	HOOFSTUK 8a		
		De voorschriften gelden niet a. voor motoren die vóór 1.1.2003 aan boord ingebouwd waren, en niet b. voor vervangingsmotoren *), die tot 31.12.2011 aan boord van schepen, die op 1.1.2002 in bedrijf waren, geïnstalleerd worden	1.1.2002
	HOOFDSTUK 10		
10.02, lid 2 onder a	Keuringsbewijs voor stalen trossen en andere kabels	Voor de 1 ^e tros die op het schip wordt vervangen: N.V.O., uiterlijk 1.1.2008. Voor de 2 ^e tros: 1.1.2013	1.4.2003
10.03, lid 1	Europese norm	Bij vervanging, uiterlijk 1.1.2010	1.4.2002
10.03, lid 2	Geschiktheid voor brandklasse A, B en C	Bij vervanging, uiterlijk 1.1.2010	1.4.2002
10.03, lid 4	Hoeveelheid CO ₂ en inhoud van de ruimten	Bij vervanging, uiterlijk 1.1.2007	1.4.2002
10.03a	Vast ingebouwde brandblusinstallaties in verblijven, stuurhuizen en passagiersruimten	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035	1.4.2002
10.03b	Vast ingebouwde brandblusinstallaties in machinekamers, ketelruimen en pompkamers	**), uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035	1.4.2002
10.04	Toepassing Europese norm op bijboten	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2015	1.10.2003
10.05, lid 2	Opblaasbare zwemvesten	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010. Zwemvesten die op 30.9.2003 aan boord zijn mogen tot aan de verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010 verder worden gebruikt	1.10.2003

*) Een vervangingsmotor is een gebruikte, gereviseerde motor, die voor wat betreft vermogen, toerental en installatievoorwaarden vergelijkbaar is met de motor die deze vervangt.

- **)
1. Tussen 1 januari 1995 en 31 maart 2003 vast ingebouwde CO₂-brandblusinstallaties blijven tot aan de verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035 toegelaten, wanneer zij voldoen aan artikel 10.03, vijfde lid, van het op 31 maart 2002 van kracht zijnde Reglement onderzoek schepen op de Rijn.
 2. Tussen 1 januari 1995 en 31 maart 2002 verstrekte aanbevelingen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart voor de toepassing van artikel 10.03, vijfde lid, van het op 31 maart 2002 van kracht zijnde Reglement onderzoek schepen op de Rijn blijven tot aan de verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035 geldig.
 3. Artikel 10.03b, tweede lid onder a, geldt tot aan de verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2035 alleen, wanneer deze installaties worden ingebouwd in schepen waarvan de kiel is gelegd ná 1 oktober 1992.

Artikel	Inhoud	Termijn en voorwaarden	Van kracht
	HOOFDSTUK 11		
11.13	Opslag van brandbare vloeistoffen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek	1.10.2002
	HOOFDSTUK 12		
12.05	Drinkwaterinstallaties	N.V.O., uiterlijk 31.12.2006	1.4.2001
	HOOFDSTUK 15		
15.02, lid 5	In aanmerking te nemen leksituaties	Het voorschrift geldt niet voor passagiersschepen waarvan de kiel is gelegd tussen 1.1.1995 en 31.12.1995	1.1.1995
15.03, lid 1	Indompelingsgrenslijn wanneer er geen schottende kiel is	Het voorschrift geldt niet voor passagiersschepen waarvan de kiel is gelegd tussen 1.1.1995 en 31.12.1995	1.1.1995
15.07, lid 2 onder a, 2 ^e alinea	Vrije breedte van deuren van cabines voor passagiers en vergelijkbare kleine ruimten	Voor de afmeting van 0,70 m geldt N.V.O.	1.10.1998
15.08, lid 4	Opblaasbare zwemvesten	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010. Zwemvesten die op 30.9.2003 aan boord zijn mogen tot aan de verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010 verder worden gebruikt	1.10.2004
15.10, lid 10	Vast ingebouwde brandblusinstallaties in de machinekamer	Het voorschrift geldt niet voor passagiersschepen waarvan de kiel is gelegd tussen 1.1.1995 en 31.12.1995	1.1.1995
	HOOFDSTUK 22a		
22a.05, lid 2	Aanvullende eisen voor vaartuigen met L van meer dan 110 m die bovenstrooms van Mannheim willen varen	Voor vaartuigen die een op 1.10.2001 nog geldige vergunning van een bevoegde autoriteit bezaten, gelden tot en met 31.12.2034 de voorschriften op het te bevaren riviergedeelte, waarvoor de vergunning was verleend, niet	1.10.2001

6. Bij nieuwbouw van schepen met een lengte van meer dan 110 m, waarvan de kiel is gelegd vóór 1 oktober 2001, kan het voldoen aan artikel 22a.05, tweede lid onder d, achterwege blijven voor de vaart tussen Mannheim en Karlsruhe. Deze vaartbeperking moet in het certificaat van onderzoek worden aangetekend onder punt 10.”

PROTOCOL 27

Reglement onderzoek schepen op de Rijn – Invoering van grenswaarden voor een fase II door wijziging van artikel 8a.02, tweede lid, alsmede van de overeenkomstige overgangsbepalingen van de artikelen 24.02, tweede lid, en 24.06, vijfde lid, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn

Besluit

I.

De Centrale Commissie,

eraan herinnerend dat de binnenvaart een zeer milieuvriendelijk vervoersmodus is en dat de Rijnvaart, tezamen met de motorenfabrikanten, met de invoering van een eerste fase van voorschriften tot inperking van schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes van dieselmotoren reeds een aanzienlijke bijdrage tot de bescherming van het milieu heeft geleverd,

overwegende dat een verdergaande inperking van uitlaatgasemissies van scheepsmotoren alsmede de controle daarop een verdere bijdrage tot de verhoging van de bescherming van het milieu zal opleveren en dat dit een uitdrukkelijke wens van de binnenvaart is,

in aanmerking nemend, dat ook door andere takken van vervoer grote inspanningen worden geleverd om de uitlaatgasemissies van dieselmotoren te doen verminderen, en dat ook daarom de op 1.1.2002 van kracht geworden grenswaarden voor uitlaatgasemissies van dieselmotoren op binnenschepen moeten worden aangepast,

teneinde tijdig het betrokken bedrijfsleven van de scheepvaart alsmede de fabrikanten van motoren voor de binnenvaart op de aanpassing van de grenswaarden voor uitlaatgassen te opmerkzaam te maken en aldus voldoende tijd te bieden voor de noodzakelijke voorbereidingen,

besluit tot invoering van de grenswaarden voor een fase II door wijziging van artikel 8a.02, tweede lid, en van de overeenkomstige overgangsbepalingen van de artikelen 24.02, tweede lid, en 24.06, vijfde lid, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn.

Deze wijzigingen, die in de bijlage bij dit besluit zijn vermeld, gelden met ingang van 1 juli 2007.

II.

De Centrale Commissie,

constaterende, dat de grenswaarden die thans door de Europese Gemeenschap bij de herziening van de richtlijn 97/68/EG worden voorgesteld voor wat betreft de ecologische en technische consequenties overeenkomen met die van de fase II van de Centrale Commissie,

draagt haar Comité voor het Reglement van onderzoek op om de nodige stappen te ondernemen die kunnen leiden tot de wenselijke erkenning voor de Rijnvaart van typegoedkeuringen van motoren overeenkomstig de richtlijn 97/68/EG,

is voornemens, in het kader van de samenwerkingsovereenkomst met de Europese Commissie bij de maatregelen ter verdere harmonisering van het Reglement van onderzoek en van de Richtlijn 97/68/EG, grenswaarden voor een volgende fase uit te werken.

Bijlage bij protocol 27

1. Artikel 8a.02, tweede lid, komt als volgt te luiden:

“2. De uitstoot van deze motoren van koolmonoxide (CO), koolwaterstoffen (HC), stikstofoxide (NO_x) en van deeltjes (PT) mag, met betrekking tot het nominale toerental n, de volgende waarden niet overschrijden:

P_N [kW]	CO [g/kWh]	HC [g/kWh]	NO_x [g/kWh]	PT [g/kWh]
19 ≤ P _N < 37	5,5	1,5	8,0	0,8
37 ≤ P _N < 75	5,0	1,3	7,0	0,4
75 ≤ P _N < 130	5,0	1,0	6,0	0,3
130 ≤ P _N < 560	3,5	1,0	6,0	0,2
P _N ≥ 560	3,5	1,0	n ≥ 3150 min ⁻¹ = 6,0 343 ≤ n < 3150 min ⁻¹ = 45 · n ^(-0,2) - 3 n < 343 min ⁻¹ = 11,0	0,2

“

2. In artikel 24.02, tweede lid, komen de overgangsbepalingen met betrekking tot hoofdstuk 8a als volgt te luiden:

		HOOFDSTUK 8a
”		Uitstoot van schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes door dieselmotoren
8a.02, lid 2	Grenswaarden	De voorschriften gelden niet a. voor motoren die vóór 1.1.2003 aan boord ingebouwd waren, en b. voor vervangingsmotoren*, die tot en met 31.12.2011 aan boord van schepen, die op 1.1.2002 in bedrijf waren, geïnstalleerd worden. Voor motoren die vóór 1.7.2007 aan boord ingebouwd waren, gelden de grenswaarden van de hiernavolgende tabel:

P_N [kW]	CO [g/kWh]	HC [g/kWh]	NO_x [g/kWh]	PT [g/kWh]
37 ≤ P _N < 75	6,5	1,3	9,2	0,85
75 ≤ P _N < 130	5,0	1,3	9,2	0,70
P _N ≥ 130	5,0	1,3	n ≥ 2800 min ⁻¹ = 9,2 500 ≤ n < 2800 min ⁻¹ = 45 · n ^(-0,2)	0,54

“

* Een vervangingsmotor is een gebruikte, gereviseerde motor, die voor wat betreft vermogen, toerental en installatievoorwaarden vergelijkbaar is met de motor die hij vervangt.

