

**CENTRALE  
COMMISSIE  
VOOR DE  
RIJNVAART**



**NAJAARZITTING 2004**

**AANGENOMEN BESLUITEN**

**de bijlagen inbegrepen**

**(2004 - II)**

**Straatsburg, 25 november 2004**

**CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART**

**CC/R (04) 2 - Final**

**NAJAARSZITTING 2004**

**AANGENOMEN BESLUITEN**

**(2004-II)**

**Straatsburg, 25 november 2004**

# 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 het Verenigd Koninkrijk .....	2
Protocol 4: Toekenning van de waarnemersstatus aan Oostenrijk .....	3
Protocol 5: Erkenning van niet-gouvernementele organisaties .....	3
Protocol 6: Samenwerking met de Europese Commissie .....	4
Protocol 7: Samenwerking met de Donaucommissie .....	4
Protocol 8: Identificatie en registratie van binnenschepen in Europa.....	4
Protocol 9: Veiligheid voor de wisselwerking tussen schip en land/walzijde bij de overslag van gevaarlijke stoffen .....	4
Protocol 10: Stand van bekrachtigingen van de verdragen en aanvullende protocollen betreffende de CCR .....	4

## III. Economische zaken

Protocol 11: Economische situatie in de Rijnvaart .....	5
Protocol 12: Moeilijkheden waarmee de containerbinnenvaart in de zeehavens wordt geconfronteerd .....	15
Protocol 13: Verslag van het Economisch Congres .....	15

## IV. Kwesties inzake het milieu en de afvalverwijdering

Protocol 14: Gevolgen voor de binnenvaart met betrekking tot de wetgeving inzake milieubescherming .....	15
Protocol 15: Overzicht van de inwerkingtreding van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart.....	15

## V. Reglementen en technische vraagstukken

Protocol 16: Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig art. 1.22 (artt. 1.03, 1.07, 4.01 et 9.11) .....	16
Protocol 17: Wijziging van het Politiereglement door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 (Art. 4.06, hoofdstuk 6, onderdeel VI, artt. 9.10, 11.02, 12.01, 15.06 en bijlage 6) .....	17
Protocol 18: Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement .....	25
Protocol 19: Aanbevelingen voor uniforme boetes voor overtredingen van op de Rijn en de Moezel geldende politievoorschriften .....	32
Protocol 20: Reglement van onderzoek - Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig art. 1.06 (artt. 10.03, 10.03a, 10.03b) .....	33
Protocol 21: Wijziging van het Reglement van onderzoek door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig art. 1.06 (artt. 22a.05, 22b.03, 24.06 en bijlage J) .....	33
Protocol 22: Veiligheid van het vervoer van personen over water .....	35
Protocol 23: Wijzigingen in het ADNR .....	36
Protocol 24: Kennisneming van de inwerkingtredingen in de lidstaten en van de van de door de comités en werkgroepen genomen beslissingen .....	40

## VI. Beheer

Protocol 25: Goedkeuring van de rekening over het jaar 2003 van de Centrale Commissie .....	56
Protocol 26: Goedkeuring van de rekening over het jaar 2003 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden .....	56

## VII. Diversen

Protocol 27: 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 .....	56
Protocol 28: Onderbreking van het sluisbedrijf in Nederland op de Neder-Rijn en de Lek gedurende het weekeinde .....	57
Protocol 29: Persbericht .....	57
Protocol 30: Datum van de volgende vergadering .....	57



**CC/R (04) 2 – Final**  
25 november 2004

Or. f f/d/nl

## AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE NAJAARZITTING 2004

---

### 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

De Centrale Commissie

neemt kennis van de besluiten betreffende de samenstelling van de Kamer van Beroep, die respectievelijk op 20 januari en op 15 maart 2004 bij schriftelijke procedure zijn aangenomen.

#### Bijlage 1 bij Protocol 2

De Centrale Commissie heeft, op voorstel van de Duitse, Belgische, Franse, Nederlandse en Zwitserse delegaties, overeenkomstig artikel 45a van de Overeenkomst van 1963 ter herziening van de op 17 oktober 1868 te Mannheim ondertekende Rijnvaartakte, de volgende leden van de van de Kamer van Beroep van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, voor de periode van 1 januari 2004 tot en met 31 december 2009, benoemd:

Rechters :	de heer Wolfgang BALL	(Duitsland)
	de heer Herman CRAEYBECKX	(België)
	de heer Paul HAEGEL	(Frankrijk)
	de heer W.E. HAAK	(Nederland)
	de heer Adrian STAEHELIN	(Zwitserland)
Plv. rechters:	de heer Antoon VERSTREKEN	(België)
	de heer Jean-Louis VILLA	(Frankrijk)
	de heer B.C. de SAVORNIN LOHMANN	(Nederland)
	de heer Fritz RAPP	(Zwitserland)

**Bijlage 2 bij Protocol 2**

De Centrale Commissie heeft, op voorstel van de Duitse delegatie, overeenkomstig artikel 45a van de Herzene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868, in haar vormgeving van 20 november 1963, de heer Dr. Jürgen Frommelt voor de periode van 15 maart 2004 tot en met 31 december 2009 tot plaatsvervangend rechter bij de Kamer van Beroep benoemd.

**PROTOCOL 3****Toekenning van de waarnemersstatus  
aan het Verenigd Koninkrijk****Ontwerpbesluit**

De Centrale Commissie,

**I.**

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

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

vaststellende dat Het Verenigd Koninkrijk heeft verklaard de voor de waarnemersstatus bij de CCR geldende voorschriften te accepteren,

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

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

besluit tot het toekennen van de waarnemersstatus aan het Verenigd Koninkrijk;

**II.**

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

## PROTOCOL 4

### Toekenning van de waarnemersstatus aan Oostenrijk

#### Besluit

De Centrale Commissie,

#### I.

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

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

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

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

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

besluit tot het toekennen van de waarnemersstatus aan Oostenrijk;

#### II.

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

## PROTOCOL 5

### Erkenning van niet-gouvernementele organisaties

#### (PIANC)

#### Besluit

De Centrale Commissie,

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

gezien het verzoek tot erkenning van de International Navigation Association (PIANC) en de brief van 21 september 2004 waarmee deze vereniging zich tot het naleven van de regels geldend voor de status van een erkende niet-gouvernementele organisatie verbindt,

gezien het feit dat de PIANC op internationaal niveau representatief is voor alle bij de scheepvaart betrokken vakgebieden, in het bijzonder de deskundigen in infrastructuur, milieu en informatiesystemen,

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

- bevordering van de binnenvaart en verbetering van haar concurrentievermogen;
- bevordering van maatregelen ter verbetering van de infrastructuur en ter ontwikkeling van de binnenhavens;
- bevordering van technische innovaties;
- toekomstgericht onderzoek naar de technologische, economische en sociale ontwikkeling van de binnenvaart;
- verbetering van het imago van de binnenvaart;

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

#### **PROTOCOL 6**

##### **Samenwerking met de Europese Commissie**

Geen besluit.

#### **PROTOCOL 7**

##### **Samenwerking met de Donaucommissie**

Geen besluit.

#### **PROTOCOL 8**

##### **Identificatie en registratie van binnenschepen in Europa**

Geen besluit.

#### **PROTOCOL 9**

##### **Veiligheid voor de wisselwerking tussen schip en land/walzijde bij de overslag van gevaarlijke stoffen**

Geen besluit.

#### **PROTOCOL 10**

##### **Stand van bekrachtigingen van de verdragen en aanvullende protocollen betreffende de CCR**

Geen besluit.



**PROTOCOL 11****Economische situatie van de Rijnvaart****Besluit**

De Centrale Commissie,

na kennisneming 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 2004 en de vooruitzichten voor het gehele jaar.

**Bijlage bij protocol 11****Verslag aan de Centrale Commissie over de economische situatie  
van de Rijnvaart****Eerste halfjaar 2004 en vooruitzichten voor het gehele jaar****I Algemeen****a) Algemene situatie**

In de loop van het eerste halfjaar 2004, is het vervoerde volume op de Rijn ten opzichte van het eerste halfjaar 2003 met 1,3% toegenomen, terwijl voor de vervoersprestatie een lichte afname van - 2,5% werd geregistreerd. Deze ontwikkeling is enerzijds aan de stabiele waterstanden en anderzijds aan een aanhoudende vraag naar vervoer vanwege een grote toename van de aanvoer in de zeehavens toe te schrijven. Globaal genomen is het vervoer in de afvaart met 3,8% toegenomen maar stagneerde het vervoer in de opvaart, uitgezonderd de containervaart.

**b) Waterstanden**

Afgezien van een korte periode van hoogwaterstanden in januari 2004, lijken de waterstanden van dit jaar relatief stabiel, al was het in het eerste halfjaar 2004 en in de daaropvolgende zomermaanden niet altijd mogelijk de schepen vol te beladen. Deze situatie tekent zich scherp af tegen de situatie in het tweede halfjaar 2003 met uitermate slechte omstandigheden vanwege de lage waterstand.

**c) Brandstofprijzen**

In het tweede kwartaal 2004 is, in navolging van de tendens op de wereldmarkt van aardolie, de brandstofprijs sterk gestegen. De daaropvolgende maanden accentueerde die tendens zich, waardoor de lasten van de scheepsexploitanten van de binnenvaart toenamen en hun investeringscapaciteit in het onderhoud van de schepen evenredig afnam.

## II Situatie in de droge lading

### a) Vervoerd volume

Ten opzichte van het eerste halfjaar 2003 is het vervoerde volume in de drogeladingsector globaal met 4,5% toegenomen.

#### *Landbouwsector*

Ten opzichte van het eerste halfjaar 2003 werd een afname van het vervoer van landbouwproducten waargenomen, die in de loop van het eerste halfjaar 2004 een dieptepunt van -17% bereikte. Het vervoer van levensmiddelen en veevoer nam zowel in de opvaart als in de afvaart met gemiddeld 3,8% toe. De verklaring hiervan is kennelijk dat bij gunstige waterstanden de vraag naar vervoer over de binnenwateren ten opzichte van andere vervoerswijzen toeneemt, vanwege de beschikbare laadruimte en het concurrentievermogen van de binnenvaart. Zo kan ook de toename van het vervoer van meststoffen met 3,7% worden verklaard.

Bij gunstige waterstanden zou deze tendens zich in de volgende maanden kunnen voortzetten, maar er dient rekening te worden gehouden met de seizoensgebondenheid van dergelijk vervoer.

#### *Staalsector*

Het vervoer van erts en metaalschroot is met 2,9% in de opvaart toegenomen en het vervoer van metaalproducten met +1,9%. Deze lichte toename is terug te schrijven op een aanhoudend grote vraag van de Europese staalindustriesector, waar in het eerste halfjaar 2004 een globale toename van 4,5% van de productie werd geregistreerd. Gezien de vraag op de wereldmarkt in de staalsector zal deze tendens naar alle waarschijnlijkheid minstens tot eind volgend jaar blijven aanhouden, zelfs als de pariteit van de euro ten opzichte van de dollar ongunstig is voor de Europese export.

#### *Kolensector*

In de loop van het eerste halfjaar 2004 is ten opzichte van het eerste halfjaar 2003 het vervoer van de vaste minerale brandstoffen op de Rijn met meer dan 10% toegenomen. Rekening houdend met het concurrentievermogen van de stoomkolenprijs ten opzichte van de olieprijs, is die toename op de aanhoudende vraag van de staalsector en de krachtcentrales terug te voeren.

In de komende maanden komt er zeer waarschijnlijk geen verandering in deze situatie, omdat de olieprijsen tot nu toe bleven stijgen en er in de staalsector geen teruggang wordt verwacht. Met de winter in aantocht en het daarmee samengaande elektriciteitsverbruik zal in het bijzonder de vraag naar stoomkolen aanhouden.

#### *Zand, grind, steen, aarde en bouwmaterialen*

Voor het eerst in twee jaar werd zowel in de opvaart als in de afvaart een toename van circa 4,9% van het vervoer van bouwmaterialen geregistreerd. Waarschijnlijk is deze toename aan de gunstige waterstanden evenals aan het gebruik van beschikbare laar ruimten voor dit vervoer en niet aan een structurele wending in de sector toe te schrijven.

### b) Vrachtprijsontwikkeling

In de loop van het eerste halfjaar 2004 bleven de vrachten op een relatief stabiel laag niveau. In de zomer werd een licht stijgende tendens waarneembaar. De stabiliteit van de waterstanden op een niveau dat niet altijd een volle belading toeliet, had buiten twijfel een effect op het niveau van de vrachten.

### c) Containervervoer

In de loop van het eerste halfjaar 2004 werd op de Rijn een sterke toename van het containervervoer geregistreerd. Zo is het vervoer van volle containers met 14,7% en van lege containers met 19% toegenomen.

Tegelijkertijd dient te worden opgemerkt dat in die periode de overslag in de belangrijkste zeehavens (uit- en ingaand) met 12,6% in TEU zijn toegenomen, hetgeen waarschijnlijk inhoudt dat het marktaandeel van de binnenvaart groter is geworden.

Als de verzadiging van de overslagcapaciteiten in de zeehavens daarentegen niet ten nadele van de binnenvaart was geweest, dan had dit groeipercentage nog groter kunnen zijn. Het is wenselijk bij de betrokken terminals zo snel mogelijk een oplossing te vinden, zodat de Rijn- en binnenvaart volledig aan de verwachtingen van de klanten kan beantwoorden en dat zij het marktaandeel in de containervaart dat haar toekomt ten volle kan benutten.

### III Situatie in de tankvaart

#### a) Vervoerd volume

In het eerste halfjaar 2004 is het globaal vervoerde volume in de tankvaart afgenomen, terwijl de conjunctuur in de chemische sector gunstig was.

##### *Olieproducten*

In de loop van het eerste halfjaar 2004 werd ten opzichte van het eerste halfjaar 2003 een sterke afname van meer dan 10% van het vervoer van olieproducten geregistreerd. Deze ontwikkeling is terug te voeren op de olieprijs die reeds in maart zo hoog was dat de eindverbruikers ertoe werden aangezet de koop uit te stellen in afwachting van lagere prijzen. In het najaar is de vraag naar vervoer op een laag niveau gebleven, aangezien de prijzen tot meer dan 50 dollar per vat opliepen, waardoor de leveringen werden beperkt tot het hoognodige in frequentie en hoeveelheid.

