

**CENTRALE
COMMISSIE
VOOR DE
RIJNVAART**



VOORJAARSZITTING 2004

AANGENOMEN BESLUITEN

(2004 - I)

Bazel, 27 en 28 mei 2004

VOORJAARSZITTING 2004

AANGENOMEN BESLUITEN

(2004-I)

Bazel, 27 en 28 mei 2003

INHOUD

Bladzijde

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

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

II. Algemene en juridische zaken

Protocol 2: Tenuitvoerbrenging van de waarnemersstatus van staten	1
Protocol 3: Werkprogramma 2004 – 2005	1
Protocol 4: Goedkeuring van het Intern Reglement	11
Protocol 5: Samenwerking met de Europese Commissie	11
Protocol 6: Stand van bekrachtiging van de verdragen en aanvullende protocollen betreffende de CCR	11
Protocol 7: Goedkeuring van het verslag over de werkzaamheden in 2003 van de Centrale Commissie	11
Protocol 8: Veiligheidsmaatregelen tegen terroristenacties	17

III. Economische zaken

Protocol 9: Economische situatie in de Rijnvaart	18
Protocol 10: Verslag van het Economisch Congres	29

IV. Kwesties inzake het milieu en de afvalverwijdering

Protocol 11: Richtlijn van het Europees Parlement en van de Raad ter instelling van een kader voor communautaire maatregelen op het gebied van water (Kaderrichtlijn inzake het water)	30
Protocol 12: Onder bescherming stellen van sectoren van de Rijn in het kader van het Europese FFH-regime volgens de Richtlijnen 92/43/EEG en 97/62/EG.....	32
Protocol 13: Overzicht van de inwerkingtreding van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart	33

V. Reglementen en technische vraagstukken

Protocol 14: Wijziging van het politiereglement door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22 (artikel 1.01)	34
Protocol 15: Voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarnsvoor de Rijnvaart	35
Protocol 16: Voorrang bij het schutten	38
Protocol 17: Standaardisatie van mededelingen voor de binnenvaart	38
Protocol 18: Reglement van onderzoek – Verlenging van de voorschriften van tijdelijke aard (artt. 1.01, 5.02, 5.06, 22a.05)	40
Protocol 19: Wijziging van het Reglement van onderzoek voorschriften van tijdelijke aard (artt. 24.02 en 24.03)	41
Protocol 20: Veiligheid van het vervoer van personen over water	42
Protocol 21: ADNR-Wijzigingen	43
Protocol 22: Procedure voor de toelating voor het vervoer in tankschepen van stoffen, die nog niet in 3.2, Tabel C van het ADNR zijn opgenomen	44
Protocol 23: ADNR-Oostenrijkse en Tsjechische verklaringen van deskundigheid	45
Protocol 24: Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van de sluizen van Iffezheim evenals in de sector stroomafwaarts - Vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluizen bij Iffezheim - Waterstand aan de peilschaal bij Iffezheim	46
Protocol 25: Bouw van een nieuwe voetgangers- en fietsersbrug over de Rijn bij Weil (kmr. 170,18)	48
Protocol 26: Bouw van een nieuwe verkeersbrug over de Rijn bij Wesel (kmr. 813,89)	53
Protocol 27: Vaart met grote duwbakken op de Rijn	57
Protocol 28: Kennisneming van de inwerkingtreding in de lidstaten en van de door comités en werkgroepen genomen beslissingen	58

VI. Beheer

Protocol 29: Reflectiegroep op hoog niveau over de institutionele aspecten van de binnenvaart op Europees niveau	90
Protocol 30: Begroting voor 2005 van de Centrale Commissie.....	90
Protocol 31: Begroting voor 2005 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden	90
Protocol 32: Voorlopige begroting van het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan	91

VII. Diversen

Protocol 33: Organisatie van de volgende vergadering van de Raadgevende Conferentie	91
Protocol 34: Persbericht	91
Protocol 35: Datum van de volgende vergadering.....	91



CC/R (04) 1 – Final
28 mei 2004

f/d/nl

AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE VOORJAARSZITTING 2004

PROTOCOL 1

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

Geen besluit.

PROTOCOL 2

Tenuitvoerbrenging van de waarnemersstatus van staten

Geen besluit.

PROTOCOL 3

Werkprogramma 2004 - 2005

Besluit

De Centrale Commissie,

Onder verwijzing naar haar Besluit 2001-I-3, keurt de in de bijlage vermelde werkprogramma's voor de jaren 2004-2005 (Comité Binnenvaartrecht, de Comités op technisch-administratief gebied en het Economisch Comité) goed.