3. In artikel 24.06, vijfde lid, komen de overgangsbepalingen met betrekking tot hoofdstuk 8a als volgt te luiden:

”	HOOFDSTUK 8A		
		De voorschriften gelden niet a. voor motoren die vóór 1.1.2003 aan boord ingebouwd waren, en b. voor vervangingsmotoren*, die tot en met 31.12.2011 aan boord van schepen, die op 1.1.2002 in bedrijf waren, geïnstalleerd worden.	1.1.2002
8a.02, lid 2	Grenswaarden	Voor motoren die vóór 1.7.2007 aan boord ingebouwd waren, gelden de grenswaarden van de hiernavolgende tabel:	1.7.2007

P_N [kW]	CO [g/kWh]	HC [g/kWh]	NO _x [g/kWh]	PT [g/kWh]
$37 \leq P_N < 75$	6,5	1,3	9,2	0,85
$75 \leq P_N < 130$	5,0	1,3	9,2	0,70
$P_N \geq 130$	5,0	1,3	$n \geq 2800 \text{ min}^{-1} = 9,2$ $500 \leq n < 2800 \text{ min}^{-1} = 45 \cdot n^{(-0,2)}$	0,54

“

* Een vervangingsmotor is een gebruikte, gereviseerde motor, die voor wat betreft vermogen, toerental en installatievoorwaarden vergelijkbaar is met de motor die hij vervangt.

PROTOCOL 28

Wijziging Reglement Rijnpatenten – artikel 3.02 en bijlagen B1 en B2

Besluit

De Centrale Commissie,

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

Besluit op basis van artikel 1.06 van het Reglement Rijnpatenten tot wijziging van dit reglement, zoals in de bijlage bij dit besluit wordt vermeld.

Deze wijzigingen gelden van 1 april 2004 tot en met 31 maart 2007.

Bijlage bij protocol 28

1. *Artikel 3.02, tweede lid van het Reglement Rijnpatenten komt te luiden als volgt:*

„2. Bij de aanvraag moeten worden overgelegd:

- a. een recente pasfoto;
- b. een medische verklaring als bedoeld in de bijlage B2, die niet ouder dan 3 maanden mag zijn. Ingeval van twijfel aan de lichamelijke en geestelijke geschiktheid kan de bevoegde autoriteit verlangen dat verklaringen van een arts of een specialist worden overgelegd;
- c. voorzover vereist, een bewijs van de vaartijd en van de reizen op bepaalde riviergedeelten;
- d. een kopie van de identiteitskaart of het paspoort;
- e. voorzover vereist, een kopie van het marifoonbedieningscertificaat als bedoeld in bijlage 5 van de Regionale overeenkomst betreffende de marifoon in de binnenvaart.

een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid kan in plaats van een medische verklaring als bedoeld in bijlage B2 eveneens worden aangetoond met een door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart erkend

- a) *geldig vaarbevoegdheidsbewijs, en waarvoor dezelfde eisen gelden als bedoeld in bijlage B1 en B2, en als bedoeld in artikel 4.01 of*
- b) *medische verklaring, die niet ouder dan drie maanden is en voor de afgifte waarvan tenminste dezelfde eisen gelden als bedoeld in bijlage B1 en B2.“*

2. *Bijlage B1 bij het Reglement Rijnpatenten komt te luiden:*

Bijlage B1

**Minimumeisen ten aanzien van de lichamelijke geschiktheid
van gegadigden voor het Rijnpatent**

I. Gezichtsvermogen:

1. Gezichtsscherpte bij daglicht:
Met of zonder optische hulpmiddelen tenminste 0,8 met beide ogen gezamenlijk of met het beste oog. Met één oog zien is toegestaan.
2. Nachtblindheid:
Alleen in twijfelgevallen te onderzoeken. Mesotest zonder verblinding bij een helderheidsniveau van 0,032 cd/m², Resultaat: Contrast 1 : 2,7.
3. Gewenning aan de duisternis:
Alleen in twijfelgevallen te onderzoeken. Het resultaat mag niet meer dan een log-eenheid van de normaal kromme afwijken..
4. Gezichtsveld:
Afwijkingen in het gezichtsveld van het oog met de beste gezichtsscherpte zijn niet toegestaan. In geval van twijfel dient perimetrisch onderzoek verricht te worden
5. Kleuronderscheidingsvermogen:
Het kleurenonderscheidingsvermogen wordt als voldoende beschouwd wanneer de gegadigde voldoet aan de Farnsworth Panel D15 test of een erkende test met kleurplaten. In geval van twijfel onderzoeken met de anomaloscoop, waarbij de Anomaal quotiënt bij een normale trichromasie moet liggen tussen 0,7 en 1,4, of met een andere erkende gelijkwaardige test..
Erkende kleurplaten tests zijn:
 - a) Ishihara volgens de platen 12 tot 14,
 - b) Stilling/Velhagen,
 - c) Boström,
 - d) HRR (Resultaat tenminste „mild“),
 - e) TMC (Resultaat tenminste „second degree“),
 - f) Holmer-Wright B (Resultaat ten hoogste 8 fouten bij „small“).
6. Motiliteit:
Onbelemmerde beweeglijkheid van de ogen; geen dubbelzien.

II. Gehoorvermogen

Het gehoorvermogen is als voldoende te beschouwen, indien het gemiddeld gehoorverlies van beide oren bij de frequenties 500, 1000, 2000 en 3000 Hz de waarde van 40 dB(A) niet overschrijdt. Indien de waarde van 40 dB wordt overschreden, is het gehoorvermogen toch als voldoende aan te merken, als de conversatiespraak met een hoortoestel op 2 m met elk oor afzonderlijk duidelijk wordt verstaan.

III. Er mogen geen andere bevindingen uit medische keuring aanwezig zijn die de lichamelijke geschiktheid uitsluiten.

Indien de navolgende ziekten of lichamelijke gebreken voorkomen kan dit aanleiding geven tot twijfel aan de lichamelijke geschiktheid van de gegadigde als schipper:

1. Aandoeningen die gepaard gaat met bewustzijns- of evenwichtsstoornissen;
2. Aandoeningen of laesies van het centrale of perifere zenuwstelsel, gepaard gaande met duidelijke functionele stoornissen; in het bijzonder organische aandoeningen van de hersenen of het ruggenmerg en de daarbij optredende restverschijnselen, functionele stoornissen na schedel- of hersenletsel, cerebrale doorbloedingsstoornissen.
3. Geestesziekten;
4. Suikerziekte met niet goed instelbare, aanzienlijke schommelingen van de bloedglucosewaarden;
5. Manifeste endocriene stoornissen;
6. Ernstige aandoeningen van de bloedvormende orgaansystemen;
7. Astmatische bronchitis met aanvallen;
8. Aandoeningen of veranderingen in het hart of de bloedsomloop resulterend in een verminderde belastbaarheid;
9. Aandoeningen of gevolgen na een ongeval, die leiden tot een aanzienlijke bewegingsbeperking, verlies of sterke vermindering van de kracht in een der ledematen die voor de uit te oefenen arbeid van belang zijn;
10. Chronisch alcoholisme, alsmede verslaving aan verdovende middelen, of andere vormen van verslaving.”

3. Bijlage B2 bij het Reglement Rijnpatenten komt te luiden als volgt:

„Bijlage B2
(model)

Bedrijfsgeneeskundige dienst

**Medische verklaring van het onderzoek naar de geschiktheid als schipper
in de Rijnscheepvaart**

Aankruisen wat van toepassing is of invullen

Naam, voornaam

Geboortedatum, - plaats

Afgegeven door

I.	Gezichtsvermogen					
	1. Gezichtscherpte bij daglicht					
	<input type="checkbox"/> zonder correctie	links	rechts	<input type="checkbox"/> met correctie	links	rechts
	2. Nachtblindheid ⁵⁾ <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee					
	3. Donker adaptatie ¹⁾ voldoende <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee					
	4. Gezichtsveld zonder beperkingen perimetrisch onderzoek ¹⁾ <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee					
	5. Kleuronderscheidingsvermogen voldoende Onderzoek met behulp van Anomaloskoop ¹⁾ <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee					
	6. Motiliteit voldoende <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee					
Onderzoeksresultaat <input type="checkbox"/> voldoende <input type="checkbox"/> voldoende met hulpmiddel <input type="checkbox"/> niet voldoende						
II.	Gehoorvermogen hoortoestel <input type="checkbox"/> nee <input type="checkbox"/> ja					
	Gehoorverlies bedraagt > 40 dB in		links	<input type="checkbox"/> nee	<input type="checkbox"/> ja	
	de frequenties 500, 1000, 2000 en 3000Hz		rechts	<input type="checkbox"/> nee	<input type="checkbox"/> ja	
Onderzoeksresultaat <input type="checkbox"/> voldoende <input type="checkbox"/> voldoende met gehoorappar. <input type="checkbox"/> niet voldoende						
III.	Ziekten of lichamelijke gebreken					
	Ziekten of lichamelijke gebreken, die de schipper lichamelijk ongeschikt of beperkt geschikt maken <input type="checkbox"/> niet van toepassing <input type="checkbox"/> van toepassing					

Slotoordeel

- Als schipper geschikt
 beperkt geschikt (Voorwaarden, zie achterzijde)
 beperkt geschikt met hoortoestel
 beperkt geschikt met optische correctie
 ongeschikt

Plaats, datum

Handtekening, zegel, stempel

⁵⁾ Alleen in geval van twijfel onderzoeken. Eisen en onderzoeksmethoden: zie bijlage B1

PROTOCOL 29

Beschermingsmaatregelen tegen hoogwater in Nederland "Ruimte voor de rivier"

Besluit

De Centrale Commissie,

zich ervan bewust zijnde dat in Nederland in het kader van het programma "Ruimte voor de rivier" omvangrijke maatregelen voor de bescherming tegen hoogwater worden onderzocht,

na kennisneming van het verslag van de voorzitter van haar Permanent Technisch Comité,

dankt de Nederlandse Delegatie voor het verstrekken van het voorlopige verslag betreffende dat programma,

begroet en ondersteunt de doelstellingen van het programma en in het bijzonder de constatering volgens welke

- het scheepvaartbeleid in Nederland erop gericht is het goederenvervoer over water te bevorderen, aangezien het een milieuvriendelijke vervoerswijze is en de bestaande waterwegen nog over vrije capaciteit beschikken,
- de Rijn en zijn armen als waterwegen van groot belang zijn,
- de scheepvaartfunctie van de Rijn en zijn armen dient te worden behouden,

constateert dat de Rijn en de Rijnarmen, waaronder de Waal als de meest bevaren rivier van Europa, in hun functie als waterweg zowel positief als negatief zouden kunnen worden beïnvloed door de mogelijke maatregelen,

geeft aan haar Permanent Technisch Comité de opdracht bij de tenuitvoerbrenging van dat programma de gevolgen voor de Rijnvaart te onderzoeken, om haar zonodig daarover te informeren en voorstellen te doen toekomen die aangeboden kunnen worden aan de Nederlandse regering,

nodigt de Nederlandse delegatie uit bij de verdere ontwikkeling en de tenuitvoerbrenging van het programma er op toe te zien dat de belangen van de Rijn- en binnenvaart en de verplichtingen die uit de Akte van Mannheim voortvloeien, in acht worden genomen en in het bijzonder dat de voor de moderne scheepvaart vereiste staat van de betrokken waterwegen daar niet onder zal lijden.