##### *Chemische sector*

De verwachte opleving van de conjunctuur in de chemische sector is eindelijk begonnen. In de loop van het eerste halfjaar 2004 resulteerde deze opleving in een toename van 2,4% van het vervoerde volume voor de binnenvaart. Gezien de vooruitzichten van deze sector zou de komende maanden de vraag naar vervoer hiervoor in lichte mate moeten blijven stijgen.

#### b) Vrachtenontwikkeling

In de context van een zwakke vraag naar vervoer en redelijk gunstige waterstanden bleef de vrachtenontwikkeling in de loop van het eerste halfjaar 2004 op een laag niveau, uitgezonderd een bijzonder kortstondige stijging van het niveau in maart. In deze situatie is geen werkelijke verbetering gekomen omdat de markt in het begin van het najaar nauwelijks is opgeleefd. Alleen wanneer de aardoliekoers op de wereldmarkt aanzienlijk vermindert, zou de vraag naar nieuwe aanvoer kunnen stimuleren, waarmee een duidelijke toename van de vrachten gepaard zou gaan.

### IV Ontwikkeling van het aanbod in de laadruimte

Als voorzien, is een beduidend aantal nieuwe schepen in de vaart gebracht, zowel in de droge landing als in de tankvaart, waarbij het voornamelijk om grote eenheden gaat. Gezien het risico van overcapaciteit vraagt de situatie, in het bijzonder in de tankvaart, om een verscherpte aandacht. Buiten de door de nationale overheden verstrekte cijfers betreffende de in de eerste drie kwartalen van het jaar in de vaart gebrachte schepen, maakte het bedrijfsleven eind oktober 2004 vermelding van circa 45 nieuwe eenheden op de markt. Het in de vaart brengen van deze grotere en technisch gezien beter ontwikkelde eenheden, had niet tot gevolg dat gelijktijdig oude evenwaardige capaciteiten uit de vaart werden gehaald. Behalve gedurende periodes van lage waterstand en op ondiepe vaarwegen hebben die nieuwe eenheden natuurlijk de voorkeur van de verladers, hetgeen in de komende jaren een structureel verstoord evenwicht ten gevolge kan hebben. Het is van belang dat de investeerders rekening houden met consequenties voor de ontwikkeling van de markt in de betrokken sectoren alvorens zij over gaan tot een investering in nieuwe laadruimte.

## **V Situatie in de modalsplit**

De problemen die zich als gevolg van een te krappe capaciteit voor de overslag van containers in de zeehavens voordoen, belemmeren de binnenvaart. Indien de betrokken terminals niet spoedig een oplossing vinden die de Rijn- en binnenvaart in staat stelt volledig aan de verwachtingen van haar klanten te voldoen, dan moet er rekening mee worden gehouden dat de binnenvaart in het segment containervervoer marktaandeel aan de andere vervoerswijzen over land verliest.

Voorts is in de sector bouwmaterialen het aanbod van de laadruimte op de markt relatief ruim en zijn de vrachtprijzen, onder andere dankzij optimale waterstanden, laag, hetgeen een toename van het vervoerde volume voor dit soort goederen ten voordele van de binnenvaart met zich meebrengt.

## **VI Conclusies en vooruitzichten**

In het eerste halfjaar 2004 nam in de drogeladingsector het vervoerde volume in geringe mate toe, in een context van waterstanden die redelijk stabiel waren. Deze ontwikkeling is toe te schrijven aan de aanhoudende activiteit in de zeehavens. In deze situatie treedt in de komende maanden waarschijnlijk geen verandering op, gezien de vraag naar staal op de wereldmarkt en de massieve aanvoer van containers in de zeehavens. Ondanks de inspanningen die worden gedaan kon de toenemende verzadiging van de overslagplaatsen van containers in de zeehavens tot nu toe niet worden verholpen.

Voor het vervoer van olieproducten in de tankvaart werd het jaar als betrekkelijk ongunstig beschouwd, hetgeen is toe te schrijven aan een zwakke vraag, gecombineerd met lage vrachtprijzen en een hoge brandstofprijs. Daarentegen waren de omstandigheden voor het vervoer van chemische producten bevredigender.

In alle sectoren van de binnenvaart leidt de prijsstijging van de gasolie tot een niet te veronachtzamen stijging van de bedrijfskosten.

Voor de tankvaart, waar een structurele overcapaciteit dreigt, is de toename van de capaciteit op de markt bijzonder verontrustend, aangezien het in de vaart brengen van nieuwe eenheden niet tegelijkertijd wordt gecompenseerd met het uit de markt nemen van oude tonnages en aangezien de vervoersvraag in dit segment stagneert.

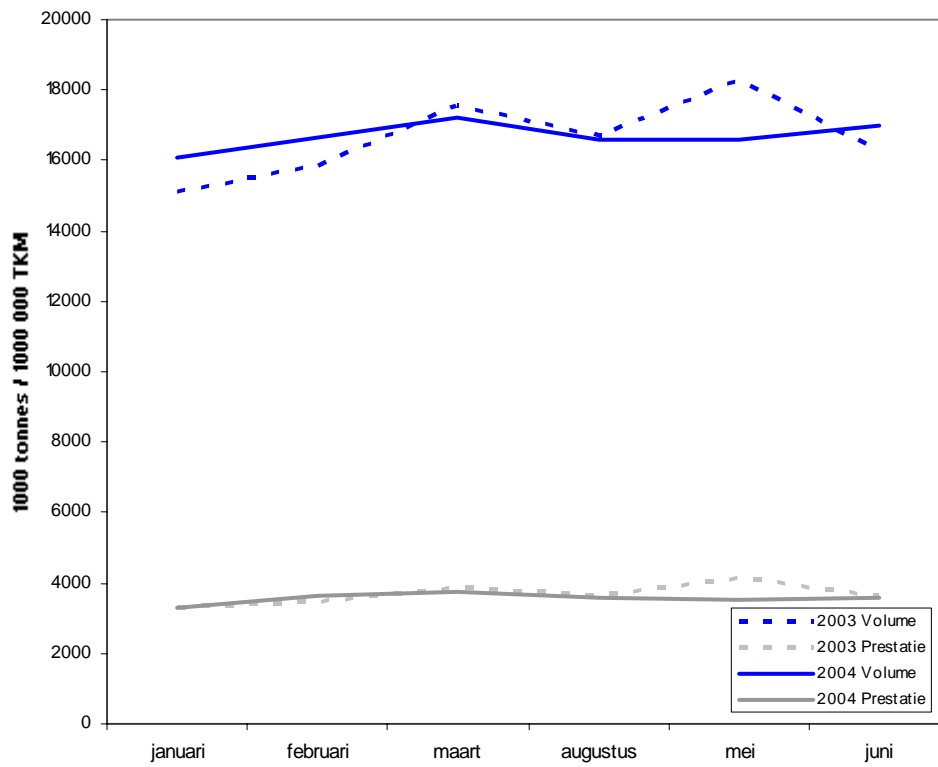
## Goederenvervoer op de traditionele Rijn (halfjaar)

Eerste halfjaar 2004	totaal		afvaart		opvaart	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
0 Landbouwproducten	3914	837	2399	553	1515	284
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	5844	1321	2239	405	3606	915
2 Vaste minerale brandstoffen	13490	2765	683	54	12807	2712
3 Aardolieproducten	15107	3878	3362	690	11745	3189
4 Ertsen, metaalafval	18520	2257	1120	190	17402	2068
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	5705	1183	3327	576	2378	607
6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	20328	4107	15256	3114	5072	993
7 Meststoffen	2562	706	910	250	1652	455
8 Chemische producten	7601	1610	3080	486	4522	1124
9 Voertuigen, machines en overige goederen	8996	2899	5884	1841	3111	1059
99 daaronder andere transporten	8358	2760	5387	1723	2971	1038
<b>Totaal</b>	<b>102067</b>	<b>21563</b>	<b>38260</b>	<b>8159</b>	<b>63810</b>	<b>13406</b>

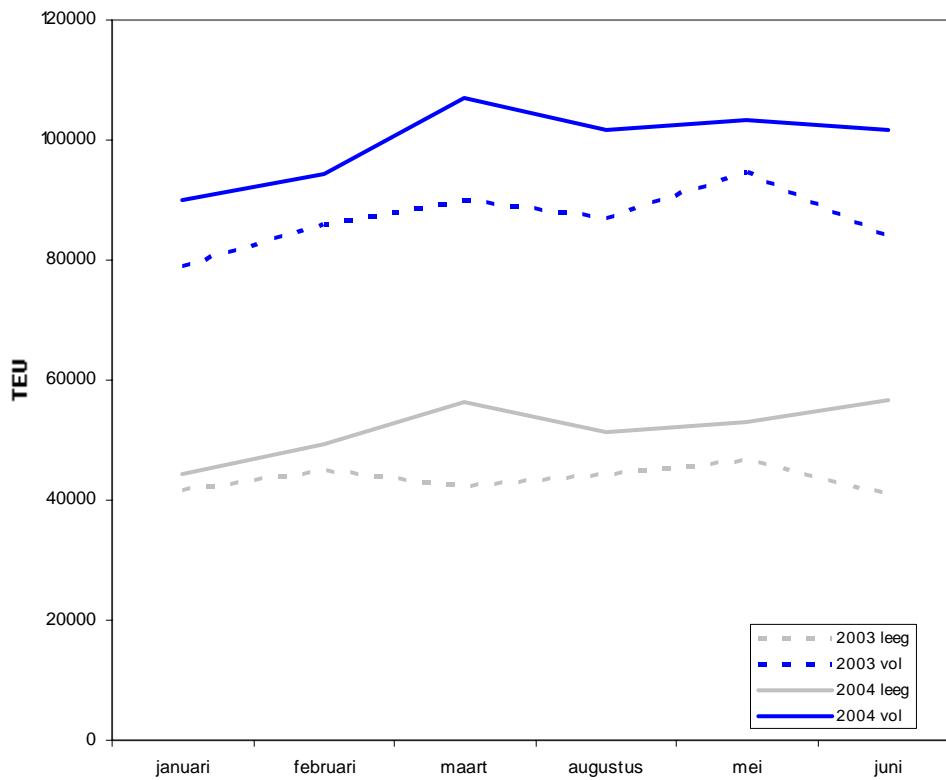
Eerste halfjaar 2003	totaal		afvaart		opvaart	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
0 Landbouwproducten	4714	1132	3380	893	1335	239
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	5630	1408	2103	434	3528	973
2 Vaste minerale brandstoffen	12182	2738	253	26	11929	2711
3 Aardolieproducten	16831	4626	2821	629	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 producten	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
<b>Totaal</b>	<b>100720</b>	<b>22121</b>	<b>36861</b>	<b>8070</b>	<b>63865</b>	<b>14049</b>

Ontwikkeling tussen het eerste halfjaar 2003 en het eerste halfjaar 2004 (en %)						
0 Landbouwproducten	-16,97	-26,06	-29,02	-38,07	13,48	18,83
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	3,80	-6,18	6,47	-6,68	2,21	-5,96
2 Vaste minerale brandstoffen	10,74	0,99	169,96	107,69	7,36	0,04
3 Aardolieproducten	-10,24	-16,17	19,18	9,70	-16,17	-20,22
4 Ertsen, metaalafval	2,38	-0,66	-5,08	4,97	2,90	-1,15
5 IJzer, staal en non-ferrometalen	-2,14	-0,84	-4,83	-4,32	1,89	2,53
6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	4,86	6,23	4,92	5,85	4,69	7,47
7 Meststoffen	3,68	8,28	2,59	5,93	4,29	9,90
8 Chemische producten	2,41	-3,01	5,48	-4,89	0,40	-2,09
9 Voertuigen, machines en overige goederen	10,19	12,63	11,44	13,92	7,87	10,43
99 daaronder andere transporten	12,46	13,72	13,65	15,33	10,36	11,25
<b>Totaal</b>	<b>1,34</b>	<b>-2,52</b>	<b>3,80</b>	<b>1,10</b>	<b>-0,09</b>	<b>-4,58</b>

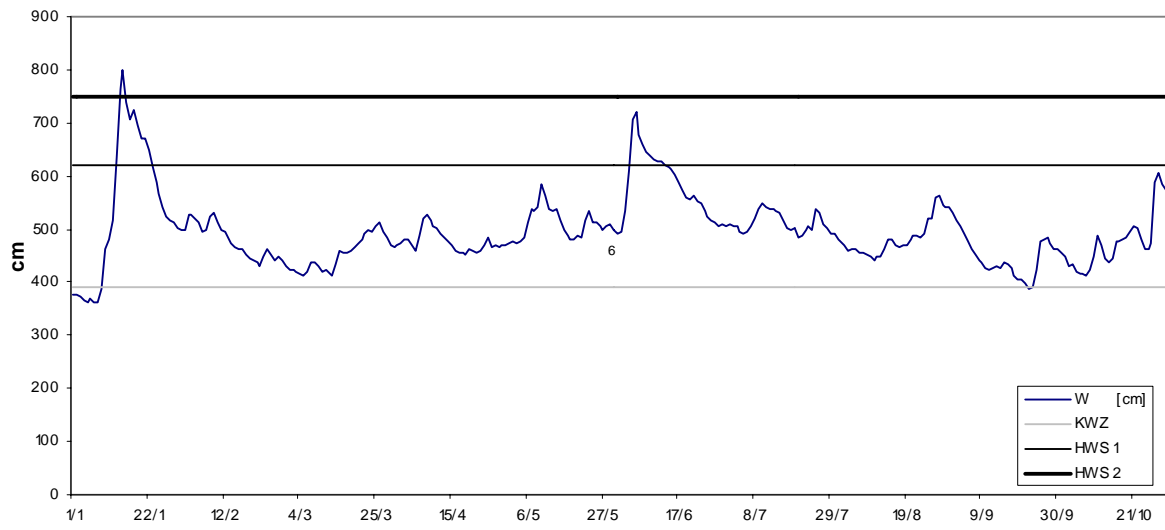
### Maandelijkse ontwikkeling van het traditionele Rijnvervoer