PROTOCOL 30

Bouw van een nieuwe verkeersbrug over de Rijn bij Worms (kmr 443,27)

Besluit

De Centrale Commissie,

na kennisneming van het verslag van haar Permanent Technisch Comité,

stelt vast dat de bouw van een nieuwe verkeersbrug over de Rijn bij Worms uit oogpunt van de Rijnvaart geen bezwaar oproept.

Het verslag van het Permanent Technisch Comité is in de bijlage bij dit Besluit gevoegd.

Bijlage

Bijlage bij Besluit 30

Verslag van het Permanent Technisch Comité met betrekking tot de bouw van een verkeersbrug over de Rijn te Worms (nieuwe "Nibelungenbrücke")

1. Aard van de brug :

De geplande brug wordt uitgevoerd als doorgaande voorgespannen betonnen kokerligger over drie velden. De vorm van de brug in langsdoorsnede zal gelijkvormig zijn aan de oude Nibelungenbrücke die zich op 30 m afstand bevindt.

2. Meest nabije plaats

Worms

3. p.k.

p.k. 443,23 – nieuwe "Nibelungenbrücke"

4. Aard van de werkzaamheden

Geprojecteerd is een betonbrug die vanaf de rivierpeilers in vrije uitbouwmethode wordt samengesteld. Eventueel kunnen nadere voorstellen bij de aanneming worden gedaan. Het zou daarbij kunnen gaan om een stalen vakwerkbrug, die afwijkende bouwmethoden met zich mee kan brengen.

5. Breedte van het vaarwater

280 m bij OLR

6. Breedte van de vaargeul

120 m

A. Algemene beschrijving

7. aantal peilers in de rivier

twee peilers

8. aantal peilers in de vaargeul/ het vaarwater

twee peilers in het vaarwater bij OLR

9. breedte van de brugconstructie in dwarsdoorsnede

de breedte is 14,50 m tussen de uitstekende delen. Boven de twee in de rivier geplaatste peilers is ter plaatse van de boogaanzetten een breedte van 17,85m aangegeven.

10. Afstand tot de dichtstbijzijnde brug

de afstand tussen de nieuwe en de oude "Nibelungenbrücke" zal 30 m bedragen

B. Doorvaartprofiel voor de scheepvaart – brugbogen

11. hoogste punt van het langprofiel

in het middendeel : 103,50 m boven NN

12. HSW

HSW (81/90)= 90,68 m boven NN, HHW = 92,41 m boven NN - p.k. 443,2

13. minimale doorvaarthoogte ter plaatse van de doorvaart

99,78 boven NN, hetgeen met een minimum van 9,10 m overeenkomt.

14. doorvaartbreedte

meest linkse doorvaart : ca. 82 m, doorvaart in het midden ca. 96 m (overeenkomstig de bestaande brug)

C. navigatie op radar

15. beoordeling door deskundigen

voorontwerpen uit 2001 en 2002 zijn door de Fachstelle für Verkehrstechniken, FVT Koblenz beoordeeld

16. maatregelen ter voorkoming van hinder door schijnecho's

indien een alternatieve bouwwijze wordt overwogen, zal een nieuwe beoordeling worden gemaakt (metaalconstructie). Overname van het advies van FVT Koblenz, markering van de peilers door middel van radarreflectoren/boeien.

17. Beoogde constructievorm

boogbrug

18. constructiemateriaal

Beton

D. verkeerstekens

19. verkeerstekens overeenkomstig Bijlage 7 RPR

verkeerstekens in de afvaart aanwezig op de oude "Nibelungenbrücke" (bovenstrooms)

- linker doorvaart – verbod A.1.
 - doorvaart in het midden – aanbevolen doorvaart D.1a. – overeenkomstig Bijlage 7 worden overgebracht naar de nieuwe "Nibelungenbrücke" (bovenstrooms)
- de verkeerstekens voor de scheepvaart in de opvaart blijft op de oude "Nibelungenbrücke" gehandhaafd (benedenstrooms).

E. Informatie over de uitvoering van de werkzaamheden

20. wijze waarop de brug wordt gemonteerd

sectiemontage vanaf de peilers

21. beperkingen van de vrije doorvaart en duur van de beperkingen

in het geval een brug van voorgespannen beton wordt gebouwd, zal tijdens de bouw afhankelijk van de positie van het hulpmateriaal tijdelijk een plaatselijke beperking van de doorvaart optreden.

22. verwachte duur van stremmingen van de scheepvaart

tijdens de bouwfase zal een tijdelijke beperking van de doorvaartbreedte ter plaatse van de secties noodzakelijk zijn.

Tijdens de bouw zal de scheepvaart onder omstandigheden in de op- en afvaart één van de doorvaartopeningen van de oude "Nibelungenbrücke" moeten nemen.

Duur van de werkzaamheden

De duur van de werkzaamheden bedraagt ongeveer 1,5 jaar. Verwachte begin: 2004.

conclusie

De hoogten en de breedten van de doorvaart van de brug zijn in overeenstemming met de " Minimale eisen en aanbevelingen voor de technische uitvoering van kunstwerken op de Rijn" (Besluit 1995-I-29).

Het Permanent Technisch Comité stelt op basis van de beschrijving en de tekeningen vast dat de bouw van de brug geen bezwaar oproept uit het oogpunt van de scheepvaart.

Bijlage : dwars- en bovenaanzicht van de brug ter hoogte van het vaarwater

KENNISNEMINGEN

PROTOCOL 31

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

Besluit

De Centrale Commissie neemt kennis

- van de inwerkingtreding en het opnieuw in werkingtreden in haar lidstaten van de in de bijlage vermelde voorschriften en tijdelijke voorschriften evenals
- van de besluiten van de comités en werkgroepen zoals vermeld in de hierbij gevoegde bijlagen.

Bijlage bij protocol 31

1. Polizeiverordnung: Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung

POLIZEIVERORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften

Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

(*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehene 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-I-26	Änderung der RheinSchPV infolge der Einführung des Standards Inland ECDIS - § 4.06	I	1.4.2003	8.8.2003	3.4.2003		7.6.2002
2002-I-27	Änd. Vorschriften betreffend Mindestanforderungen und Prüfbedingungen, Vorschriften für den Einbau, und die Funktionsprüfung von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern infolge des Standards Inland ECDIS	I	1.4.2003	8.1.2003	3.4.2003		7.6.2002
2002-II-14	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 1.11 Mitführen der RheinSchPV 2. § 12.01 Nr. 2 – Angaben auf elektronischem Weg an die Behörde	W	1.4.2003	5.12.2002	29.1.2003	26.8.2003	16.1.2003
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 1.1.2003	5.12.2002 5.12.2002	29.1.2003 29.1.2003	26.8.2003	2.12.2002 2.12.2002
2002-II-16	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.1.2004				29.1.2003
2002-II-17	Änd. Vorschriften betreffend Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen in der Rheinschiffahrt, die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Wendeanzeiger in der Rheinschiff. sowie die Vorschriften für den Einbau und die Funktionsprüfung von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern in der Rheinschiffahrt	I	1.1.2004	2.7.2003			29.1.2003
2002-II-18	Änd. der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschiffahrt	I	1.1.2004			3.7.2003	29.1.2003

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
2003-I-20	Anordnung vorübergehender Art nach § 1.22	I	1.10.2003	29.8.2003	31.7.2003	5.11.2003	13.6.2003
	1. Anlage 1: § 9.11 2. Anlage 2: §§ 4.06, 6.20, 6.22 u. Anlage 7	I	1.10.2003	29.8.2003	31.7.2003	5.11.2003	13.6.2003
2003-I-21	Höchstabmessungen von Schubverbänden, §§ 9.09, 11.02 bis 11.05	I	1.10.2003	29.8.2003	31.7.2003	5.11.2003	13.6.2003

2. Untersuchungsordnung: Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung

UNTERSUCHUNGSORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften

Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

(*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1994-I-23	Rheinschiffsuntersuchungsordnung 1995	I	1.1.1995	19.12.1994	**)	5.5.1995	9.1.1995	10.6.1994
1995-I-18	1. § 23.11 RheinSchUO – Mindestbesatzung	I	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1995-I-18	2. § 23.14 RheinSchUO – Mindestbesatzung übrigen Fahrzeuge	I	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1996-II-16	Änderung der Übergangs- und Schlussbestimmungen	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1996-II-17	Änderung der RheinSchUO infolge der Revision der RheinPatVO	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1997-I-19	1. § 10.03 Nr. 5 Buchstabe b - Ansaugung der Verbrennungsluft von Antriebsmaschinen	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-20	2. § 9.17, 24.02 und 24.03 - Kontrolle der Signalleuchten	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-21	3. Kapitel 20 - Sonderbestimmungen für Seeschiffe - Änderung Kap. 24 daraus folgend	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-23	Schifferdienstbuch - Anlage F	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	10.6.1997
1997-II-27	Revision der Rheinschiffsuntersuchungsordnung	I	1.1.1999	19.8.1998	**)	3.2.1999	15.9.1998	13.2.1998
1998-I-15	1. § 6.30 Nr. 7; § 9.05; § 9.09 Nr. 4 und § 12.01 Nr. 1 - Höchstlänge von Fahrzeugen auf dem Rhein 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 Fahrtschreiber	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	I	1.4.1999	17.2.1999	**)	-	14.4.1999	3.12.1998

**) 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 Untersuchungsordnung nach § 1.06	I	1.10.1999	19.10.1999	**)	23.6.1999	16.7.1999	1.6.1999
1999-II-15	§ 23.04 Nr. 2 - Möglichkeit der Anerkennung von Dienstbüchern	I	1.10.1999	19.10.1999	**)	23.6.1999	16.7.1999	1.6.1999
1999-III-16	§§ 15.02, 20.01 und 24.02 – Vorübergehende Änd. der Untersuchungsordnung nach § 1.06	I	1.4.2000	11.2.2000	**)	5.4.2000	17.2.2000	22.11.1999
1999-III-20	Kap. 22a RheinSchUO – Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet	I	1.4.2000	16.2.2000	**)	5.4.2000	17.2.2000	22.11.1999
2000-I-18	1. §§ 2.12, 9.11, 10.03, 14.04, 15.07, Anlage I RheinSchUO	I	1.10.2000	9.11.2000	**)	1.9.2000	16.8.2000	7.6.2000
	2. § 15.09 RheinSchUO, nur niederländische Fassung	I	1.10.2000	--	**)	--		--
2000-I-19	Kap. 8a u. Anlage J RheinSchUO Emission von gasförmigen Schadstoffen u. luftverunreinigenden Partikeln von Dieselmotoren	I	1.1.2002	21.12.2001	**)	31.3.2003	12.4.2001	7.7.2000
2000-I-24	§ 24.05 Nr. 1 – Verwendung des neuen Schifferdienstbuches	I	1.4.2001	20.12.2000	**)	6.2.2001	12.4.2001	7.7.2000
2000-III-20	§ 7.02, 8.06, 10.05, 12.05, 24.01, 24.02, 24.06 u. Anlage B – vorübergehende Änderungen	I	1.4.2001	19.2.2001	**)	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001
2000-III-21	§ 5.02, 5.06 – Schnelle Schiffe – vorübergehenden Anordnungen	I	1.10.2001	19.2.2001	**)	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001
2001-I-17	1. § 3.04 Nr. 2 u. 3 – Gemeinsame Wandungen	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	I	1.10.2001	30.8.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
	2. § 24.06 Nr. 2 zu § 22a.05 Nr. 2							
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	**)		6.5.2002	18.12.2001

**) 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 I 1.10.2003	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
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	**)		20.5.2003	7.6.2002
2002-I-34	Änderung der RheinSchUO infolge der Einführung des Standards Inland ECDIS - § 1.01 und 7.06	I	1.4.2003	6.5.2003	**)	3.4.2003	20.5.2003	7.6.2002
2002-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 15.02 Nr. 3 Leckrechnung (nur NL) 2. § 20.01 Nr. 5 d – Seeschiffe und §§ 22a.01, 22a.02, 22a.03, 22a.04 Nr. 1 bis 4 und Nr. 6, 7 und 9 22a.06 – Fahrzeuge über 110 m	W	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-20	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 1.07, 3.04 Nr. 3, 8.02 Nr. 4, 10.02 Nr. 2, 15.10 Nr. 10, 21.02 Nr. 1 und 2, 22a.04 Nr. 5 und 8, 22a.05 Nr. 2, 23.07 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, 24.06 und Anlage D	I	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-21	Definitive Änderungen der RheinSchUO - §§ 1.06, 1.07, 15.02 und 23.07	I	1.1.2004		**)		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	29.8.2003	**)	31.7.2003		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	29.8.2003	**)	31.7.2003		13.6.2003

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

3. ADNR: Inkraftsetzung

ADNR

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften
(*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

**) 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. Patentverordnung: Inkraftsetzung

RHEINPATENTVERORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

(*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1999-II-18	§§ 3.06, 3.07neu, Anlagen A1 u. B1	I	1.4.2000	27.3.2000	**)	18.9.2000	1.12.1999	8.6.1999
1999-III-22	§ 1.03 Nr. 5	I	1.1.2001	26.6.2000	**)	25.1.2001	22.3.2001	7.7.2000
2000-I-25	§§ 1.01 Nr. 2, 1.03 Nr. 5, 5.02 Nr. 3	I	1.1.2001	20.12.2000	**)	6.2.2001	22.3.2001	7.7.2000
2001-I-23	§§ 2.01, 2.02, 3.02, 5.01 – Ergänzung der RheinpatentVO	I	1.4.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	23.4.2002	27.6.2001
2001-II-25	Anpassung der RheinpatentVO - § 4.04 (neu) und Anlage C	I	1.10.2002	1.8.2002	**)	21.7.2003	22.7.2002	21.12.2001
2002-II-24	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Rheinpatenten – §§ 1.01	I	1.1.2004		**)		16.7.2003	29.1.2003
2003-I-26	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Rheinpatenten- §§ 1.01, 5.02	I	1.1.2004		**)			17.6.2003

5. Verordnung über die Erteilung von Radarpatenten: Inkraftsetzung

VERORDNUNG ÜBER DIE ERTEILUNG VON RADARPATENTEN

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften

Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

(*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

**) 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.

6. Comité Politierglement

Inland ECDIS Standaard

Verduidelijkings-, correctie- en uitbreidingsdocument

bedoeld in paragraaf 2, hoofdstuk 5 van de standaard

tot voorstel aan de Centrale Commissie voor de Rijnscheepvaart
in de door de RIS-werkgroep van de CCR op 9 en 10 september 2003 aangenomen
tekst

Basis: Inland ECDIS Standaard, Editie 1.01

Doel: Inland ECDIS Standaard, Editie 1.02

Mainz, 25.9.2003
Christian Krajewski
Voorzitter van de Expert Groep

A - Verduidelijkingen en correcties

Paragraaf Hoofdstuk	Pagina in Ed. 1.01	Voorstel van	wijziging	motivering	status
1	2	3	4	5	6
1 1.3	21	WSD Südwest	Completeer in Nr.. 1.3: UPPER case ":without any changes ...	Fout alleen in Engelse tekst	aangenomen 16.9.02
2 cblohd	26	SevenCs	Het attribuut SCAMAX in object cblohd moet worden verwijderd	SCAMAX is niet toegestaan	aangenomen 16.9.02
2 depare	28	SevenCs	Completeer in object depare het attribuut verdat	fout	aangenomen 16.9.02
2 rdocal	34	WSD Südwest	Completeer het attribuut "dirimp"	fout	aangenomen 16.9.02
2 boywtw	44	SevenCs	Verwijder in object boywtw de attributen ELEVAT en HEIGHT	voor drijvende voorwerpen niet relevant	aangenomen 16.9.02
2 verdat	66	Österreich	Completeer: Hoogte boven de Adriatische zee	Voor de Donau noodzakelijk	aangenomen 16.9.02
2 catnmk	75	Österreich	Nieuwe tekst voor ID 2: "Buitengebruik gestelde gedeelten van de vaarweg; niet geldend voor een klein schip zonder motor. (A.1a, alleen RPR en BPR)"	fout	aangenomen 16.9.02
2 catwsm	80	SevenCs	In attribuut catwsm moeten de waarden op CEVNI betrekking hebben en de CEVNI-Nummers moeten achter de waarden worden aangegeven.	fout	aangenomen 16.9.02
2,B 2.2	107	Österreich	In paragraaf "zu 2.2 Zellen" completeren : "De minimum dekking aan beide zijden van de vaarweg moet boven de radardekking uitgaan."	Er zijn vaak radarecho's buiten het dekkingsbereik van de ENCs.	aangenomen 16.9.02
2, B 3.10.1	109	SevenCs	Neuer Abschnitt 3.10.1: "Tiefenfläche (depare) ist Teil der Objekt-Grupp 1 (skin-of-the-earth)"	verduidelijking	aangenomen 16.9.02
2, B 6.3.2.1	110	SevenCs	Nieuwe tabel bij het identificatieveld voor de gegevenszin: lösche STED, neue Werte für PRSP, neues Feld PRED 1)	Aanpassing aan S57	aangenomen 16.9.02
2,B 4.8.21	118	Österreich	Completeer in hoofdstuk "4.8.21" aan het eind: De waarde van ORIENT aan bruggen moet met de voorgeschreven vaarrichting van de schepen corresponderen.	verduidelijking	aangenomen 16.9.02
3, A 5.1.2	143	WSD Südwest	Alinea 5.1.2, regel nmkprh02: nieuwe tekst: In-, uit of doorvaren verboden (A.1)	fout	aangenomen 16.9.02
3, A 5.2.a	143	Österreich	Alinea 5.2.a, regel nmkprho3: nieuwe tekst: "Buitengebruik gestelde gedeelten van de vaarweg; niet geldend voor een klein schip zonder motor. (A.1a, alleen RPR en BPR)"	fout	aangenomen 16.9.02
3, A 5.2.a	144	WSD Südwest	Vervang in alle regels voor verkeerstekken E.5 " mooring (vastmaken)" door "berthing (stilligen)" en "berthing (stilligen)" door "making fast to the bank (vastmaken aan de oever)"	CEVNI	aangenomen 16.9.02
3, A 8.2	150	Österreich	Het weergegeven symbol NMKPRH01 geeft niet A.1 weer. Teken een nieuw symbool"red-white-red"	Fout, het weergegeven symbool bestaat niet.	aangenomen 16.9.02
3,A 8.3	155	WSD Südwest	De symbolen voor NMKRCD03 en NMKRCD04 moeten worden omgewisseld	Vergissing	aangenomen 16.9.02

1)Wijzig de tabel in hoofdstuk 6.3.2.1:

TAG	Subfield Name	Use	Value	Comment
STED	Edition Number of the Inland ECDIS Standard	M	03-1	=ASCII
PRSP	Product Specification	M	{10}	=European InlandENC, binary
PRED	Product Specification Edition Number	M	1.02	=ASCII

Toelichting:

- 1 Het veld STED is het Editie-Nr. van S57 en mag niet worden gewijzigd (actuele editie 3.1).
- 2 Het veld „product specification PRSP” beschrijft het product. De nummers 1,2, en 51 – 56 zijn al in gebruik.
- 3 Het veld “product specification edition number PRED” moet met het actuele Editie-nummer van de Product-Specificatie worden aangevuld.