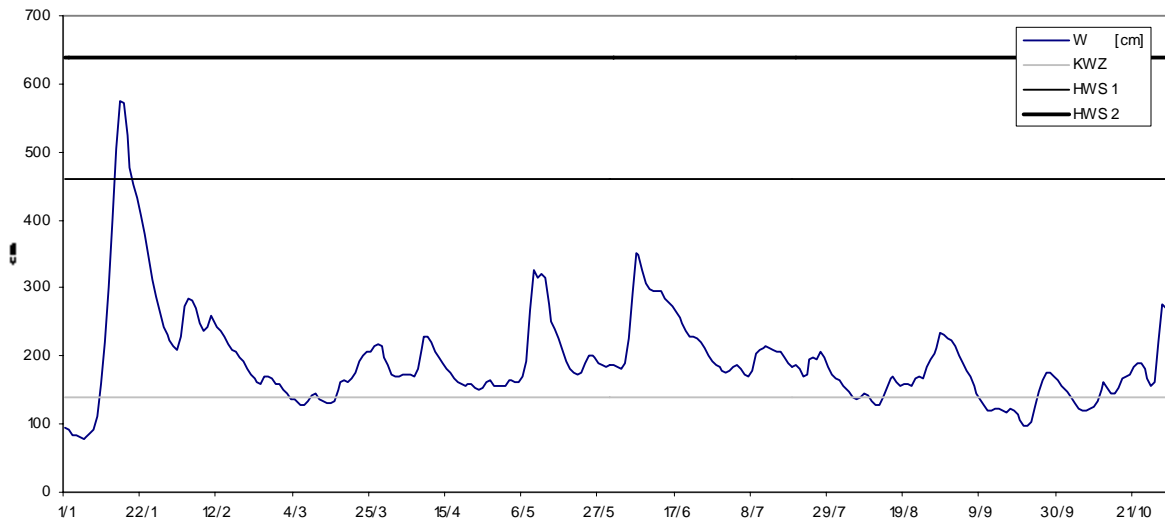
### Maandelijkse containervervoer op de traditionele Rijn in TEU



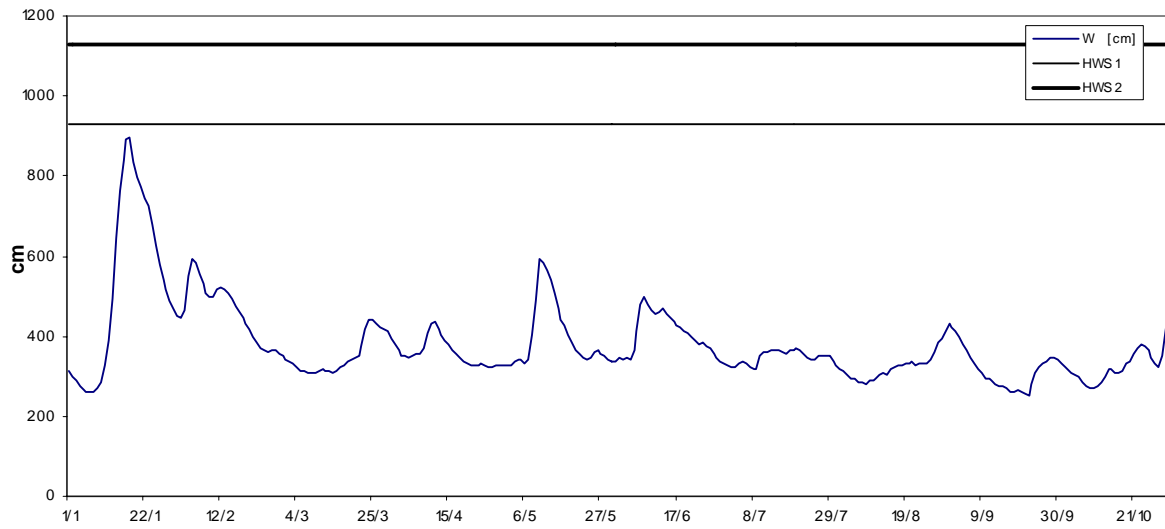
**Waterstand bij Maxau**



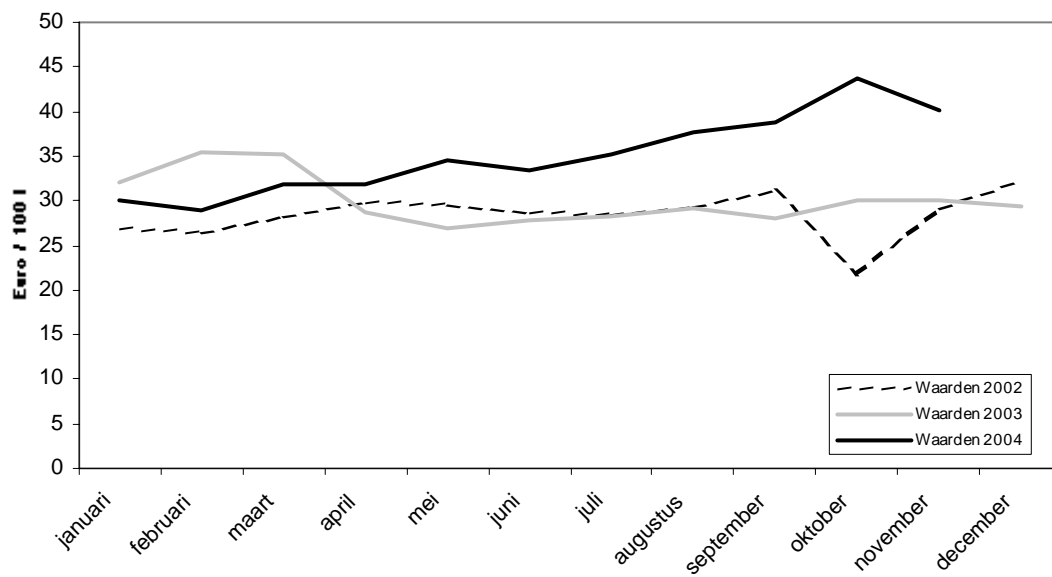
**Waterstand bij Kaub**



### Waterstand bij Ruhrort

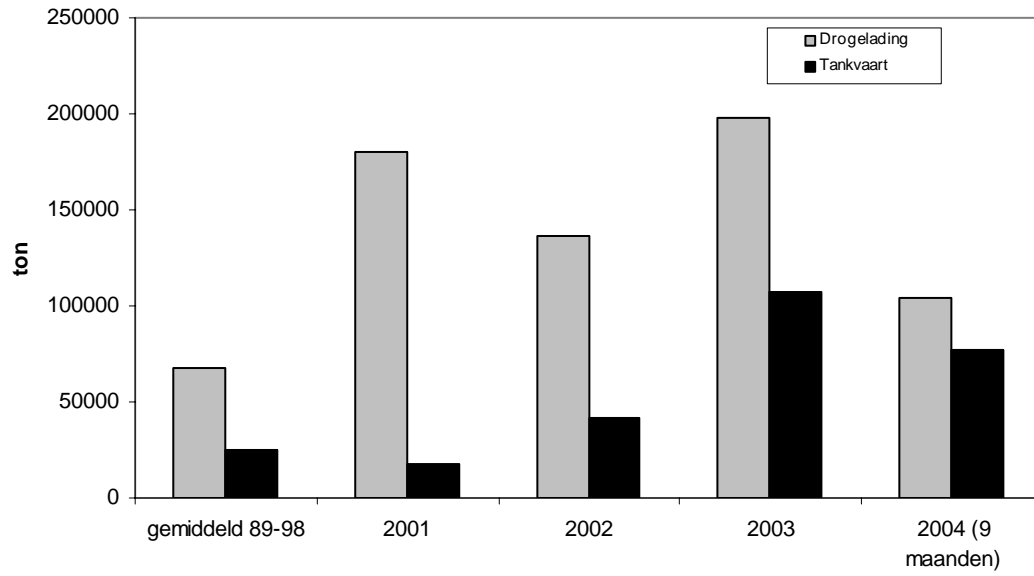


### Prijzontwikkeling van de gasolie





### Op de markt gezette capaciteiten



## Nieuwbouw in 2004

Vloot	Motorvrachtschepen			Vrachtduwbakken			Motortankschepen			Tankduwbakken		Duwboten	
	Aantal	Tonnage	gem.	Aantal	Tonnage	gem.	Aantal	Tonnage	gem.	Aantal	Tonnage	Aantal	Vermogen
<b>Duitsland</b>	3	7371	2457	0	0		0	0		0	0	0	0
<b>België</b>	2	1499	750	3	4155	1385	3	8502	2834	0	0	0	0
<b>Frankrijk</b>	Geen gegevens beschikbaar												
<b>Nederland</b>	14	51756	3697	19	39321	2070	17	68154	4009	0	0	1	304
<b>Zwitserland</b>	0	0		0	0		0	0		0	0	0	0
<b>Totaal</b>	<b>19</b>	<b>60626</b>	<b>2708</b>	<b>22</b>	<b>43476</b>	<b>1958</b>	<b>20</b>	<b>76656</b>	<b>3771</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>304</b>

**Totale tonnage droge lading: 104102**

**Totale tonnage tanklading: 76656**

(Voor Nederland wordt bij de tonnages eveneens rekening gehouden met de capaciteitsaanwinst door verlenging van bestaande schepen)

De gemiddelde capaciteit wordt uitsluitend voor de nieuwbouw berekend.

**PROTOCOL 12**

**Moeilijkheden waarmee de containerbinnenvaart in de zeehavens wordt geconfronteerd**

Geen besluit.

**PROTOCOL 13**

**Verslag van het Economisch Congres**

Geen besluit.

**PROTOCOL 14**

**Gevolgen voor de binnenvaart met betrekking tot de wetgeving inzake milieubescherming**

Geen besluit.

**PROTOCOL 15**

**Overzicht van de inwerkingtreding van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart**

**Besluit**

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar Besluit 2002-I-21,

vaststellende dat ondanks de naar voren gebrachte preciseringen geen enkele duidelijkheid gegeven kan worden, die de verwachting, dat het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart op korte termijn in werking kan treden, rechtvaardigt,

verzoekt de lidstaten die het verdrag nog niet hebben bekrachtigd de nodige informatie te verstrekken aan de hand waarvan kan worden geschat binnen welke termijn het verdrag inwerking zal kunnen treden,

geeft opdracht aan haar comité afvalverwijdering en milieubescherming, de mogelijke inwerkingstelling van een financieringsregeling evenals de mogelijke toepassing van de andere grondbeginselen van het genoemde verdrag, op basis van de nationale wetgeving in de betrokken staten te onderzoeken,

geeft opdracht aan het genoemde comité haar daaromtrent tijdens de voorjaarzitting 2005 verslag uit te brengen.

## **PROTOCOL 16**

### **Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig art. 1.22 (artt. 1.03, 1.07, 4.01 en 9.11)**

#### **Besluit**

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

- a. Art. 1.03, vierde lid – Belemmering in het functioneren van de dienstdoende leden van de bemanning  
(aangenomen bij besluit 2001-II-15),
- b. Art. 1.07, tweede lid – vrij zicht  
(aangenomen besluit 2001-II-15),
- c. Art. 4.01, tweede lid – lichtsein tijdens het geven van geluidsseinen  
(aangenomen bij besluit 2002-II-15),
- d. Art. 9.11 – Varen bij slecht zicht benedenstrooms van het Spijksche Veer  
(aangenomen bij besluit 2003-I-20).

De voorschriften bedoeld in de onderdelen a en d gelden van 1 april 2005 tot en met 31 maart 2006.

De voorschriften bedoeld in onderdeel b gelden van 1 april 2005 tot en met 31 maart 2008.

De voorschriften bedoeld in onderdeel c gelden van 1 oktober 2005 tot en met 31 maart 2006.

## PROTOCOL 17

### Wijziging van het Politiereglement door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22

(art. 4.06, hoofdstuk 6, onderdeel VI, artt. 9.10, 11.02, 12.01, 15.06 en bijlage 6)

#### 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 de wijzigingen van artikel 4.06, eerste lid, van hoofdstuk 6, onderdeel VI, van artt. 9.10, 11.02, derde lid, van artikel 12.01, eerste en zesde lid, van artikel 15.06, eerste en tweede lid, alsmede van bijlage 6, onderdeel G, van het Rijnvaartpolitiereglement, die in de bijlagen 1 en 2 van dit besluit zijn vermeld.

De in de bijlage 1 vermelde wijzigingen gelden van 1 april 2005 tot en met 31 maart 2006, en de in bijlage 2 vermelde wijzigingen gelden van 1 april 2005 tot en met 31 maart 2008.

De voorschriften van tijdelijke aard ten aanzien van de in de bijlagen vermelde bepalingen, die vóór 25 november 2004 zijn vastgesteld en die op dat tijdstip nog van kracht zijn, vervallen met ingang van 1 april 2005.

#### Bijlage 1 bij protocol 17

##### 1. Artikel 4.06, eerste lid, komt te luiden:

„1. Een schip mag slechts gebruik maken van radar indien:

- a) het is uitgerust met een voor de behoeften van de binnenvaart geschikte radarinstallatie en een aanwijzer van de snelheid van draaiing van het schip, die goed functioneren en die van een type zijn dat voor de Rijn is goedgekeurd door de bevoegde autoriteit van één van de Rijnsoeverstaten of van België. Dit is ook van toepassing op Inland ECDIS apparaten die gebruik kunnen maken van Inland ECDIS met geïntegreerd radarbeeld voor het voeren van het schip (navigatie modus). Een niet vrij-varende veerpont behoeft echter niet te zijn uitgerust met een aanwijzer van de snelheid van draaiing;
- b) zich aan boord een persoon bevindt, die houder is van het radarpatent dan wel van een ander overeenkomstig het Reglement radarpatenten erkend diploma. Bij goed zicht mag echter van radar gebruik worden gemaakt teneinde hiermede te oefenen, zonder dat zich een zodanig persoon aan boord bevindt.