B. Uitbreidingen

Multilayer (Meerlagen-) principe, waarde (Scheepvaartdoel) in Inland ENC's

1. Inleiding

In de bespreking van de Inland ECDIS Expert Groep in Wenen op 16 september 2002 zette Oostenrijk uiteen, dat de autoriteiten in de meeste gevallen slechts veiligheidsrelevante informatie ter beschikking stelt (bijv. in Oostenrijk en Frankrijk). De gebruiker verwacht van een informatiesysteem echter meer, voor al informatie voor logistieke doeleinden (bijv gedetailleerde informatie van de infrastructuur in havens inclusief de capaciteit, werktijden en prijs van de overslaginrichtingen, gegevens voor toeristeninformatie voor rondvaartboten en informatie voor schippers van de pleziervaart over de beschikbaarheid van de infrastructuur in jachthavens). Dit soort gegevens kunnen alleen door particuliere ondernemers ter beschikking gesteld worden. Om het succes van Inland ECDIS te waarborgen, moet een mogelijkheid geschapen worden, particuliere gegevens aanvullend aan de officiële gegevens openbaar te maken en daarbij gelijktijdig de kwaliteit van de officiële gegevens veilig te stellen. In het andere geval zouden de gebruikers andere systemen moeten benutten, om de logistieke en toeristische gegevens te verkrijgen. De Expert Groep stemde er mee in, dat een oplossing voor dit probleem gevonden moet worden en stelde een kleine groep in, die een gedetailleerd technisch voorstel moest ontwikkelen.

Er zijn twee mogelijkheden om particuliere gegevens ter beschikking te stellen:

- De gegevens kunnen in de officiële Cellen worden verwerkt.
- De gegevens kunnen in gescheiden Overlay-Cellen (overlappende cellen) ter beschikking gesteld worden (meerlaag – principe).

Indien de aanvullende informatie in de officiële cel gestopt wordt, heeft de gebruiker geen mogelijkheid om te zien, welk deel van de informatie officieel en welk deel particulier is. en hij kan niet nagaan, of de officiële (veiligheidsrelevante) gegevens door de particuliere firma gewijzigd zijn. indien de autoriteit een update uitgeeft, kan het op de aangevulde cel niet worden toegepast. Daardoor ontstaan er vertragingen bij de verdeling.

Daarom is het aan te bevelen, de gegevens in gescheiden cellen te gebruiken. De gebruiker heeft dan de mogelijkheid om te besluiten, of hij de particuliere informatie op het beeldscherm wil hebben of niet. En elke zijde is voor de update van de eigen gegevens verantwoordelijk.

Omdat beide mogelijkheden op dit moment niet in overeenstemming zijn met de Inland ECDIS Standaard, volgens de huidige stand, heeft de kleine groep een voorstel tot aanvulling van de Inland ECDIS Standaard ontwikkeld.

De Viewer-Software stelt het beeld op basis van Look-up-Tables (S52 resp. paragraaf 3, hoofdstuk 3 van de Inland ECDIS Standaard) samen. De naam van de cel, die het object bevat, wordt voor deze berekeningen niet gebruikt. De regels, die de correcte weergave van overlappende objecten in een cel veiligstellen, zijn daarom ook op objecten uit verschillende cellen toepasbaar. Skin-of-the-earth objecten¹ moeten altijd getoond worden en hebben de gelijke (minimale) weergave prioriteit. Indien er overlappende Skin-of-the-earth objecten in meer dan een cel zijn, zal de software volgens het toevalsprincipe besluiten.

In de ENC product specificatie van S-57 (Appendix B.1, paragraaf 2.2) is bepaald, dat gegevens binnen de overlappende cel met hetzelfde scheepvaartdoel (waarde)² niet mogen overlappen. Om het Overlay-principe mogelijk te maken, moet in Inland ECDIS worden toegelaten, dat objecten in Overlay-cellen de objecten in andere cellen overlappen. Voor Skin-of-the-earth cellen blijft het echter bij de S57-regeling, dat er zich binnen overlappende cellen met hetzelfde scheepvaartdoel (waarde) gelijke objectklassen niet mogen overlappen.

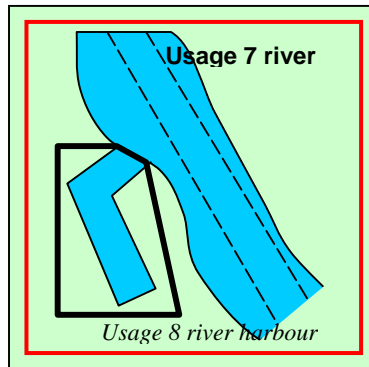
1 De objectsoorten zijn in twee groepen ingedeeld. Objectsoorten van groep 1 (Skin-of-the-earth) zijn DEPARE, DRGARE, FLODOC, HULKES, LNDARE, PONTON, UNSARE. Alle andere objectsoorten zijn in groep 2. (S-57, App. B.1, Paragraaf 3.10.1)

2 Scheepvaartdoel (synonym: waarde of waarde breedte) is een toepassingsgebied, waarvoor een ENC ontworpen is. Daaraan ligt de basisgedachte ten grondslag, dat voor verschillende toepassingsgebieden onderscheidene symbolen moeten worden gebruikt (bijv. rivierloop in waarde 1 „Overview“ als eenvoudige lijn en in waarde 7 „River“ met beide oevers. De toepassingsgebieden zijn in S-57 slechts kwalitatief vastgelegd, niet getalsmatig.

Als resultaat zullen er twee soorten cellen zijn:

1. **Skin-cellen:** een cel, die Skin-of-the-earth objecten bevat.
2. **Overlay-cellen (overlappcellen):** een cel, die geen Skin-of-the-earth objecten mag bevatten.

Indien iemand meer gedetailleerde gegevens voor een bepaald gebied (bijv. haven) beschikbaar wil stellen, die Skin-of-the-earth objecten bevat, moet hij een hogere waarde (bijv. 8) dan de basiskaart (bijv. 7) gebruiken. Het beeldscherm toont de basis-Skin-cel (7) en de meer gedetailleerde Skin-cel van het kleine gebied (8), maar de Skin-of-the-earth objecten in de gedetailleerde cel met de hogere waarde worden alle objecten in de basiskaart afdekken. Indien de basiskaart (7) bijv. een vaargeul maar geen diepte-informatie bevat en de gedetailleerde cel (8) bevat actuele diepte-informatie, dan bedekken de diepten de tonnen, bruggen en de vaargeul zelf in de basiscel.



Daarom is het nuttig, de mogelijkheid te hebben, aan een Overlay cel meer als een waarde toe te wijzen. Indien de vaargeul, de tonnen, bakens, gebieden met beperkingen, gevaarsaspecten etc. in Overlay-cellen met een domein van waarden zijn inbegrepen, worden ze zowel tezamen met de basiscel (7) als ook met de gedetailleerde cellen (8) weergegeven. Daarom wordt toegelaten, dat de Overlay-cel een **domein van waarden** wordt toegewezen.

De norm, die voor de weergave van de verschillende waarden gebruikt wordt, is in ECDIS niet vastgelegd. De meeste Softwareproducenten gebruiken voor de maritieme ECDIS echter zeer vergelijkbare normen. Software voor Inland ECDIS gebruikt thans voor dezelfde waarden andere, eerder hogere normen, wat de compatibiliteit tussen maritieme en Inland ECDIS in gevaar brengt. Om dit te vermijden, worden **aanvullende waarden voor de binnenvaart** ingevoerd. De weergave software kan dezelfde normen gebruiken als de maritieme ECDIS voor de waarden 1 tot en met 6 en hogere normen voor de specifieke binnen waarden 7 tot en met 9.

2. Voorstel voor uitbreiding

Deel 1: Uitvoeringsstandaard

Toevoegen op pagina 8 een nieuw onderdeel 5.2.j :

„In de navigatiemodus moeten de gegevens bedoeld in onderdeel 3.1.c van deze standaard steeds zichtbaar zijn en mogen niet door andere objecten afgedekt worden.

Toelichting: Hierdoor wordt vastgesteld, dat Overlay-Objecten niet de voor de nautiek van belang zijnde objecten van de basiskaarten afdekken.

Deel 2: Gegevens standaard, Appendix B Product beschrijving, Deel 2 – Toevoegingen en verduidelijkingen m.b.t. ENC Product specificatie van de IHO:

Toevoegen op pagina 107 een nieuwe zin

„bij 2.1 Navigatie doeleinden

„voor Inland ECDIS wordt de tabel als volgt uitgebreid:

Nr.	Scheepvaartdoel (Usage)	Bedoeld Gebruik
1 S57	Overzicht (Overview)	voor reisplanning en oversteken van de oceanen.
2 S57	Algemeen (General)	voor de vaart op de oceanen, de nadering van de kusten en reisplanning.
3 S57	Kust (Coastal)	voor de vaart langs de kusten, aan de binnen- of buitenzijde van de oevers
4 S57	Naderen (Approach)	Naderen van de havens of hoofdvaarwegen of door moeilijke en druk bevaren vaarwater.
5 S57	Haven (Harbour)	Vaart in havens, baaien, rivieren en kanalen, ankerplaatsen.
6 S57	Stilliggen (Berthing)	Gedetailleerde gegevens om het ligplaatsnemen te ondersteunen.
7 nieuw	Rivier (River)	vaart op binnenscheepvaartwegen (Skin-cel).
8 nieuw	Haven aan de rivier (River harbour)	vaart in havens aan binnenscheepvaartwegen (Skin-cel).
9 nieuw	Ligplaats aan de rivier (River berthing)	Gedetailleerde gegevens om de manoeuvre voor het ligplaats kiezen in de binnenvaart te ondersteunen (Skin-cel).
L nieuw	Bedekking (Overlay)	Overlay-cel voor de weergave in verbinding met een skin-cel.