Een klein schip moet bovendien zijn uitgerust met een marifooninstallatie voor het schip--schip verkeer, die goed functioneert.”

2. De artikelen 6.30 tot en met 6.34 worden als volgt gewijzigd:

## **“VI. SLECHT ZICHT; GEBRUIK VAN RADAR**

### **Artikel 6.30**

#### *Alle varende schepen bij slecht zicht*

1. Bij slecht zicht moeten alle schepen gebruik maken van radar.
2. Elk schip moet bij slecht zicht een snelheid aanhouden die is aangepast aan de mate van beperking van het zicht, aan de aanwezigheid en de bewegingen van andere schepen en aan de plaatselijke omstandigheden. Het moet aan de andere schepen de voor de veiligheid van de scheepvaart noodzakelijke inlichtingen geven.
3. Een schip moet bij het gaan stilliggen bij slecht zicht de vaargeul zoveel mogelijk vrij maken.
4. Een klein schip mag bij slecht zicht slechts varen indien het op kanaal 10 of op het daartoe door de bevoegde autoriteit aangewezen andere kanaal uitluistert.
5. Een schip en een samenstel, die geen gebruik van radar kunnen maken, moeten bij slecht zicht onverwijld een ligplaats opzoeken.

### **Artikel 6.31**

#### *Stilliggende schepen*

1. Een schip dat in de vaargeul of in de nabijheid daarvan buiten havens of in het bijzonder daartoe door de bevoegde autoriteit bestemde plaatsen stilligt moet bij slecht zicht op de marifoon uitluisteren. Zodra het via de marifoon hoort dat andere schepen naderen dan wel zodra en zolang het van een naderend schip het geluidsein, voorgeschreven bij artikel 6.32, tweede lid onder d, of artikel 6.33, onder b, hoort, moet het via de marifoon zijn positie opgeven.
2. Een schip, bedoeld in het eerste lid, dat geen gebruik van marifoon kan maken moet, zodra en zolang het van een naderend schip het geluidsein, voorgeschreven bij artikel 6.32, tweede lid onder d, of artikel 6.33, onder b, hoort, als mistsein "één reeks klokslagen" geven. Het schip moet dit sein herhalen met tussenpozen van ten hoogste één minuut.
3. Het eerste en tweede lid zijn niet van toepassing op andere schepen van een duwstel dan de duwboot. Bij een gekoppeld samenstel zijn zij slechts op één schip van het samenstel van toepassing.

## Artikel 6.32

### *Op radar varende schepen*

1. Een schip mag slechts op radar varen indien zowel een persoon die houder is van het Rijnpatent dan wel een ander bewijs van vaarbekwaamheid erkend volgens het Reglement Rijnpatenten voor het te bevaren riviergedeelte, alsmede van het radarpatent als bedoeld in het Reglement radarpatenten, als een tweede persoon die met deze wijze van varen voldoende op de hoogte is, zich voortdurend in de stuurhut bevinden.  
Indien in het certificaat van onderzoek is aangetekend dat het schip is uitgerust met een éénmansstuurstelling voor het varen op radar, behoeft de tweede persoon zich niet voortdurend in de stuurhut te bevinden.
2. Bij het ontmoeten en het voorbijvaren moeten de volgende bepalingen in acht worden genomen:
  - a) Een in opvaart op radar varend schip moet, zodra het op het scherm tegemoet komende schepen bemerkt dan wel het een vak van de vaarweg nadert waar zich schepen zouden kunnen bevinden die nog niet op het scherm te zien zijn, per marifoon aan die schepen zijn categorie, zijn naam, zijn vaarrichting en zijn positie opgeven en met hen het voorbijvaren afspreken.
  - b) Een in afvaart op radar varend schip echter dat op het scherm een schip bemerkt, waarvan de positie of het gedrag tot een gevaarlijke situatie zou kunnen leiden en dat zich via de marifoon niet heeft gemeld, moet via de marifoon dit schip op de gevaarlijke situatie wijzen en het voorbijvaren afspreken.
  - c) Elk op radar varend schip dat via de marifoon wordt opgeroepen moet per marifoon antwoorden en zijn categorie, zijn naam, zijn vaarrichting en zijn positie opgeven. Het moet dan met de tegemoet komende schepen het voorbijvaren afspreken; een klein schip mag evenwel slechts aangeven naar welke zijde het uitwijkt.
  - d. Wanneer met de van de andere kant komende schepen geen marifoon contact tot stand komt moet het opvarende schip:
    - “één lange stoot” geven en dit sein zo dikwijls als nodig is herhalen, en
    - de snelheid verminderen en zo nodig stilhouden.

Dit geldt eveneens voor elk op radar varend schip dat met een schip, dat in of in de nabijheid van de vaargeul stilligt, geen marifoon contact tot stand kan brengen.
3. Het eerste en het tweede lid gelden ingeval van een duwstel en een gekoppeld samenstel alleen voor het schip aan boord waarvan zich de schipper van het samenstel bevindt.

### Artikel 6.33

#### *Niet op radar varende schepen*

Een schip en een samenstel, die geen gebruik van radar kunnen maken en die een ligplaats moeten opzoeken, moeten tijdens de vaart naar deze ligplaats de volgende bepalingen in acht nemen:

- a) Zij moeten zoveel mogelijk de zijde van de vaargeul aanhouden.
- b) Een alleenvarend schip en een schip aan boord waarvan zich de schipper van een samenstel bevindt, moeten als mistsein "één lange stoot" geven. Dit sein moet worden herhaald met tussenpozen van ten hoogste één minuut. Het moet voorop een uitkijk hebben, die zich óf binnen gezichts- of gehoorsafstand van de schipper bevindt óf een spreekverbinding met hem heeft. Bij een samenstel behoeft alleen het voorste schip een uitkijk te hebben.
- c) Zodra het schip via marifoon door een ander schip wordt aangeropen, moet het per marifoon antwoorden en zijn categorie, zijn naam, zijn vaarrichting en zijn positie opgeven en aangeven dat het niet op radar vaart en op weg is naar een ligplaats. Het moet daarna met het andere schip het voorbijvaren afspreken.
- d) Zodra het schip het mistsein van een ander schip hoort, waarmee geen marifooncontact tot stand komt, moet het:
  - indien het zich in de nabijheid van een oever bevindt, deze oever aanhouden en daar, zo nodig, gaan stilliggen, totdat het voorbijvaren heeft plaatsgevonden;
  - indien het zich niet in de nabijheid van een oever bevindt, de vaargeul zoveel mogelijk en zo snel mogelijk vrijmaken.

### Artikel 6.34

(vervallen)".

3. Bijlage 6, onderdeel G komt te luiden:

#### "G. Seinen bij slecht zicht

- a) Alleenvarend schip of samenstel dat niet op radar vaart  


1 lange stoot die tenminste elke minuut wordt herhaald	Artikel 6.33, onder b
---	-----------------------
- b) Op radar varend schip, wanneer er geen marifooncontact tot stand komt  


1 lange stoot, herhaald	Artikel 6.32, tweede lid, onder d
----------------------------	-----------------------------------
- c) Stilliggend schip  


1 reeks klokslagen die tenminste elke minuut wordt herhaald	Artikel 6.31, tweede lid"
--	---------------------------



**Bijlage 2 bij protocol 17**

1. *Artikel 9.10 komt te luiden:*

**“Artikel 9.10**

Optische tekens en vaarregels voor multifunctionele schepen van het Franse en het Duitse leger

1. Een varend multifunctioneel schip:
  - a) van het Franse leger tussen Basel (km 168,450) en Lauterburg (km 352,00), en
  - b) van het Duitse leger tussen de sluizen te Iffezheim (km 334,00) en het Spijksche Veer (km 857,40)

moet des nachts de lichten, bedoeld in artikel 3.08, eerste lid, voeren en ongeveer 1 m boven het toplicht als bijkomend teken, dat ook des daags moet worden gevoerd:

een geel gewoon of helder rondom schijnend flikkerlicht.

2. Een schip als bedoeld in het eerste lid moet zich tijdens de vaart als klein schip gedragen. De artikelen 6.02 en 6.02a, eerste en derde lid, zijn van toepassing.”

## 2. De vermelding van artikel 11.02, derde lid, punt 1, komt te luiden:

	Gedeelte	Lengte in m	Breedte in m	
"3.1	<b>Basel (km 166,64) t/m Sluizen Iffezheim (km 334,00)</b>			
	a. Sluizen Kembs			
	aa.	westelijke sluiskolk	180	22,90
	bb.	oostelijke sluiskolk	186,50	22,90
	b. Sluis Ottmarsheim			
	aa.	grote sluis	183	22,80
	bb.	kleine sluis	183	11,45
	c. Sluizen Fessenheim, Vogelgrün, Marckolsheim en Rhinau			
	aa.	grote sluis	183	22,80
	bb.	kleine sluis	183	11,45
	Deze lengte mag met toestemming van de bevoegde autoriteit worden verhoogd tot 185 m. In dit geval is artikel 6.28, zevende lid onder a en e, niet van toepassing.			
	d. Sluizen Gerstheim en Straatsburg			
	aa.	grote sluis	185	22,90
	bb.	kleine sluis	185	11,45
	e. Sluizen Gamsheim en Iffezheim			270
De bevoegde autoriteit kan grotere afmetingen toelaten."				

## 3. Artikel 11.02, derde lid, punt 6 en 7, worden als volgt gewijzigd :

"3.6	a. <b>Pannerden (km 867,46) t/m Lekkanaal (km 949,40)</b>		110	17,70
	b. Voor duwstellen met een lengte van meer dan 110 m en een boegbesturingsinstallatie van voldoende vermogen. Tussen de <b>IJsselkop (km 878,60)</b> en <b>Arnhem (km 885,00)</b> is het verboden voorbij te lopen en te ontmoeten.		186,50	11,45
	De bevoegde autoriteit kan een grotere lengte toelaten. Voorts bedragen de ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen varende op het Amsterdam-Rijnkanaal die de Lek bij Wijk bij Duurstede oversteken 200 m (lengte) en 23,00 m (breedte).			
3.7	<b>Lekkanaal (km 949,40) t/m Krimpen (km 989,20)</b>			
	a.	korte formatie	116,50	22,90
	c.	lange formatie met een boegbesturingsinstallatie van voldoende vermogen	186,50	11,45
De bevoegde autoriteit kan grotere afmetingen toelaten."				

4. *Artikel 12.01, eerste lid, komt te luiden:*

“1. De schipper van een schip als bedoeld in het ADNR, van een tankschip, van een schip met een lengte van meer dan 110 m, van een samenstel, van een hotelschip, van een zeeschip of van een bijzonder transport als bedoeld in artikel 1.21 moet zich, alvorens de in het vijfde lid bedoelde riviergedeelten binnen te varen, melden op het aangegeven marifoonkanaal met opgave van de volgende gegevens:

- a) soort schip;
- b) naam van het schip;
- c) positie, vaarrichting;
- d) officieel scheepsnummer, IMO-nummer voor zeeschepen;
- e) laadvermogen;
- f) lengte en breedte van het schip
- g) soort, lengte en breedte van het samenstel;
- h) diepgang, indien de bevoegde autoriteit hierom vraagt;
- i) route;
- j) haven waar is geladen;
- k) haven waar wordt gelost;
- l) bij gevaarlijke stoffen overeenkomstig het ADNR :  
de VN-nummers of de stofnummers,  
de officiële benaming voor het vervoer, voorzover van toepassing aangevuld met de technische omschrijving,  
de klasse, de klassificeringscode en eventueel de verpakkingsgroep,  
de totale hoeveelheid van de gevaarlijke stoffen, waarop deze gegevens betrekking hebben;  
bij andere stoffen: de soort lading (naam en hoeveelheid van stoffen);
- m) 0, 1, 2, 3 blauwe lichten/kegels;
- n) aantal personen aan boord.”

5. *Artikel 12.01, zesde lid, komt te luiden :*

“6. De bevoegde autoriteit kan:

- a) voor bunkerschepen een andere meldplicht vaststellen;
- b) voor schepen voor dagtochten een meldplicht vaststellen en wat deze inhoudt.”

6. *Artikel 15.06, eerste lid, komt te luiden :*

“1. De schipper moet bij het bunkeren van brandstof en smeerstoffen ervoor zorgen, dat:

- a) de hoeveelheid die wordt gebunkerd binnen de afleesbare standen van de peilinrichting blijft;
- b) ingeval van afzonderlijk vullen van de tanks de afsluiters in de verbindingsleidingen tussen tanks gesloten zijn,
- c) het bunkeren onder toezicht geschiedt, en
- d) gebruik wordt gemaakt van een der inrichtingen, als bedoeld in artikel 8.05, tiende lid, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn.”

7. *Artikel 15.06, tweede lid, onderdeel a, komt te luiden:*

“a) het verzekerd zijn van het goede functioneren van het systeem, bedoeld in artikel 8.05, elfde lid, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn alsmede van het aanwezig zijn van een spreekverbinding tussen het schip en het bunkerstation;”

## PROTOCOL 18

### Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement

#### Besluit

De Centrale Commissie,

in verband met het definitief overnemen van voorschriften van tijdelijke aard vastgesteld overeenkomstig artikel 1.22 van het Rijnvaartpolitierglement, die inmiddels bij de toepassing in de praktijk van waarde zijn gebleken,

op voorstel van haar Comité voor het Politierglement,

besluit tot het definitief overnemen van de voorschriften van tijdelijke aard vastgesteld overeenkomstig artikel 1.22 alsmede van de redactionele aanpassingen, die in de bijlage bij dit besluit zijn vermeld.

Deze wijzigingen gelden met ingang van 1 april 2006. De voorschriften van tijdelijke aard ten aanzien van de in de bijlage vermelde bepalingen, die op dat tijdstip nog van kracht zijn, vervallen met ingang van dat tijdstip.