De scheepvaartdoelen 1 tot 8 en L kunnen zowel door de autoriteiten als ook door private ondernemingen gebruikt worden. Het scheepvaartdoel 9 mag slechts door private ondernemingen gebruikt worden.

De Overlay-cel kan een domein van scheepvaartdoelen worden toegedeeld (zie „bij 5.6.3“)

Overlay-cellen mogen geen Skin-of-the-earth objecten (Groep 1) bevatten.

Op pagina 107 „bij 2.2 Cellen“: vervang de huidige tekst door:

„In Inland ENCs mogen Skin-of-the-earth objecten in overlappende cellen met hetzelfde scheepvaartdoel (Usage) zich niet overlappen. Objecten in Overlay-cellen mogen andere objecten overlappen.“

Toevoegen op pagina 109 bij de tekst van het onderdeel “Zu 5.6.3 Gegevensbestand”, tweede punt, de volgende Tekst

“De letter “L” op de plaats „Scheepvaart oogmerk“ (Usage) toont aan, dat de cel als Overlay boven een andere cel binnen een domein van scheepvaart oogmerk wordt weergegeven. Overlay-cellen mogen geen Skin-of-the-earth objecten bevatten. Het domein van de waarden van Overlay-cellen wordt getoond met de gegevens set Identificatie veld onder de kop Overlay-cel (zie S57, Part 3, Data Structure, onderdeel 7.3.1.1). De 8^e bit van het bedoelde waarde-onderveld (INTU) moet ingesteld zijn, indien een domein gebruikt wordt, en de andere zeven bits beschrijven het domein (Bijv. betekent 79 een domein van waarde 7 tot en met waarde 9).“

Deel 3: Weergave standaard, Appendix A Weergave bibliotheek:

Toevoegen op pagina 136 bij onderdeel 2.1, Naslag tabellen, de volgende zin:

“De weergave van de objecten in een bepaald gebied, die in verschillende cellen van hetzelfde scheepvaart oogmerk (Usage) inbegrepen zijn, volgt de aantekeningen van de Look-up-Tafeln.”

Deel 4, technische en bedrijfskundige uitvoeringseisen, testmethoden en vereiste testresultaten

Toevoegen op pagina 170 een nieuwe onderdeel 7.9:

“7.9 Test van de weergegeven objecten in meer dan een cel van hetzelfde scheepvaart oogmerk (Usage) voor hetzelfde gebied”

Er wordt getest, of alle objecten in de Test-SENC en in de aanvullende Overlay-Test-SENC zichtbaar zijn en correct worden weergegeven. Voor deze test wordt de informatie dichtheid op „Alles“ ingesteld. Er wordt getest, of het mogelijk is, een of meer specifieke cellen voor de presentatie uit te zoeken, indien er verschillende cellen door verschillende producenten voor hetzelfde gebied met hetzelfde scheepvaart oogmerk (Usage) zijn.”

7. Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleidingen

7.1 Bijlage 2 bij richtlijn nr. 1 komt als volgt te luiden:

Bijlage 2 bij richtlijn nr. 1

Door middel van een bewijs van vaarbekwaamheid aangetoonde vaartijd buiten de Rijn. (artikel 2.06, derde lid)

1	2	3	4	5
Land	Nr.	Aanduiding van het getuigschrift	Uitgevende instantie	Mee te rekenen vaartijd in dagen
A	1	Kapitänspatent A	Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr	450
A	2	Schiffsführerpatent A	Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr	150
B	1 2 3 4	Stuurbrevet A Stuurbrevet B Stuurbrevet C Stuurbrevet D	Ministerie van Verkeer en Infrastructuur	360
B	5 6 7 8	Vaarbewijs A Vaarbewijs B Vaarbewijs A + vermelding P Vaarbewijs B + vermelding P	FOD Mobiliteit en Vervoer	720, davon 180 als Mitglied der Decksmanschaft
CH	1	Nationaler Schiffsführerausweis n. Art. 79 schweizer. Binnenschiffahrtsgesetz Kategorie B Fahrgastschiff	Bundesamt für Verkehr Kantonale Schifffahrts- und/oder Straßenverkehrsämter	75 (bis zu 60 Fahrgäste) 150 (mehr als 60 Fahrgäste)
CH	2	Nationaler Schiffsführerausweis n. Art. 79 schweizer. Binnenschiffahrtsgesetz Kategorie C Güterschiffe / Schwimmende Geräte mit eigenem Antrieb	Bundesamt für Verkehr Kantonale Schifffahrts- und/oder Straßenverkehrsämter	150
CH	3	Hochrheinschifferpatent Hochrheinpatent	Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel	720, davon 180 als Matrose
D	1	Hochrheinschifferpatent Hochrheinpatent	Regierungspräsidium Freiburg	720, davon 180 als Matrose
D	2	Schifferpatent Elbschifferpatent Donaukapitänspatent	Wasser- und Schiffahrtsgesellschaften	720, davon 180 als Matrose
D	3	Schifferausweis	Wasser- und Schiffahrtsämter	360
D	4	Feuerlöschbootpatent	Wasser- und Schiffahrtsgesellschaften	180
D	5	Fährführerschein	Wasser- und Schiffahrtsämter	180

Bijlage 2 bij richtlijn nr. 1

1	2	3	4	5
Land	Nr.	Aanduiding van het getuigschrift	Uitgevende instantie	Mee te rekenen vaartijd in dagen
D	6	Schifferpatent A	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest	720, davon 360 als Matrose
D	7	Schifferpatent B	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest -	720, davon 360 als Matrose
D	8	Schifferpatent C2	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	180 als Matrose
D	9	Feuerlöschbootpatent (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	180 als Matrose
D	10	Feuerlöschbootpatent D1	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest	180
D	11	Feuerlöschbootpatent D2	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	180
D	12	Fährführerschein E	Wasser- und Schifffahrtsämter, ab 11.5.2000: Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	180
F	1	Certificat Spécial de capacité pour la conduite des bateaux de navigation intérieure (Décret ministériel n° 91-731 du 23.07.1991) - Catégorie CP Convois poussés d'une longueur supérieure à 55 m ou d'une largeur supérieure à 11,40 m et - Catégorie P Bateaux à passagers	Service de la Navigation	180 180
HU	1	Schifferpatent Schiffsführer A Oklevél Hajós Képesítésröl (Hajóvezető A)	Verkehrshauptaufsicht	720, davon 180 als Matrose
NL	1	Groot vaarbewijs I	Koninklijk OnderwijsFonds voor scheepvaart (KOF)	720, davon 180 als Matrose
NL	2	Groot vaarbewijs II	Koninklijk OnderwijsFonds voor scheepvaart (KOF)	720, davon 180 als Matrose
PL	1	Kapitän 1. Klasse der Binnenschifffahrt	Inspektorate für Binnenschifffahrt	720, davon 180 als Matrose
PL	2	Kapitän 2. Klasse der Binnenschifffahrt	Inspektorate für Binnenschifffahrt	570, davon 30 als Matrose
PL	3	Leutnant der Binnenschifffahrt	Inspektorate für Binnenschifffahrt	300
PL	4	Steuermann/Maschinist der Binnenschifffahrt	Inspektorate für Binnenschifffahrt	135

7.2 Bijlage 1 bij richtlijn nr. 2 komt te luiden als volgt:

Bijlage 1 bij richtlijn nr. 2

**Informatiebureaus voor bedrijfsgeneeskundige diensten
e erkende artsen
(artikel 3.02, tweede lid, onder a)**

B	1. Antwerpen Sociaal-medische Rijkdienst Pelikaanstraat 4 - 6 - 8 B-2018 ANTWERPEN 1 Tel.: 00 32 3/226 69 62
	2. Sociaal-medische Rijkdienst Zandstraat 144 B-8200 St. ANDRIES Tel.: 00 32 50/45 68 30
	3. Brussel/Bruxelles Sociaal-medische Rijkdienst Wetstraat 56 B-1040 BRUSSEL Tel.: 00 32 2/287 06 62 oder 00 32 2/287 05 35
	4. Charleroi Centre médical de l'Office médico-social Place Albert I, Centre Albert I (16 ^{ème} étage) B-6000 CHARLEROI Tel.: 00 32 71/31 97 76
	5. Kortrijk Sociaal-medische Rijkdienst Ijzerkaai 26 - 27 B-8500 KORTRIJK Tel.: 00 32 56/22 47 21
	6. Gent Sociaal-medische Rijkdienst "Ter Plaeten" Sint-Lievenslaan 23 bus1 B-9000 GENT Tel.: 00 32 9/268 64 22
	7. Hasselt Sociaal-medische Rijkdienst Gouv. Verwilghensingel 75 B-3500 HASSELT Tel.: 00 32 11/29 56 57
	8. Libramont Centre médical de l'Office médico-social Rue du Dr. Lomry B-6800 LIBRAMONT Tel.: 00 32 61/23 00 52
	9. Liège Centre médical de l'Office médico-social Avenue Frère Orban 25 B-4000 LIEGE Tel.: 00 32 4/252 78 00
	10. Leuven Sociaal-medische-Rijkdienst Philipssite 3b/bus 1 B-3001 LEUVEN Tel.: 00 32 16/31 89 11