#### Bijlage bij protocol 18

1. *De inhoudsopgave wordt als volgt gewijzigd:*

a) *De vermelding van artikel 6.30 tot en met 6.34 komen te luiden:*

„6.30 Alle varende schepen bij slecht zicht“.

„6.31 Stilliggende schepen“.

„6.32 Op radar varende schepen“.

„6.33 Niet op radar varende schepen“.

„6.34 (vervallen)“

b) *De vermelding van artikel 9.09 komt te luiden:*

„9.09 Beperking van de scheepvaart tussen Bad Salzig (km 564,30) en Gorinchem (km 952,50)“.

2. *Artikel 1.03, vierde lid, komt te luiden:*

“4. Een lid van de dienstdoende minimum bemanning in de zin van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn en ieder andere persoon die zich aan boord bevindt, die tijdelijk zelfstandig de koers en de snelheid van het schip bepaalt, mogen in hun functioneren niet worden belemmerd door oververmoeidheid of de gevolgen van het gebruik van alcohol, van medicijnen of van drugs, dan wel door enige andere oorzaak.

Indien zij een alcoholconcentratie in het bloed hebben van 0,5 promille of meer, dan wel zij een hoeveelheid alcohol in het lichaam hebben die een zodanige alcoholconcentratie in het bloed dan wel een daarmee overeenkomende alcoholconcentratie in de uitgeademde lucht oplevert, is het de in de eerste alinea genoemde personen verboden de koers en de snelheid van het schip te bepalen.”

3. *Artikel 4.01, tweede lid, komt te luiden:*

- „2. Een motorschip moet gelijktijdig met een geluidsein een geel helder rondom schijnend lichtsein tonen. Dit lid is niet van toepassing op een klein schip en geldt niet voor klokslagen.”

4. *Artikel 4.06, eerste lid, komt te luiden:*

„1. Een schip mag slechts gebruik maken van radar indien:

- a) het is uitgerust met een voor de behoeften van de binnenvaart geschikte radarinstallatie en een aanwijzer van de snelheid van draaiing van het schip, die goed functioneren en die van een type zijn dat voor de Rijn is goedgekeurd door de bevoegde autoriteit van één van de Rijnsoeverstaten of van België. Dit is ook van toepassing op Inland ECDIS apparaten die gebruik kunnen maken van Inland ECDIS met geïntegreerd radarbeeld voor het voeren van het schip (navigatie modus). Een niet vrij-varende veerpont behoeft echter niet te zijn uitgerust met een aanwijzer van de snelheid van draaiing;
- b) zich aan boord een persoon bevindt, die houder is van het radarpatent dan wel van een ander overeenkomstig het Reglement radarpatenten erkend diploma. Bij goed zicht mag echter van radar gebruik worden gemaakt teneinde hiermede te oefenen, zonder dat zich een zodanig persoon aan boord bevindt.

Een klein schip moet bovendien zijn uitgerust met een marifooninstallatie voor het schip--schip verkeer, die goed functioneert.”

5. *Artikel 6.20, eerste lid, tweede zin, onderdeel e (alleen Duitse tekst) komt te luiden:*

„e) auf Strecken, die durch das Zeichen A.9 (Anlage 7) gekennzeichnet sind.“

6. *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.”

7. *Artikel 6.22 komt te luiden:*

**“Artikel 6.22**

*Stremming van de scheepvaart en buiten gebruik gestelde gedeelten*

1. Indien de bevoegde autoriteit door een algemeen teken A.1 (bijlage 7) te kennen geeft dat de scheepvaart is gestremd, moet een schip vóór dit teken stilhouden.
2. Op gedeelten van de vaarweg waar het teken
  - a) A.1a (bijlage 7) is geplaatst, mag een schip met uitzondering van een klein schip zonder motor niet varen;
  - b) A.12 (bijlage 7) is geplaatst, mag een motorschip niet varen.”

8. Artikel 6.30 tot en met 6.34 komen te luiden :

## “VI. SLECHT ZICHT; GEBRUIK VAN RADAR

### Artikel 6.30

#### *Alle varende schepen bij slecht zicht*

1. Bij slecht zicht moeten alle schepen gebruik maken van radar.
2. Elk schip moet bij slecht zicht een snelheid aanhouden die is aangepast aan de mate van beperking van het zicht, aan de aanwezigheid en de bewegingen van andere schepen en aan de plaatselijke omstandigheden. Het moet aan de andere schepen de voor de veiligheid van de scheepvaart noodzakelijke inlichtingen geven.
3. Een schip moet bij het gaan stilliggen bij slecht zicht de vaargeul zoveel mogelijk vrij maken.
4. Een klein schip mag bij slecht zicht slechts varen indien het op kanaal 10 of op het daartoe door de bevoegde autoriteit aangewezen andere kanaal uitluistert.
5. Een schip en een samenstel, die geen gebruik van radar kunnen maken, moeten bij slecht zicht onverwijld een ligplaats opzoeken.

### Artikel 6.31

#### *Stilliggende schepen*

1. Een schip dat in de vaargeul of in de nabijheid daarvan buiten havens of in het bijzonder daartoe door de bevoegde autoriteit bestemde plaatsen stilligt moet bij slecht zicht op de marifoon uitluisteren. Zodra het via de marifoon hoort dat andere schepen naderen dan wel zodra en zolang het van een naderend schip het geluidsein, voorgeschreven bij artikel 6.32, tweede lid onder d, of artikel 6.33, onder b, hoort, moet het via de marifoon zijn positie opgeven.
2. Een schip, bedoeld in het eerste lid, dat geen gebruik van marifoon kan maken moet, zodra en zolang het van een naderend schip het geluidsein, voorgeschreven bij artikel 6.32, tweede lid onder d, of artikel 6.33, onder b, hoort, als mistsein "één reeks klokslagen"geven. Het schip moet dit sein herhalen met tussenpozen van ten hoogste één minuut.
3. Het eerste en tweede lid zijn niet van toepassing op andere schepen van een duwstel dan de duwboot. Bij een gekoppeld samenstel zijn zij slechts op één schip van het samenstel van toepassing.

## Artikel 6.32

### *Op radar varende schepen*

1. Een schip mag slechts op radar varen indien zowel een persoon die houder is van het Rijnpatent dan wel een ander bewijs van vaarbekwaamheid erkend volgens het Reglement Rijnpatenten voor het te bevaren riviergedeelte, alsmede van het radarpatent als bedoeld in het Reglement radarpatenten, als een tweede persoon die met deze wijze van varen voldoende op de hoogte is, zich voortdurend in de stuurhut bevinden.

Indien in het certificaat van onderzoek is aangetekend dat het schip is uitgerust met een éénmansstuurstelling voor het varen op radar, behoeft de tweede persoon zich niet voortdurend in de stuurhut te bevinden.

2. Bij het ontmoeten en het voorbijvaren moeten de volgende bepalingen in acht worden genomen:
  - a) Een in opvaart op radar varend schip moet, zodra het op het scherm tegemoet komende schepen bemerkt dan wel het een vak van de vaarweg nadert waar zich schepen zouden kunnen bevinden die nog niet op het scherm te zien zijn, per marifoon aan die schepen zijn categorie, zijn naam, zijn vaarrichting en zijn positie opgeven en met hen het voorbijvaren afspreken;
  - b) Een in afvaart op radar varend schip echter dat op het scherm een schip bemerkt, waarvan de positie of het gedrag tot een gevaarlijke situatie zou kunnen leiden en dat zich via de marifoon niet heeft gemeld, moet via de marifoon dit schip op de gevaarlijke situatie wijzen en het voorbijvaren afspreken;
  - c) Elk op radar varend schip dat via de marifoon wordt opgeroepen moet per marifoon antwoorden en zijn categorie, zijn naam, zijn vaarrichting en zijn positie opgeven. Het moet dan met de tegemoet komende schepen het voorbijvaren afspreken; een klein schip mag evenwel slechts aangeven naar welke zijde het uitwijkt;
  - d) Wanneer met de van de andere kant komende schepen geen marifoon contact tot stand komt moet het opvarende schip
    - “één lange stoot” geven en dit sein zo dikwijls als nodig is herhalen, en
    - de snelheid verminderen en zo nodig stilhouden.

Dit geldt eveneens voor elk op radar varend schip dat met een schip, dat in of in de nabijheid van de vaargeul stilligt, geen marifoon contact tot stand kan brengen.

3. Het eerste en het tweede lid gelden ingeval van een duwstel en een gekoppeld samenstel alleen voor het schip aan boord waarvan zich de schipper van het samenstel bevindt.



### **Artikel 6.33**

#### *Niet op radar varende schepen*

Een schip en een samenstel, die geen gebruik van radar kunnen maken en die een ligplaats moeten opzoeken, moeten tijdens de vaart naar deze ligplaats de volgende bepalingen in acht nemen:

- a) Zij moeten zoveel mogelijk de zijde van de vaargeul aanhouden.
- b) Een alleenvarend schip en een schip aan boord waarvan zich de schipper van een samenstel bevindt, moeten als mistsein "één lange stoot" geven. Dit sein moet worden herhaald met tussenpozen van ten hoogste één minuut. Het moet voorop een uitkijk hebben, die zich óf binnen gezichts- of gehoorsafstand van de schipper bevindt óf een spreekverbinding met hem heeft. Bij een samenstel behoeft alleen het voorste schip een uitkijk te hebben.
- c) Zodra het schip via marifoon door een ander schip wordt aangeroept, moet het per marifoon antwoorden en zijn categorie, zijn naam, zijn vaarrichting en zijn positie opgeven en aangeven dat het niet op radar vaart en op weg is naar een ligplaats. Het moet daarna met het andere schip het voorbijvaren afspreken.
- d) Zodra het schip het mistsein van een ander schip hoort, waarmee geen marifooncontact tot stand komt, moet het
  - indien het zich in de nabijheid van een oever bevindt, deze oever aanhouden en daar, zo nodig, gaan stilliggen, totdat het voorbijvaren heeft plaatsgevonden;
  - indien het zich niet in de nabijheid van een oever bevindt, de vaargeul zoveel mogelijk en zo snel mogelijk vrijmaken.

### **Artikel 6.34**

*(vervallen)*".

#### 9. *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 terzake kundige 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 terzake kundige 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.”

10. *Artikel 9.09 komt te luiden:*

**“Artikel 9.09**

*Beperking van de scheepvaart tussen Bad Salzig (km 564,30) en Gorinchem (km 952,50)*

1. Tussen Bad Salzig (km 564,30) en Gorinchem (km 952,50) moeten duwstellen en gekoppelde samenstellen met een lengte van meer dan 186,50 m of een breedte van meer dan 22,90 m, zodra zij een riviervak naderen waarin zich schepen zouden kunnen bevinden die nog niet te zien zijn, op het door de bevoegde autoriteit aangewezen marifoonkanaal hun samenstelling en positie opgeven en deze gegevens zo dikwijls als nodig is herhalen.
2. Afvarende duwstellen en gekoppelde samenstellen met een lengte van meer dan 186,50 m of een breedte van meer dan 22,90 m mogen opvarende duwstellen, gekoppelde samenstellen of schepen met een lengte van meer dan 110 m niet ontmoeten in de riviervakken tussen:
  - km 575,50 en km 578,50 (Oberspay),
  - km 606,50 en km 608,50 (Weissenthurm),
  - km 635,00 en km 637,50 (Unkel),
  - km 720,50 en km 723,00 (Benrath),
  - km 740,00 en km 744,00 (Düsseldorf) en
  - km 784,50 en km 786,50 (Baerl)

In verband daarmee zijn op deze duwstellen en gekoppelde samenstellen de volgende bepalingen van toepassing:

- a) Bij het naderen van het betreffende riviervak moeten deze duwstellen en gekoppelde samenstellen zich regelmatig melden op marifoonkanaal 10;
  - b) Een opvarend duwstel, gekoppeld samenstel of een schip met een lengte van meer dan 110 m moet, indien is te voorzien dat het een afvarend duwstel of gekoppeld samenstel zal ontmoeten, benedenstrooms van het betreffende riviervak stilhouden totdat de afvaart het vak is doorgevaren;
  - c) Wanneer een opvarend duwstel, een opvarend gekoppeld samenstel of een opvarend schip met een lengte van meer dan 110 m het betreffende riviervak reeds is binnengevaren, moet een afvarende duwstel en een afvarend gekoppeld samenstel bovenstrooms van het vak stilhouden totdat de opvaart het vak is doorgevaren.
3. Tussen het Spijsche Veer (km 857,40) en Gorinchem (km 952,50) mogen de in het eerste lid bedoelde duwstellen en gekoppelde samenstellen slechts met toestemming van de bevoegde autoriteit worden samengesteld of ontkoppeld.”

## 11. Artikel 9.11 komt te luiden:

**“Artikel 9.11***Varen bij slecht zicht benedenstrooms van het Spijksche Veer*

Een schip dat bij slecht zicht benedenstrooms van het Spijksche Veer (km 857,40) vaart moet zoveel mogelijk zijn stuurboordswal houden. De artikelen 6.04 en 6.05 zijn niet van toepassing.”

## 12. Bijlage 6, onderdeel G, komt te luiden:

**“G. Seinen bij slecht zicht**

- a. Alleenvarend schip of samenstel dat niet op radar vaart



1 lange stoot  
die tenminste  
elke minuut  
wordt herhaald

Artikel 6.33, onder b

- b. Op radar varend schip, wanneer er geen marifooncontact tot stand komt



herhaald

1 lange stoot,  
Artikel 6.32, tweede lid, onder d

- c. Stilliggend schip



1 reeks klokslagen  
die tenminste  
elke minuut  
wordt herhaald

Artikel 6.31, tweede lid”

## 13. Bijlage 7 komt te luiden :

- a) De tekst bij teken A.1a komt te luiden:

“A.1a Buiten gebruik gestelde gedeelten van de vaarweg; vaarverbod, niet geldend voor een klein schip zonder motor. (artikel 6.22, lid 2, onder a)“.

- b) De tekst bij teken A.12 komt te luiden:

“A.12 Verboden voor motorschepen  
(artikel 6.22, lid 2, onder b) “.