Bijlage 1 bij richtlijn nr. 2

B	11. Namur Centre médical de l'Office médico-social Place des Célestines 25 B-5000 NAMUR Tel.: 00 32 81/30 19 21
	12. Tournai Centre médical de l'Office médico-social Blvd. Eisenhower 87 B-7500 TOURNAI Tel.: 00 32 69/88 87 10
	13. Centrum voor Leerlingenbegeleiding Hoofdzetel: Van Stralenstraat 48 A 6 B -2060 ANTWERPEN (nur für Lehrlinge „Cenflumarin“) Tel.: 00 32 3/232 23 82
	14. Centre provincial de médecine préventive Rue Saint-Pierre 48 B-4800 HUY (nur für Schüler der Schule in Huy) Tel.: 00 32 85/21 12 50
CH	1. Ophtalmologische Universitätspoliklinik Basel, Mittlere Straße 31, CH-4012 BASEL und
	2. Kantonsspital Liestal, Augenabteilung, Rheinstraße 26, CH-4410 LIESTAL.
D	Bedrijfsgeneeskundige dienst van de bedrijfsvereniging binnenvaart (Arbeitsmedizinisches Sicherheitstechnisches Zentrum Duisburg, König-Friedrich-Wilhelm-Str. 4, D-47119 DUISBURG, Tel.: 00 49-203-2952145) en de bedrijfsvereniging voor de zeevaart, bedrijfsartsen van de Water- en scheepvaartdienst van de Bondsrepubliek of de dienst van een deelstaat, artsen van een havenmedische dienst.
F	Service de la Navigation de Strasbourg Cité Administrative, 2, rue de l'Hôpital Militaire, F-67084 STRASBOURG Cedex
NL	Inspectie Verkeer en Waterstaat, Medisch adviseur, Postbus 8634, NL-3009 AP ROTTERDAM, Tel.: 00 31 10 266 86 84

7.3 Bijlage 6 bij richtlijn nr. 2 komt te luiden als volgt:

Bijlage 6 bij richtlijn nr. 2

**Geldige bekwaamheidsbewijzen van
de Rijnsoeverstaten en België**
Opmerking: BVA: Bepalingen ter voorkoming van aanvaring
(Bijlage C van het RRP, nr 1.2)
(artikel 3.05, derde lid)

Land	Nr.	Aanduiding van het bekwaamheidsbewijs	Instantie die het uitgeeft	Is geldig voor	Kwalificatie stemt overeen met een Rijnpatent als bedoeld in
B	1 2 3 4	Stuurbrevet A Stuurbrevet B Stuurbrevet C Stuurbrevet D	Ministerie van Verkeer en Infrastructuur	Goederenvervoer Goederenvervoer Personenvervoer Personenvervoer	art. 2.01 (incl. BVA) art. 2.01 (zonder BVA) art. 2.01 (incl. BVA) art. 2.01 (zonder BVA)
B	5 6 7 8	Vaarbewijs A Vaarbewijs B Vaarbewijs A + vermelding P Vaarbewijs B + vermelding P	Ministerie van Verkeer en Infrastructuur		
CH	1	Hochrheinschifferpatent Hochrheinpatent	Rheinschiffahrtsdirektion Basel	alle schepen	art. 2.01 (incl. BVA)
CH	2	Führerausweis Schifffahrt Kategorie A (bis 15 m Länge)	Kantonale Schifffahrts- und/oder Straßenverkehrsämter	Schepen tot 15 m lengte	art. 1.03 Nr. 4 (zonder BVA)
D	1	Geldige bekwaamheidsbewijzen van de DDR, met uitzondering van de bewijzen MI tot MIII, en geldige patenten als bedoeld in het Binnenschipperspatenten reglement zijn op grond van gelijke behandeling en eenheid van recht voor het vergelijkbare document als bedoeld in het Binnenschipperspatenten reglement om te wisselen			
D	2	Schifferpatent mit/ohne Erweiterung Seeschiffahrtsstraßen (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	alle schepen	art. 2.01 (voorzover met toevoeging zeescheepvaartwegen: incl. BVA)
D	3	Schifferpatent A	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest	alle schepen	art. 2.01 (incl. BVA)
D	4	Schifferpatent B	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	alle schepen	art. 2.01 (zonder BVA)
D	5	Schifferausweis (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schifffahrtsämter	Fahrzeuge bis 150 t oder 150 m ³ oder bis 12 Fahrgäste	art. 2.02 (voorzover met toevoeging zeescheepvaartwegen: incl. BVA)
D	6	Schifferpatent C1	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest	Schepen < 35 m of ≤ 12 passagiers of duw- en sleepboten ≤ 73,6 kW	2.02 (incl. BVA)
D	7	Schifferpatent C2	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	Schepen < 35 m of ≤ 12 passagiers of duw- en sleepboten ≤ 73,6 kW	2.02 (zonder BVA)
D	8	Feuerlöschbootpatent (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	Brandweerboten, schepen van de bescherming bevolking, pleziervaarttuigen tot 60 m ³	art. 2.05 (voorzover met toevoeging zeescheepvaartwegen: incl. BVA)
D	9	Feuerlöschbootpatent D1	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest	Brandweerboten, schepen van de bescherming bevolking	art. 2.05 (incl. BVA)
D	10	Feuerlöschbootpatent D2	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	Brandweerboten, schepen van de bescherming bevolking	art. 2.05 (zonder BVA)

Bijlage 6 bij richtlijn nr. 2

Land	Nr.	Aanduiding van het bekwaamheidsbewijs	Instantie die het uitgeeft	Is geldig voor	Kwalificatie stemt overeen met een Rijnpatent als bedoeld in
D	11	Sportschifferzeugnis (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	Pleziervaartuigen tot 60 m ³	art. 2.03 (zonder BVA)
D	12	Sportschifferzeugnis E	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	Plezier vaartuigen ≤ 25 m lengte	art. 2.03 (zonder BVA)
D	13	Sportbootführerschein -Binnen (ausgestellt bis 31.12.1997)	DMYV/DSV	Pleziervaartuigen tot 15 m ³	art. 1.03 Nr. 4 (zonder BVA)
D	14	Sportbootführerschein -Binnen	DMYV/DSV	pleziervaartuigen < 15 m lengte	art. 1.03 Nr. 4 (zonder BVA)
D	15	Fährführerschein	Wasser- und Schifffahrtsämter	Veerponten	art. 1.03 Nr. 4 (zonder BVA)
D	16	Fährführerschein E	Wasser- und Schifffahrtsämter, ab 11.5.2000: Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	Veerponten	art. 1.03 Nr. 4 (incl. BVA, indien geldig op zeescheepvaartwegen)
D	17	Hochrheinschifferpatent Hochrheinpatent	Regierungspräsidium Freiburg	alle schepen	art. 2.01 (incl. BVA)
D	18	Dienstberechtigungs-scheine, soweit nicht Anhang 5, laufende Nr. 9	In het bijzonder door de landmacht, Douane, Grensbewaking en politie.	Dienstvaartuigen	Tenminste art. 1.03 Nr. 4, overwegend art. 2.05 (voorzover met toevoeging zeescheepvaartwegen: incl. BVA)
D	19	Schifferdienstbuch (Mindestqualifikation Matrose)	Wasser- und Schifffahrtsämter	Schepen tot 15 m lengte	art. 1.03 Nr. 4 (zonder BVA)
F	1	Allgemeiner Befähigungsnachweis <u>mit</u> Stempelaufdruck „A“	Service de la Navigation	alle schepen	art. 2.01 (incl. BVA) und art. 2.04
F	2	Besondere Befähigungsnachweise <u>mit</u> Stempelaufdruck „A“	Service de la Navigation	alle schepen	art. 2.01 (incl. BVA) und art. 2.04
F	3	Allgemeiner Befähigungsnachweis <u>ohne</u> Stempelaufdruck „A“	Service de la Navigation	alle schepen	art. 2.01 (zonder BVA) und art. 2.04
F	4	Besondere Befähigungsnachweis <u>ohne</u> Stempelaufdruck „A“	Service de la Navigation	alle schepen	art. 2.01 (zonder BVA) und art. 2.04
F	5	Certificat de Capacité, catégories C et S	Service de la Navigation	schepen tot 15 m lengte	art. 1.03 Nr. 4 (zonder BVA)
F	6	Certificat de Capacité, catégorie P.P.	Service de la Navigation	pleziervaartuigen > 15 m lengte	art. 2.03 (zonder BVA)
NL	1	Groot Vaarbewijs II	KOF	alle schepen	art. 2.01 (incl. BVA)
NL	2	Groot Vaarbewijs I	KOF	alle Fahrzeuge	art. 2.01 (zonder BVA)
NL	3	Klein Vaarbewijs I	ANWB	Schepen tot 15 m lengte	art. 1.03 Nr. 4 (zonder BVA)
NL	4	Klein Vaarbewijs II	ANWB	Schepen tot 15 m lengte	art. 1.03 Nr. 4 (incl. BVA)

**De door de CCR als gelijkwaardig erkende
bekwaamheidsbewijzen van andere landen**

Opmerking: BVA: Bepalingen ter voorkoming van aanvaring
(Bijlage C van het RRP, nr 1.2)
(artikel 3.05, derde lid)

Land	Nr.	Aanduiding van het bekwaamheidsbewijs	Instantie die het uitgeeft	Is geldig voor	Kwalificatie stemt overeen met een Rijnpatent als bedoeld in
A	1	Kapitänspatent A	Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr	Alle schepen	art. 2.01 (zonder BVA)
A	2	Schiffsführerpatent A	Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr	Schepen tot 30 m lengte	art. 2.02 (zonder BVA)
CS	1	Befähigungszeugnis des Schiffsführer- kapitän der Klasse I	staatliche Schiffahrts- verwaltung	Alle schepen, m.u.v. drijvende werktuigen	art. 2.01 (zonder BVA)
HU	1	Schifferpatent Schiffsführer A Oklevél Hajós Képesítésröl (Hajóvezető A)	Oberste Schiffahrts- behörde	Alle schepen	art. 2.01
PL	1	Kapitän 1. Klasse der Binnenschifffahrt	Inspektorate für Binnenschifffahrt	Alle schepen	art. 2.01
PL	2	Kapitän 2. Klasse der Binnenschifffahrt	Inspektorate für Binnenschifffahrt	Schepen tot 500 pk passagiersschepen tot 300 passagiers	art. 2.02
PL	3	Leutnant der Binnenschifffahrt	Inspektorate für Binnenschifffahrt	Schepen tot 250 pk passagiersschepen 100 passagiers	art. 2.02
PL	4	Steuermann/Maschinist der Binnenschifffahrt	Inspektorate für Binnenschifffahrt	Schepen tot 40 pk	art. 2.03