**PROTOCOL 19****Aanbevelingen voor uniforme boetes voor overtredingen  
van op de Rijn en de Moezel geldende politievoorschriften****Besluit**

De Centrale Commissie,

vaststellende dat de essentiële voorschriften voor de navigatievoorschriften van de op de Rijn en Moezel geldende politiereglementen van gelijke strekking, dan wel identiek zijn,

strevende naar een uniformisering van het op beide rivieren geldende rechtsregime,

wensende dat de overtredingen van de gemeenschappelijk besloten politievoorschriften in de lidstaten voor zover mogelijk uniform worden gesanctioneerd,

besluit tot de in de bijlage bij dit besluit vermelde "Aanbevelingen voor uniforme boetes voor overtredingen van op de Rijn en de Moezel geldende politievoorschriften",

verzoekt haar lidstaten deze aanbevelingen voor uniforme boetes in de Rijnvaart ter kennis van de bevoegde nationale autoriteiten te brengen en er voor te zorgen dat deze aanbevelingen voor zover mogelijk worden toegepast,

verzoekt haar lidstaten deze aanbevelingen eveneens aan de betrokken rechtbanken ter beschikking te stellen, teneinde het vaststellen van de boetes te vereenvoudigen,

geeft aan haar Comité Politiereglement de opdracht deze aanbevelingen overeenkomstig de wijzigingen van de in de scheepvaart geldende politievoorschriften indien noodzakelijk op eigen initiatief en in samenwerking met het Comité Scheepvaartpolitie en Vaarwaterbebakening van de Moezelcommissie aan te passen,

**Bijlage**

(aan het einde van de uitgave)

## PROTOCOL 20

### **Reglement van onderzoek – Verlenging van de voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig art. 1.06 (Artt. 10.03, 10.03a en 10.03b)**

#### **Besluit**

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

- a) Artikel 10.03 – Draagbare blustoestellen  
(aangenomen bij besluit 2001-II-22),
- b) Artikel 10.03a – Vast ingebouwde brandblusinstallaties in verblijven, stuurhuizen en passagiersruimten  
(aangenomen bij besluit 2001-II-22),
- c) Artikel 10.03b – Vast ingebouwde brandblusinstallaties in machinekamers, ketelruimen en pompkamers  
(aangenomen bij besluit 2001-II-22).

Deze voorschriften gelden van 1 april 2005 tot en met 31 december 2005.

## PROTOCOL 21

### **Wijziging van het Reglement van onderzoek door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig art. 1.06 (artt. 22a.05, 22b.03, 24.06 en bijlage J)**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie,

ter verduidelijking van bepaalde voorschriften,

op voorstel van haar Comité Reglement van onderzoek,

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

besluit tot wijziging van artikel 22a.05, tweede lid, onderdeel c, van artt. 22b.03, 24.06 en van bijlage J, onderdeel IV, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn, die in de bijlagen 1 en 2 bij dit besluit zijn vermeld.

De in bijlage 1 vermelde wijzigingen gelden van 1 april 2005 tot en met 30 september 2007, de in bijlage 2 vermelde wijzigingen gelden van 1 april 2005 tot en met 31 maart 2008.

## Bijlage 1 bij protocol 21

*Artikel 22a.05, tweede lid, onderdeel c, komt te luiden:*

„c. als dubbelwandig schip volgens het Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn (ADNR) zijn gebouwd. Motorschepen moeten aan de nummers 9.1.0.91 tot en met 9.1.0.95 en tankschepen aan de nummers 9.3.2.11.7 en 9.3.2.13 tot en met 9.3.2.15 van deel 9 van het ADNR voldoen;”

## Bijlage 2 bij protocol

1. *Artikel 22b.03 wordt als volgt gewijzigd:*

*a. Het derde lid komt te luiden:*

“3. In afwijking van artikel 6.02, eerste lid, moet bij uitvallen of storing van de aandrijving van de stuurmachine onverwijld een tweede onafhankelijke aandrijving van de stuurmachine dan wel een handaandrijving in werking worden gesteld.”

*b. Het oude derde lid wordt vernummerd tot vierde lid.*

2. *In de tabel bij artikel 24.06, vijfde lid, wordt na de vermelding van Hoofdstuk 22a ingevoegd:*

	HOOFDSTUK 22b		
“22b.03, lid 3	In werking stellen van de tweede onafhankelijke aandrijving of van de handaandrijving	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2025	1.4.2005”

3. *Bijlage J, onderdeel IV, punt 1, zesde alinea, komt te luiden:*

„Onderdeel 5 : Een uit twee cijfers bestaand volgnummer (met eventueel een nul aan het begin) om de uitbreiding aan te geven. De serie begint met 01 voor elk nummer van de basisgoedkeuring.”

4. *Bijlage J, onderdeel IV, punt. 2, komt te luiden:*

### “2. Voorbeelden

- a. Een derde goedkeuring verleend door Nederland overeenkomstig fase I, en bij toepassing van de motor voor scheepsvorstuwing –schroefdiagram (vooralnog zonder uitbreiding) :

R 4\*I\*E3\*0003\*00

- b. Een tweede uitbreiding van de vierde goedkeuring verleend door Duitsland overeenkomstig de fase II, voor scheepsvorstuwing – constant toerental en voortstuwingsdiagram - schroefdiagram :

R 1\*II\*E2E3\*0004\*02“.

**PROTOCOL 22****Veiligheid van het vervoer van personen over water****Besluit**

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar Besluit 2004-I-20,

**I.**

constateert dat haar Comité Reglement van onderzoek het ontwerp van een herzien hoofdstuk 15 – Bijzondere bepalingen passagiersschepen - aan een afsluitende beoordeling heeft onderworpen en dat haar organen met aanvullende opmerkingen vanuit internationale organisaties van de binnenvaart en de scheepsbouw, vanuit de erkende classificatiebureaus en vanuit de gemeenschappelijke Groep Deskundigen die met de Europese Commissie werd ingesteld, rekening heeft gehouden,

besluit tot de in de bijlage vermelde wijzigingen van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn en in het bijzonder van de nieuwe tekst van hoofdstuk 15 en de daarbij behorende overgangsbepalingen,

geeft aan haar betrokken comités de opdracht de voorstellen van de internationale organisaties van het bedrijfsleven voor maatregelen die het mogelijk maken van bepaalde technische, aan boord aanwezige uitrustingen af te zien, waarbij met organisatorische procedures of met regionaal gunstige voorwaarden rekening wordt gehouden, te onderzoeken en deze maatregelen ter overname in de reglementen van de Centrale Commissie voor te stellen,

verzoekt de internationale organisaties van het bedrijfsleven hun voorstellen voor dergelijke maatregelen verder te concretiseren en af te ronden.

De in bijlage 1 bij dit besluit vermelde wijzigingen gelden vanaf 1 januari 2006. De voorschriften van tijdelijke aard betreffende de in bijlage 1 vermelde, nog voor 25 november 2004 besloten en thans nog geldende voorschriften, worden op 1 januari 2006 ingetrokken.

De in bijlage 2 bij dit besluit vermelde voorschriften gelden vanaf 1 januari 2007. Slaagt het internationale scheepvaartbedrijfsleven erin, in samenwerking met overheidsinstellingen en externe deskundigen, aan te tonen dat er gelijkwaardige alternatieven zijn, dan wordt, voor zover dit is aangetoond, van de uitrusting met de vereiste gemeenschappelijke reddingsmiddelen afgezien. De vaststelling van de gelijkwaardigheid moet uiterlijk tijdens de plenaire najaarsvergadering 2006 bij besluit van de CCR worden bevestigd. De alternatieve voorstellen moeten ruim op tijd worden ingediend opdat de CCR-organen de gelegenheid hebben die te onderzoeken en zich daarover uit te spreken.

**II.**

stelt vast dat haar Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding het ontwerp voor een voorschrift voor veiligheidspersoneel in de passagiersvaart aan een afsluitende beoordeling heeft onderworpen, teneinde de overeenstemming met de onder bovenstaand punt I. van dit besluit vermelde voorgestelde wijzigingen van het Reglement van onderzoek schepen op de Rijn te verzekeren,

besluit tot het in bijlage 3 bij dit besluit vermelde voorschrift voor veiligheidspersoneel in de passagiersvaart.

Dit voorschrift treedt op 1 januari 2006 in werking.

**Bijlagen**

(aan het einde van de uitgave)

## PROTOCOL 23

### ADNR –Wijzigingen in het ADNR

#### Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar Besluit 2004-I-21 met betrekking tot de vraag tot invoering van de voorschriften voor de beveiliging,

overwegende dat het noodzakelijk is de verwijzingen naar normen voor slangen en slangleidingen te actualiseren,

besluit tot de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van het ADNR dat bij Besluit 2004-I-21 werd aangenomen.

Deze wijzigingen treden op 1 januari 2005 in werking.

#### Bijlage bij protocol 23

1. *In 1.3.1 aan het einde de volgende zin toevoegen:*

" Het onderricht moet ook de in Hoofdstuk 1.10 opgenomen speciale voorschriften met betrekking tot de beveiliging van het vervoer van gevaarlijke goederen omvatten."

2. *In 1.8.1.1 wordt de eerste zin aan het einde als volgt geschreven:*

"... of de voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke goederen, met inbegrip van de voorschriften in overeenstemming met 1.10.1.5, zijn nageleefd."

3. *In 1.8.3.3 aan het einde een aandachtsstreepje met de volgende tekst opnemen:*

"- de aanwezigheid van een beveiligingsplan als bedoeld in 1.10.3.2. "

4. *Het volgende Hoofdstuk 1.10 opnemen:*

#### **1.10 Voorschriften voor de beveiliging**

##### **Opmerking:**

*Onder "beveiliging" wordt in dit hoofdstuk verstaan de maatregelen of voorzorgsmaatregelen die getroffen moeten worden om diefstal of misbruik van gevaarlijke goederen waardoor personen, goederen of het milieu gevaar kunnen lopen, te beperken.*

#### **1.10.1 Algemene voorschriften**

**1.10.1.1** Alle aan het vervoer van gevaarlijke stoffen deelnemende personen moeten overeenkomstig hun verantwoordelijkheden de in dit hoofdstuk opgenomen voorschriften voor de beveiliging in acht nemen.



- 1.10.1.2 Gevaarlijke goederen mogen slechts aan vervoerders ter vervoer worden aangeboden, van wie de identiteit op passende wijze is vastgesteld.
- 1.10.1.3 Ligplaatsen binnen overslaginstallaties voor gevaarlijke goederen, moeten op deugdelijke wijze worden beveiligd, goed verlicht en, voor zover mogelijk en passend voor publiek toegankelijk zijn.
- 1.10.1.4 Van ieder lid van de bemanning van een schip waarmee gevaarlijke goederen worden vervoerd, moet tijdens het vervoer een identiteitsbewijs, voorzien van foto, aan boord zijn.
- 1.10.1.5 Controles met betrekking tot de veiligheid als bedoeld in 1.8.1 moeten ook passende beveiligingsmaatregelen omvatten.
- 1.10.1.6 De bevoegde autoriteit moet een lijst met betrekking tot geldige verklaringen voor deskundigen als bedoeld in 8.2.1, die door hem of door hem erkende instellingen zijn afgegeven, actueel houden.

## 1.10.2 **Onderricht met het oog op de beveiliging**

- 1.10.2.1 Het in Hoofdstuk 1.3 vastgelegde basisonderricht en opfrisonderricht moet ook onderdelen bevatten die het bewustzijn met betrekking tot de beveiliging omvatten. Het opfrisonderricht met betrekking tot de beveiliging behoeft niet alleen met wijzigingen van de voorschriften verband te houden.
- 1.10.2.2 De training van het bewustzijn met betrekking tot de beveiliging moet zich richten op de soort van risico's, het herkennen ervan en de methoden ter verkleining van deze risico's. De training moet kennis met betrekking tot eventuele beveiligingsplannen overeenkomstig het werk- en verantwoordelijkheidsterrein van het individu en zijn rol bij het omzetten van deze plannen bevatten.

## 1.10.3 **Voorschriften voor gevaarlijke goederen met een hoog gevaarpotentieel**

### **Opmerking:**

*Gevaarlijke goederen met een hoog gevaarpotentieel zijn die, waarbij de mogelijkheid bestaat van misbruik voor terroristische doeleinden en daarmee het gevaar van zwaarwegende gevolgen, zoals het verlies van talrijke mensenlevens en massale vernielingen.*

- 1.10.3.1 De lijst met gevaarlijke goederen met een hoog gevaarpotentieel is in Tabel 1.10.5 opgenomen.

### 1.10.3.2 **Beveiligingsplannen**

- 1.10.3.2.1 De bij het vervoer van gevaarlijke goederen met een hoog gevaarpotentiaal als bedoeld in Tabel 1.10.5 betrokken vervoerders, afzenders evenals andere betrokkenen als bedoeld in 1.4.2 en 1.4.3 moeten beveiligingsplannen die ten minste de in 1.10.3.2.2 opgenomen elementen bevatten, vaststellen, invoeren en naleven.
- 1.10.3.2.2 Ieder beveiligingsplan moet ten minste de volgende elementen bevatten:
  - a) specifieke toewijzing van de verantwoordelijkheden op het gebied van beveiliging aan personen, die over de vereiste bevoegdheden en kwalificaties beschikken om hun verantwoordelijkheden uit te voeren;
  - b) opgave van de betrokken gevaarlijke goederen of het type van de betrokken gevaarlijke goederen;

- c) beoordeling van de alledaagse werkzaamheden en de daaruit voortvloeiende risico's inclusief de voor het vervoer noodzakelijk oponthoud, het voor het verkeer noodzakelijk verblijf van de goederen in de schepen voor, tijdens en na de verandering van plaats, en de tijdelijke tussenopslag van gevaarlijke goederen ten behoeve van het wisselen van vervoersmodaliteit of vervoermiddel (overslag), voorzover van toepassing;
- d) duidelijke beschrijving van de maatregelen die ter verkleining van de risico's in overeenstemming met de verantwoordelijkheden en plichten van de betrokkenen genomen moeten worden, inclusief:
  - onderricht;
  - beveiligingsbeleid (bijv. maatregelen bij verhoogde bedreiging, onderzoek bij de aanstelling van personeel, het plaatsen van personeel op bepaalde plaatsen, enz.);
  - werkwijze van het bedrijf (bijv. keus en gebruik van routes, voorzover deze bekend zijn, toegang tot gevaarlijke goederen tijdens de tussenopslag, zoals onder c bepaald, nabijheid tot bedreigde infrastructuurinstallaties, enz.);
  - de ter verkleining van de risico's te gebruiken uitrustingen en hulpmiddelen;
- e) doelmatige en geactualiseerde procedures voor de melding van en het gedrag bij bedreigingen, inbreuk op de beveiliging of daarmee samenhangende voorvallen;
- f) methoden voor de evaluatie en toetsing van de beveiligingsplannen en methoden voor de periodieke beoordeling en actualisering van de plannen;
- g) maatregelen ter waarborging van de fysieke beveiliging van de in het beveiligingsplan opgenomen vervoersinformatie en
- h) maatregelen ter waarborging dat de verspreiding van de zich in het beveiligingsplan bevindende informatie met betrekking tot het vervoer tot die personen beperkt is, die deze informatie nodig hebben. Deze maatregelen mogen de elders in het ADNR voorgeschreven terbeschikkingstelling van informatie niet uitsluiten.