7.5 Bijlage 8 bij richtlijn nr. 2 komt als volgt te luiden:

Bijlage 8 bij richtlijn nr. 2

De door de CCR erkende bekwaamheidsbewijzen voor het aantonen van de lichamelijke en geestelijke geschiktheid

1. Bekwaamheidsbewijzen

Land	Nr.	Aanduiding van het bekwaamheidsbewijs	Instantie die het uitgeeft	Opmerkingen
B	1 2 3 4	Vaarbewijs A Vaarbewijs B Vaarbewijs A+ Vermerk P Vaarbewijs B + Vermerk P	Ministerie van Verkeer en Infrastructuur	Tot de leeftijd van 50 jaar Vervolgens vanaf 65 jaar
D	1	Schifferpatent mit/ohne Erweiterung Seeschiffahrtsstraßen	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	
D	2	Schifferausweis	Wasser- und Schifffahrtsämter	
D	3	Feuerlöschbootpatent	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	
D	4	Sportschifferzeugnis	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	
D	5	Fährführerschein	Wasser- und Schifffahrtsämter	
NL	1	Groot Vaarbewijs II	KOF	
NL	2	Groot Vaarbewijs I	KOF	
CH	1	Großes Hochrheinpatent	Rheinschifffahrtsdirektion Basel	
CH	2	Kleines Hochrheinpatent	Rheinschifffahrtsdirektion Basel	
CH	3	Sportpatent für den Hochrhein	Rheinschifffahrtsdirektion Basel	
CH	4	Behördenpatent für den Hochrhein	Rheinschifffahrtsdirektion Basel	
CH	5	Führerausweis – Kategorie B und C	Kantonale Schifffahrts- und/oder Straßenverkehrsämter	

2. Medische verklaringen

Land	Nr.	Aanduiding van de medische verklaring	Instantie die het uitgeeft	Opmerkingen
	1			
	2			

8. Werkgroep Reglement van onderzoek (besluit 1997-II-28)

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. 2/2003 van 26 juni 2003

Ad artikel 10.03b, eerste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties
Brandblusmiddel water (sprinkler-brandblusinstallatie)

REMBRANDT

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste alinea, wordt aan het passagiersschip « Rembrandt » - officieel scheepsnummer 2325543 (ID nummer 41390) -, toegestaan om als blusmiddel water (sprinkler-brandblusinstallatie – high fog) toe te passen, onder de volgende voorwaarden :

1. Artikel 10.03b, tweede tot en met negende lid, is van overeenkomstige toepassing.
2. De sprinkler-brandblusinstallatie moet zijn voorzien van de toegelaten componenten (hoge druk pompen, pijpleidingen, sproeikoppen). De installatie moet geschikt zijn voor toepassing in machinekamers tot een netto volume van 500 m³ en een hoogte van het dek tot 5 m.
3. Het aantal en de opstelling van de sproeikoppen (type 202-1.76-0 1) 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.
4. De installatie moet onder de noodzakelijke druk worden gehouden; de pompen voor de watertoevoer moeten bij een vermindering van de druk in de installatie automatisch ingeschakeld worden. De pompen moeten zijn uitgerust met een aansluiting voor aanzuiging van water van buitenboord.
5. De pompen moeten alle groepen van de installatie in iedere te beschermen ruimte onder de benodigde druk tegelijkertijd kunnen bedienen. De pompen, hun schakelinrichtingen en de benodigde ventielen voor het inwerkingstellen moeten buiten de te beschermen ruimte aangebracht zijn. Een brand in de te beschermen ruimten mag de sprinklerinstallatie niet buiten bedrijf doen raken.
6. De pompen moeten door 2 aparte, van elkaar onafhankelijke energiebronnen kunnen worden gevoed. Een van deze energiebronnen moet buiten de te beschermen ruimte zijn opgesteld. Iedere energiebron afzonderlijk moet in staat zijn de installatie aan te drijven.
7. De sprinkler-brandblusinstallatie en de bedienings- en afstelrichtingen voor de installatie 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 te beschermen ruimte niet kunnen worden afgesneden.
8. De installatie moet te allen tijde direct kunnen worden ingezet. Er moet voor worden gezorgd dat de sproeikoppen niet door verontreinigingen in het water of door corrosie van de pijpleidingen, de koppen, de ventielen en de pompen verstopt raken.

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

AANBEVELING Nr. 3/2003
van 6 november 2003

Overeenkomstig artikel 2.19, derde lid

Ad artikel 8a.06 - Conformiteit

SINOx Installatie voor reiniging van uitlaatgassen (innovatie project)

SYNTHESE 11

Met toepassing van artikel 2.19, derde lid, wordt voor de hoofdaandrijvingsmotor van het motortankschip "Synthese 11" - officieel scheepsnummer 2326029 -, toegestaan om in het kader van een innovatie project af te wijken van artikel 8a.06, - Conformiteit -, onder de volgende voorwaarden :

1. In het uitlaatgassysteem is een nabehandelingssysteem van het uitlaatgas geïnstalleerd dat er voor zorgt dat de emissies van de motor van koolmonoxide (CO), koolwaterstoffen (HC), stikstofdioxide (NO_x) en deeltjes (PT) onder de in artikel 8a.02, tweede lid, vermelde waarden blijven.
2. De gewijzigde hoofdaandrijvingsmotor van het type Caterpillar 3508B DITA met het typegoedkeuringsnummer R1*1*E2E3*0005*00 en het identificatienummer 7 SM 00721 kan zonder grote problemen weer in overeenstemming met de type goedgekeurde motor worden gebracht.
3. Vóór het in bedrijf nemen van het schip wordt een bijzondere keuring overeenkomstig artikel 8a.02, zesde lid, uitgevoerd. De emissiewaarden als bedoeld in artikel 8a.02 moeten zowel voor als na de installatie voor nabehandeling van het uitlaatgas worden gemeten en geregistreerd.
4. Wijzigingen aan de motor die in samenhang met het duurzaam functioneren van de katalysatorinstallatie worden aangebracht en die van invloed zijn op de emissies van de typegekeurde motor moeten worden gedocumenteerd en behoren als bijlage* bij deze aanbeveling.
5. De bedrijfsduur van de katalysatorinstallatie en de voor een goed functioneren van deze installatie typerende parameters moeten doorlopend worden geregistreerd. Deze registraties moeten minstens zes maanden na de laatste registratie aan boord dan wel bij de eigenaar worden bewaard en op verzoek van de bevoegde autoriteit worden overlegd.
6. Iedere 12 maanden moet aan de hand van de geregistreerde parameters voor de bevoegde autoriteit het bewijs worden geleverd dat de emissiewaarden voor de in hoofdstuk 8a vermelde schadelijke stoffen duidelijk lager zijn dan de bij de typegoedkeuring opgegeven waarden. Indien dit bewijs niet kan worden geleverd moet het voldoen aan de voor de type gekeurde motor aangegeven emissiewaarden voor de in hoofdstuk 8a vermelde schadelijke stoffen na 5 jaar met controle metingen overeenkomstig artikel 8a.02, zesde lid, door een bevoegde instantie worden bevestigd.
7. Mocht de katalysator blijvend uitvallen, dan moet de motor in de type goedgekeurde toestand terug worden gebracht
8. Deze aanbeveling is van kracht tot en met 31.12.2008.

BIJLAGE
BIJ AANBEVELING Nr. 3/2003
van 6 november 2003

Wijzigingen aan de motor die in samenhang met het duurzaam functioneren van de katalysatorinstallatie zijn aangebracht en die van invloed zijn op de emissies van de typegekeurde motor

Aan de motor, genoemd onder Nr. 2 van Aanbeveling Nr. 3/2003, zijn in samenhang met het duurzaam functioneren van de katalysatorinstallatie de volgende wijzigingen aangebracht die van invloed zijn op de emissies van de typegekeurde motor:

1. Verandering van de computer programmatuur in de motor besturing. Nieuw onderdeelnummer: 227-4861.
2. Verandering van de turbogroep. Nieuw onderdeelnummer: 119-5998.

PROTOCOL 32

Goedkeuring van de rekening van de Centrale Commissie over het jaar 2002

Besluit

Na kennis genomen te hebben van het verslag van de accountant keurt de Centrale Commissie de rekening over het jaar 2002 goed.

PROTOCOL 33

Goedkeuring van de rekening over het jaar 2002 van het Administratief Centrum van de Sociale Zekerheid voor Rijnvarenden

Besluit

Na kennis genomen te hebben van het verslag van de accountant keurt de Centrale Commissie de rekening over het jaar 2002 van het Administratief Centrum van de Sociale Zekerheid goed. De rekening zal ter kennis van deze instantie worden gebracht.

PROTOCOL 34

Onderbreking van het sluisbedrijf op het Grote Kanaal van de Elzas en op de gekanaliseerde Rijn en in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek tijdens de Kerst- en Nieuwjaarsnacht

Besluit

De Centrale Commissie stelt vast dat er geen bezwaar is tegen de onderbreking van het sluisbedrijf

- op het Grote Kanaal van de Elzas en op de gekanaliseerde Rijn boven Straatsburg in de nacht van 24 op 25 , december 2003 en van 31 december 2003 op 1 januari 2004 tussen 20 uur en 6 uur, en
- op de Neder-Rijn en de Lek in de nacht van 24 op 25 december en van 25 op 26 december 2003 en van 31 december 2003 op 1 januari 2004 tussen 18 uur en 8 uur.

PROTOCOL 35

**Onderbreking van het sluisbedrijf
in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek
gedurende het weekeinde**

Besluit

De Centrale Commissie stelt vast dat er geen bezwaar is tegen de onderbreking van het sluisbedrijf in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek gedurende het weekeinde, en wel van zaterdag 20 uur tot zondag 8 uur en van zondag 20 uur tot maandag 6 uur, in de periode van 1 januari 2004 tot 31 december 2004.

PROTOCOL 36

Persbericht

Besluit

Het persbericht is goedgekeurd.

PROTOCOL 37

Datum van de volgende vergadering

Besluit

De volgende vergadering word op 27 mei 2004 om 16 uur 15 in Bazel geopend.