**Opmerking:**

*Vervoerders, afzenders en geadresseerden behoren met elkaar en met de bevoegde autoriteit samen te werken om aanwijzingen voor eventuele bedreigingen uit te wisselen, geschikte beveiligingsmaatregelen te nemen en om op voorvallen, die de beveiliging in gevaar brengen, te reageren.*

- 1.10.3.3** Schepen, die gevaarlijke goederen met een hoog gevarenpotentieel vervoeren als bedoeld in Tabel 1.10.5, moeten met bedrijfskundige of technische maatregelen tegen ongeoorloofd gebruik van het schip of de gevaarlijke goederen zijn uitgerust. Het gebruik van deze beschermingsmaatregelen mag de noodhulpverlening niet in gevaar brengen.

**Opmerking:**

*Voorzover deze geschikt zijn en de noodzakelijke uitrustingen reeds aanwezig zijn, moeten telemetriesystemen of andere methoden of inrichtingen, die het volgen van het vervoer van gevaarlijke goederen met een hoog gevarenpotentieel als bedoeld in zie Tabel 1.10.5 mogelijk maken, ingezet worden.*

- 1.10.4** De voorschriften in 1.10.1, 1.10.2 en 1.10.3 zijn niet van toepassing indien de hoeveelheden per schip niet groter zijn dan de in 1.1.3.6 van het ADNR genoemde hoeveelheden.
- 1.10.5** De in onderstaande tabel opgenomen gevaarlijke goederen zijn, voorzover zij in hoeveelheden worden vervoerd, die de in de tabel aangegeven hoeveelheid overschrijden, gevaarlijke goederen met een hoog gevarenpotentieel.

Tabel 1.10.5 Lijst van gevaarlijke goederen met een hoog gevarenpotentieel

Klasse	Sub-klasse	Stof of voorwerp	Hoeveelheid		
			Tank of Ladingtank (liter)	Los gestort *) (kg)	Goederen in verpakkingen (kg)
1	1.1	Ontplobbare stoffen en voorwerpen	a)	a)	0
	1.2	Ontplobbare stoffen en voorwerpen	a)	a)	0
	1.3	Ontplobbare stoffen en voorwerpen van de compatibiliteitsgroep „C“	a)	a)	0
	1.5	Ontplobbare stoffen en voorwerpen	0	a)	0
2		Brandbare gassen (classificatiecodes met alleen de letter „F“)	3000	a)	b)
		Giftige gassen (classificatiecodes met de letter(s) „T“, „TF“, „TC“, „TO“, „TFC“ of „TOC“) met uitzondering van spuitbussen	0	a)	0
3		Brandbare vloeistoffen van de verpakkingsgroepen I en II	3000	a)	b)
		Vloeibare ontplobbare stoffen in niet explosieve toestand (gedesensibiliseerde, ontplobbare vloeistoffen)	a)	a)	0
4.1		Vaste ontplobbare stoffen in niet explosieve toestand (gedesensibiliseerde, ontplobbare vaste stoffen)	a)	a)	0
4.2		Stoffen van de verpakkingsgroep I	3000	a)	b)
4.3		Stoffen van de verpakkingsgroep I	3000	a)	b)
5.1		Oxiderende vloeibare stoffen van de verpakkingsgroep I	3000	a)	b)
		Perchloraten, ammoniumnitraat en ammoniumnitraathoudende meststoffen	3000	3000	b)
6.1		Giftige stoffen van de verpakkingsgroep I	0	a)	0
6.2		Infectueuze stoffen van de categorie „A“	a)	a)	0
7		Radioactieve stoffen	3000 A <sub>1</sub> (in speciale toestand) resp. 3000 A <sub>2</sub> in colli van het Type B of Type C		
8		Bijtende stoffen van de verpakkingsgroep I	3000	a)	b)

a) niet relevant

b) ongeacht de hoeveelheid zijn de voorschriften in 1.10.3 niet van toepassing.

\*) Los gestort omvat los gestort in schepen, in voertuigen of in containers.

**Opmerking:**

*Ten behoeve van de non-proliferatie van kernmateriaal is het Verdrag inzake de fysieke beveiliging van kernmateriaal in aanvulling op de Aanbevelingen van de informatiecirculaire INFCIRC/225 (Rev.4) van de IAEA van toepassing op internationaal vervoer.*

5. 8.1.6.2 wordt als volgt:

**"8.1.6.2** De voor het laden en lossen, de afgifte van scheepsaandrijfstoffen en de afgifte van ladingrestanten gebruikte slangen moeten voldoen aan de Europese norm EN 12115: 1999 (slangen van rubber en kunststof) of EN 13 765:2003 (thermoplastische, van meerdere lagen voorziene, niet ge vulkaniseerde slangen) of EN ISO 10380:2003 (gegolfde metalen slangen). Zij moeten binnen een tijdsbestek van één jaar volgens de aanwijzingen van de betreffende fabrikant door hem of door de hiervoor door de bevoegde autoriteit aangewezen personen conform Tabel 6 van de Europese Norm EN 12115: 1999 of Tabel K.1 van de Europese Norm EN 13765:2003 of lid 7 van de Europese Norm EN ISO 10380:2003 worden beproefd. Een verklaring omtrent deze beproeving moet zich aan boord bevinden."

## PROTOCOL 24

### Kennismening van de inwerkingtreding in de lidstaten van de door comités en werkgroepen genomen beslissingen

#### Besluit

De Centrale Commission neemt kennis

- van de inwerkingtreding en het opnieuw in werking treden 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 24

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

##### POLITIIEGLEMENT

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art 2, 7, 8 u. Anlage 2 - Vorschriften über Farbe und Lichtstärke	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2002-I-26	Änderung der RheinSchPV infolge der Einführung des Standards Inland ECDIS - § 4.06	I	1.4.2003	8.8.2003	3.4.2003	24.8.2004	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	24.8.2004	7.6.2002
2002-II-15	1. §§ 1.10, 3.14, 4.01, 7.07, 7.08, 12.01 und Anlage 3 2. 10.01 Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22	I	1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003	26.8.2003	2.12.2002
			1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003		2.12.2002
2002-II-16	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.1.2004			24.8.2004	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		24.8.2004	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	19.12.2003		3.7.2003	29.1.2003
2003-II-22	Anordnung vorüberg. Art nach § 1.22 1 §§ 1.01, 6.20, 7.08, 14.11 2. 10.01	I	1.4.2004	5.12.2003	23.1.2004	9.2.2004	12.12.2003
			1.1.2004				
2004-I-14	Anordnung vorübergehender Art nach § 1.22 - § 1.01	I	1.10.2004	23.8.2004	13.7.2004	11.11.2004	7.6.2004

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

### REGLEMENT VAN ONDERZOEK

Inwerkingtreding van voorschriften en van tijdelijke voorschriften

Opnieuw inwerkingtreding van tijdelijke voorschriften

Protokoll	Inhalt		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	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
	2. § 9.07 Nr. 2 und § 11.01 - Höchstlänge von Fahrzeugen auf dem Rhein	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	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
	2. § 23.05 zweiter Satz - Typgeprüfte Fahrtenschreiber	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

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1999-II-14	§§ 3.02, 3.03 und 24.02 - Vorübergehende Anordnungen der 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

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt		Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2002-I-30	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art - § 3.03	W	1.10.2002	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
2002-I-31	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 3.02; 7.02; 8a.03; 10.02; 10.05; 11.02; 11.13; 23.09; 24.02; 24.04; 24.06; Anlagen D und J §§ 10.05; 23.09, Nr.1; 24.02, Nr. 2 und 24.06, Nr. 5	I	1.10.2002 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 Rhein-SchUO - §§ 1.06, 1.07, 15.02 und 23.07	I	1.1.2004	19.12.2003	**)		16.7.2003	29.1.2003
2002-II-22	Schnelle Schiffe auf dem Rhein – Ergänzung der UO durch ein Kap. 22b	I	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2003-I-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 15.07 Nr. 6 – Symbol „Zutritt für Unbefugte“ 2. § 15.09 Nr. 7 (nur NL) u. Nr. 9	W	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-I-25	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 3.04, 7.03, 7.04, 8a.02, 9.03, 9.15, 9.20, 10.04, 10.05, 15.08, 23.09, 24.02 und 24.06	I	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-II-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 7.02 Nr. 3 Steuerhaus, freies Blickfeld 2. Anlage B Nr. 36 – Eintragung der Absperrorgane 3. § 24.01 Nr. 3 – Anwendung von Übergangsbestimmungen 4. § 24.02 Nr. 2 – Übergangsbestimmungen zu § 10.05 Nr. 1 5. § 24.06 – Abweichungen für Fahrzeuge, die nicht unter § 24.01 fallen	I	1.4.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003

<sup>\*)</sup> I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2003-II-25	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 1.02, 8.03, 11.05, 11.07, 23.03, 24.02, 24.06 und 24.07	I  I	1.4.2004  1.10.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003
2003-II-26	Definitive Änderungen der RheinSchUO – Neufassung des Kapitels 24	I	1.10.2004	16.8.2004	**)		2.9.2004	18.12.2003
2003-II-27	Einführung von Grenzwerten einer Stufe II durch die Änderung des § 8a.02 Nr. 2 sowie der entspre- chenden Übergangsbestimmungen des § 24.02 Nr. 2 und des § 24.06 Nr. 5 der RheinSchUO	I	1.7.2007	16.8.2004	**)			18.12.2003
2004-I-18	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 1.01 Nr. 83 2. § 5.02 Nr. 1 3. § 5.06 Überschrift 4. § 5.06 Nr. 3 5. § 22a.05 – Zusätzl. Anforder. 6. § 22a.05 Buchst. a Nr. 1 7. § 22a.05 Nr. 2 (nur FR-Text) 8. § 22a.05 Nr. 3	W	1.10.2004	26.8.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-I-19	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 24.02 und 24.03	I	1.10.2004	15.9.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004

<sup>\*)</sup> I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

<sup>\*\*)</sup> 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: Inwerkingtreding

#### ADNR

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
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
2004-I-21	ADNR 2005	I	1.1.2005		**)			9.6.2004

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

#### 4. Reglement patenten : Inwerkingtreding

##### REGLEMENT RIJNPATENTEN

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treden	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
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	19.12.2003	**)		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	19.12.2003	**)		14.11.2003	17.6.2003
2003-II-28	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Rheinpatenten- § 3.02, Anlagen B1 und B2	I	1.4.2004	25.2.2004	**)	23.1.2004		12.12.2003

#### 5. Reglement over de afgifte van radarpatenten: Inwerkingtreding

##### REGLEMENT OVER DE AFGIFTE VAN RADARPATENTEN

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treden	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
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	19.12.2003	**)		16.7.2003	29.1.2003

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

**6. Aanbevelingen van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn**  
(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. 3/2004  
van 16 juni 2004**

Bij Artikel 10.03b, eerste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties in de machinekamers,  
ketelruimen et pompkamers  
 $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$  (NOVEC 1230)

**NAVIRA**

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste zin, ROSR mag op het motortankschip "NAVIRA" - officieel scheepsnummer 8060021, als blusmiddel NOVEC 1230 ( $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ ) in de machinekamers en het pompruim, worden toegepast, onder de volgende voorwaarden:

1. Artikel 10.03b, tweede tot en met negende lid en elfde lid, onderdelen a, c en e, tweede zin, moeten in acht worden genomen.
2. Artikel 10.03b, elfde lid, onderdelen b en f, moeten analogisch worden toegepast.
3. In afwijking van artikel 10.03ter, elfde lid, onderdeel d, mag de vullingsgraad van de houders niet meer bedragen dan 1 kg per liter. Voor het specifiek volume van het ontspannen  $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$  moet worden uitgegaan van 1,26 m<sup>3</sup>/kg.
4. In afwijking van artikel 10.03b, elfde lid, onderdeel e, eerste zin, moet het volume  $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$  voor de te beschermen ruimte ten minste 5,5 % van het bruto van die ruimte bedragen.
5. In afwijking van artikel 10.03b, elfde lid, onderdeel g, mag na het uitstromen de concentratie in de te beschermen ruimte niet groter zijn dan 10 %.
6. Teneinde de risico's van een eventuele afbraak van het blusmiddel tengevolge van hoge temperaturen tijdens het bestrijden van een brand te voorkomen, moeten bij het betreden van de ruimten na het evenement beademingsapparaten alsmede beschermende kleding met helm, laarzen en handschoenen worden gedragen.

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

**AANBEVELING Nr. 4/2004**  
**van 16 juni 2004**

Bij Artikel 10.03b, eerste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties in de machinekamers,  
ketelruimen et pompkamers  
CF<sub>3</sub>CF<sub>2</sub>C(O)CF(CF<sub>3</sub>)<sub>2</sub> (NOVEC 1230)

VERA CRUZ

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste zin, ROSR mag op het motortankschip "VERA CRUZ" - officieel scheepsnummer 6004001, als blusmiddel NOVEC 1230 (CF<sub>3</sub>CF<sub>2</sub>C(O)CF(CF<sub>3</sub>)<sub>2</sub>) in de machinekamers worden toegepast, onder de volgende voorwaarden:

1. Artikel 10.03b, tweede tot en met negende lid en elfde lid, onderdelen a, c en e, tweede zin, moeten in acht worden genomen.
2. Artikel 10.03b, elfde lid, onderdelen b en f, moeten analogisch worden toegepast.
3. In afwijking van artikel 10.03ter, elfde lid, onderdeel d, mag de vullingsgraad van de houders niet meer bedragen dan 1 kg per liter. Voor het specifiek volume van het ontspannen CF<sub>3</sub>CF<sub>2</sub>C(O)CF(CF<sub>3</sub>)<sub>2</sub> moet worden uitgegaan van 1,26 m<sup>3</sup>/kg.
4. In afwijking van artikel 10.03b, elfde lid, onderdeel e, eerste zin, moet het volume CF<sub>3</sub>CF<sub>2</sub>C(O)CF(CF<sub>3</sub>)<sub>2</sub> voor de te beschermen ruimte ten minste 5,5 % van het bruto van die ruimte bedragen.
5. In afwijking van artikel 10.03b, elfde lid, onderdeel g, mag na het uitstromen de concentratie in de te beschermen ruimte niet groter zijn dan 10 %.
6. Teneinde de risico's van een eventuele afbraak van het blusmiddel tengevolge van hoge temperaturen tijdens het bestrijden van een brand te voorkomen, moeten bij het betreden van de ruimten na het evenement beademingsapparaten alsmede beschermende kleding met helm, laarzen en handschoenen worden gedragen.

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

**AANBEVELING Nr. 5/2004**  
**van 16 juni 2004**

Bij Artikel 10.03b, eerste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties in de machinekamers,  
ketelruimen et pompkamers  
 $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$  (NOVEC 1230)

REHOBOTH

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste zin, ROSR mag op het motorvrachtschip "REHOBOTH" - officieel scheepsnummer 2326505, als blusmiddel NOVEC 1230 ( $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ ) in de machinekamers worden toegepast, onder de volgende voorwaarden:

1. Artikel 10.03b, tweede tot en met negende lid en elfde lid, onderdelen a, c en e, tweede zin, moeten in acht worden genomen.
2. Artikel 10.03b, elfde lid, onderdelen b en f, moeten analogisch worden toegepast.
3. In afwijking van artikel 10.03ter, elfde lid, onderdeel d, mag de vullingsgraad van de houders niet meer bedragen dan 1 kg per liter. Voor het specifiek volume van het ontspannen  $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$  moet worden uitgegaan van 1,26 m<sup>3</sup>/kg.
4. In afwijking van artikel 10.03b, elfde lid, onderdeel e, eerste zin, moet het volume  $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$  voor de te beschermen ruimte ten minste 5,5 % van het bruto van die ruimte bedragen.
5. In afwijking van artikel 10.03b, elfde lid, onderdeel g, mag na het uitstromen de concentratie in de te beschermen ruimte niet groter zijn dan 10 %.
6. Teneinde de risico's van een eventuele afbraak van het blusmiddel tengevolge van hoge temperaturen tijdens het bestrijden van een brand te voorkomen, moeten bij het betreden van de ruimten na het evenement beademingsapparaten alsmede beschermende kleding met helm, laarzen en handschoenen worden gedragen.

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

**AANBEVELING Nr. 6/2004**  
**van 16 juni 2004**

Bij Artikel 10.03b, eerste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties in de machinekamers,  
ketelruimen et pompkamers  
 $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$  (NOVEC 1230)

NAVIGATIE

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste zin, ROSR mag op het motorvrachtschip "NAVIGATIE" - officieel scheepsnummer 2326493, als blusmiddel NOVEC 1230 ( $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ ) in de machinekamers worden toegepast onder de volgende voorwaarden:

1. Artikel 10.03b, tweede tot en met negende lid en elfde lid, onderdelen a, c en e, tweede zin, moeten in acht worden genomen.
2. Artikel 10.03b, elfde lid, onderdelen b en f, moeten analogisch worden toegepast.
3. In afwijking van artikel 10.03ter, elfde lid, onderdeel d, mag de vullingsgraad van de houders niet meer bedragen dan 1 kg per liter. Voor het specifiek volume van het ontspannen  $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$  moet worden uitgegaan van 1,26 m<sup>3</sup>/kg.
4. In afwijking van artikel 10.03b, elfde lid, onderdeel e, eerste zin, moet het volume  $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$  voor de te beschermen ruimte ten minste 5,5 % van het bruto van die ruimte bedragen.
5. In afwijking van artikel 10.03b, elfde lid, onderdeel g, mag na het uitstromen de concentratie in de te beschermen ruimte niet groter zijn dan 10 %.
6. Teneinde de risico's van een eventuele afbraak van het blusmiddel tengevolge van hoge temperaturen tijdens het bestrijden van een brand te voorkomen, moeten bij het betreden van de ruimten na het evenement beademingsapparaten alsmede beschermende kleding met helm, laarzen en handschoenen worden gedragen.

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

**AANBEVELING Nr. 7/2004**  
**van 16 juni 2004**

Bij Artikel 10.03b, eerste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties in de machinekamers,  
ketelruimen et pompkamers  
 $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$  (NOVEC 1230)

TORTUGA

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste zin, mag op het motorvrachtschip "TORTUGA" - officieel scheepsnummer 6004022, als blusmiddel NOVEC 1230 ( $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ ) in de machinekamers worden toegepast, onder de volgende voorwaarden:

1. Artikel 10.03b, tweede tot en met negende lid en elfde lid, onderdelen a, c en e, tweede zin, moeten in acht worden genomen.
2. Artikel 10.03b, elfde lid, onderdelen b en f, moeten analogisch worden toegepast.
3. In afwijking van artikel 10.03ter, elfde lid, onderdeel d, mag de vullingsgraad van de houders niet meer bedragen dan 1 kg per liter. Voor het specifiek volume van het ontspannen  $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$  moet worden uitgegaan van 1,26 m<sup>3</sup>/kg.
4. In afwijking van artikel 10.03b, elfde lid, onderdeel e, eerste zin, moet het volume  $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$  voor de te beschermen ruimte ten minste 5,5 % van het bruto van die ruimte bedragen.
5. In afwijking van artikel 10.03b, elfde lid, onderdeel g, mag na het uitstromen de concentratie in de te beschermen ruimte niet groter zijn dan 10 %.
6. Teneinde de risico's van een eventuele afbraak van het blusmiddel tengevolge van hoge temperaturen tijdens het bestrijden van een brand te voorkomen, moeten bij het betreden van de ruimten na het evenement beademingsapparaten alsmede beschermende kleding met helm, laarzen en handschoenen worden gedragen.

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

**AANBEVELING Nr. 8/2004**  
**van 16 juni 2004**

Bij artikel 14.04, eerste lid, eerste alinea 1, derde zin – Naar de buitenzijde van de bovenbouw openen

**TIGRE D'OR**

Voor de toepassing van artikel 2.19, eerste lid, ROSR mag in het sportschip "Tigre d'Or", identiteitsnummer 40322, de deur van de flessenkast voor de distributie van de vloeibaar gas, die zich in de bovenbouw van het stuurhuis bevindt, naar de binnenzijde worden geopend. De volgende voorwaarden dienen daarbij in acht te worden genomen:

1. de deur is gasdicht en kan worden vergrendeld;
2. de sleutel van de deur wordt door de schipper bewaard;
3. op de laagste punten van de ruimte zijn continu werkende gasdetectors aangebracht;
4. de in artikel 14.04, derde lid, vermelde openingen ventileren naar de buitenzijde van het schip.



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

**AANBEVELING Nr. 9/2004**  
**van 9 september 2004**

Bij Artikel 10.03b, eerste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties in de machinekamers,  
ketelruimen et pompkamers  
CF3CF2C(O)CF(CF3)2 (NOVEC 1230)

VELOCITY

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste zin, mag op het motortankschip "VELOCITY" - officieel scheepsnummer 2326634, als blusmiddel NOVEC 1230 (CF3CF2C(O)CF(CF3)2) in de machinekamers worden toegepast, onder de volgende voorwaarden:

1. Artikel 10.03b, tweede tot en met negende lid en elfde lid, onderdelen a, c en e, tweede zin, moeten in acht worden genomen.
2. Artikel 10.03b, elfde lid, onderdelen b en f, moeten analogisch worden toegepast.
3. In afwijking van artikel 10.03ter, elfde lid, onderdeel d, mag de vullingsgraad van de houders niet meer bedragen dan 1 kg per liter. Voor het specifiek volume van het ontspannen CF3CF2C(O)CF(CF3)2 moet worden uitgegaan van 1,26 m<sup>3</sup>/kg.
4. In afwijking van artikel 10.03b, elfde lid, onderdeel e, eerste zin, moet het volume CF3CF2C(O)CF(CF3)2 voor de te beschermen ruimte ten minste 5,5 % van het bruto van die ruimte bedragen.
5. In afwijking van artikel 10.03b, elfde lid, onderdeel g, mag na het uitstromen de concentratie in de te beschermen ruimte niet groter zijn dan 10 %.
6. Teneinde de risico's van een eventuele afbraak van het blusmiddel tengevolge van hoge temperaturen tijdens het bestrijden van een brand te voorkomen, moeten bij het betreden van de ruimten na het evenement beademingsapparaten alsmede beschermende kleding met helm, laarzen en handschoenen worden gedragen.

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

**AANBEVELING Nr. 10/2004**  
**van 9 september 2004**

Bij Artikel 10.03b, eerste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties in de machinekamers,  
ketelruimen et pompkamers  
 $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$  (NOVEC 1230)

FIDE DEO

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste zin, mag op het motorvrachtschip "FIDE DEO", officieel scheepsnummer 41729, als blusmiddel NOVEC 1230 (Formule  $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ ) in de machinekamers worden toegepast, onder de volgende voorwaarden:

1. Artikel 10.03b, tweede tot en met negende lid en elfde lid, onderdelen a, c en e, tweede zin, moeten in acht worden genomen.
2. Artikel 10.03b, elfde lid, onderdelen b en f, moeten analogisch worden toegepast.
3. In afwijking van artikel 10.03ter, elfde lid, onderdeel d, mag de vullingsgraad van de houders niet meer bedragen dan 1 kg per liter. Voor het specifiek volume van het ontspannen  $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$  moet worden uitgegaan van 1,26 m<sup>3</sup>/kg.
4. In afwijking van artikel 10.03b, elfde lid, onderdeel e, eerste zin, moet het volume  $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$  voor de te beschermen ruimte ten minste 5,5 % van het bruto van die ruimte bedragen.
5. In afwijking van artikel 10.03b, elfde lid, onderdeel g, mag na het uitstromen de concentratie in de te beschermen ruimte niet groter zijn dan 10 %.
6. Teneinde de risico's van een eventuele afbraak van het blusmiddel tengevolge van hoge temperaturen tijdens het bestrijden van een brand te voorkomen, moeten bij het betreden van de ruimten na het evenement beademingsapparaten alsmede beschermende kleding met helm, laarzen en handschoenen worden gedragen.

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

**AANBEVELING Nr. 11/2004**  
**van 9 september 2004**

Bij Artikel 10.03b, eerste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties in de machinekamers,  
ketelruimen et pompkamers  
 $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$  (NOVEC 1230)

ALSVIN

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste zin, mag op het motortankschip "ALSVIN" - officieel scheepsnummer 6004017, als blusmiddel NOVEC 1230 (formule  $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ ) in de machinekamers worden toegepast, onder de volgende voorwaarden:

1. Artikel 10.03b, tweede tot en met negende lid en elfde lid, onderdelen a, c en e, tweede zin, moeten in acht worden genomen.
2. Artikel 10.03b, elfde lid, onderdelen b en f, moeten analogisch worden toegepast.
3. In afwijking van artikel 10.03ter, elfde lid, onderdeel d, mag de vullingsgraad van de houders niet meer bedragen dan 1 kg per liter. Voor het specifiek volume van het ontspannen  $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$  moet worden uitgegaan van 1,26 m<sup>3</sup>/kg.
4. In afwijking van artikel 10.03b, elfde lid, onderdeel e, eerste zin, moet het volume  $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$  voor de te beschermen ruimte ten minste 5,5 % van het bruto van die ruimte bedragen.
5. In afwijking van artikel 10.03b, elfde lid, onderdeel g, mag na het uitstromen de concentratie in de te beschermen ruimte niet groter zijn dan 10 %.
6. Teneinde de risico's van een eventuele afbraak van het blusmiddel tengevolge van hoge temperaturen tijdens het bestrijden van een brand te voorkomen, moeten bij het betreden van de ruimten na het evenement beademingsapparaten alsmede beschermende kleding met helm, laarzen en handschoenen worden gedragen.

**PROTOCOL 25****Goedkeuring van de rekening over het jaar 2003 van de Centrale Commissie****Besluit**

Na kennis genomen te hebben van het verslag van de accountant keurt de Centrale Commissie de rekening over het jaar 2003 goed.

**PROTOCOL 26****Goedkeuring van de rekening over het jaar 2003 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 2003 van het Administratief Centrum van de Sociale Zekerheid goed. De rekening zal ter kennis van deze instantie worden gebracht.

**PROTOCOL 27****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 2004 en van 31 december 2004 op 1 januari 2005 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 2004 en van 31 december 2004 op 1 januari 2005 tussen 18 uur en 8 uur.

**PROTOCOL 28**

**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 2005 tot 31 december 2005.

**PROTOCOL 29**

**Persbericht**

**Besluit**

Het persbericht is goedgekeurd.

**PROTOCOL 30**

**Datum van de volgende vergadering**

**Besluit**

De volgende vergadering vindt plaats op 1 en 2 juni 2005 te Straatsburg.