Bijlage

Werkprogramma 2004 - 2005

I – Comité Binnenvaartrecht

Nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Opmerkingen
1	Harmonisatie van het Rijn- en binnenvaartrecht				
1.1	Verdragsharmonisatie <ul style="list-style-type: none"> • tenuitvoerbrenging van de verdragen <ul style="list-style-type: none"> i) CLNI <ul style="list-style-type: none"> - bekrachtiging van het Verdrag door alle Rijnsoeverstaten - geharmoniseerd standpunt tussen de Rijnsoeverstaten en de door het Verdrag voorziene voorbeholden - uitbreiding van het Verdrag tot andere staten (Donaustaten) ii) CMNI <ul style="list-style-type: none"> - bekrachtiging en tenuitvoerbrenging van het Verdrag • het volgen van de CRDNI-werkzaamheden 	2002-II-7 2003-I-5		2005	
2	Tenuitvoerbrenging en ontwikkeling van het Rijnregime				
2.1	Verduidelijking van de voorwaarden voor de tenuitvoerbrenging van het Aanvullend Protocol nr.2			2005	
2.2	Onderzoek van de voorwaarden voor de tenuitvoerbrenging van het beginsel van belastingvrijdom volgens artikel 3 van de Herzene Rijnvaartakte, in het bijzonder uit het gezichtspunt van de beginselen van gelijke behandeling en van eenheid van het regime			2005	
2.3	Uitwerken van een document voor de schipper in de Rijn- en binnenvaart	2003-I-8		2006	
3	Kwesties inzake de betrekkingen met de Europese Unie en het verband tussen het Rijnvaartrecht en het Gemeenschapsrecht				
3.1	Onderzoek van de toepassingsmodaliteiten van de Samenwerkingsovereenkomst tussen de Centrale Commissie en de Europese Commissie			Permanent	
3.2	Voortzetting van het overleg over de verduidelijking van het verband tussen het Gemeenschapsrecht en het Rijnvaartrecht				
3.3	Medewerking aan de gemeenschappelijke CCR- en Donaucommissie-werkgroep die een vergelijkend onderzoek tussen de rechtstelsels van de Rijn en de Donau voert ten behoeve van de harmonisatie van de in het stroomgebied van de Rijn en de Donau geldende voorschriften, en ten behoeve van de ontwikkeling van de samenwerking tussen de twee instellingen				

4	Werkzaamheden voor de verduidelijking van de wettelijke situatie op fiscaal, sociaal en arbeidsrechtelijk gebied met het oog op de harmonisatie van de voorwaarden voor het uitoefenen van de binnenvaart				
4.1	Onderzoek van de douane- en belastingssituatie in de Rijn- en binnenvaart (in het bijzonder de BTW en de heffingen op vervoersprestatie van de Rijnvaart en op de boordvoorraad)			2005	
4.2	Bestandsbeschrijving van de toepassingsvoorwaarden van de nationale voorschriften op het gebied van arbeidsrecht en sociale wetgeving op de waterwegen van de lidstaten			2004	
5	Afvalstoffenverdrag				
5.1	Juridische kwesties betreffende de inwerkingtreding van het Verdrag				
6	Onderzoek van de klachten				
6.1	Kwestie voorrang bij het schutten	2001-II			

II – Economisch Comité

Nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Commentaar
1	Harmonisatie en integratie op pan-Europees niveau				
1.1	<ul style="list-style-type: none"> opening van de markten en sociaal-economisch kader 		2003		
1.2	<ul style="list-style-type: none"> toepassing van het volgens het Aanvullend Protocol 2 voorziene regime 				
2	Algemeen vervoersbeleid		Permanente taak		<p>Onder dit punt wordt behandeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kwesties betreffende het vervoersbeleid van de Gemeenschap en m.b.t. de binnenvaart - kwesties m.b.t. de bevordering van de Rijn- en binnenvaart
3	Specifieke kwesties m.b.t. Rijn- en binnenvaart				
3.1	<ul style="list-style-type: none"> Economie en milieu - Evaluatie van de meteorologische effecten en de belemmering van de scheepvaart op de betrouwbaarheid van het vervoer over water 				
3.2	<ul style="list-style-type: none"> Evolutie van de tankvaart ten gevolge van de technische voorschriften (gevaarlijke stoffen) 	2003-II-15		2004-II	
3.3	<ul style="list-style-type: none"> Functioneren van de markt 		Permanente taak		
3.4	<ul style="list-style-type: none"> Randvoorwaarden voor het containertransport in de zeehavens 				
4	Instrumenten voor het volgen van de economische situatie				
4.1	<ul style="list-style-type: none"> Instellen van een nieuwe marktobservatie van de Rijn- en binnenvaart in Europa 		2004		
4.2	<ul style="list-style-type: none"> Evaluatie van de vooruitzichten op middellange termijn, die op een informatie-uitwisseling met de betrokken organisaties van het bedrijfsleven zijn gebaseerd 			2006	

III – Comité Afvalverwijdering en milieu

Nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Commentaar
1	Afvalstoffenverdrag	Permanente taak			
1.1	<ul style="list-style-type: none"> inwerkingtreding van het Verdrag - interpretatie van het Verdrag en de bijlagen daarvan (begripsbepalingen, BTW) 			2004	
1.2	<ul style="list-style-type: none"> voorbereiding van de tenuitvoerbrenging van het systeem van de heffing van de bijdrage en van de financiële verevening (chipkaart; instellen van vereveningsprocedures) 			2005	
1.3	<ul style="list-style-type: none"> voorbereiding van andere procedures m.b.t de toepassing van de bijlagen (<i>oliecontroleboekje</i>, losverklaring) 			2005	
1.4	<ul style="list-style-type: none"> verklaring omtrent de behandeling restanten van gasvormige lading 			2005	
1.5	<ul style="list-style-type: none"> Onderzoek van een voorlopig en alternatief bijdragesysteem (ter informatie) 		2004	2005	
1.6	<ul style="list-style-type: none"> coördinatie van de afvalverwijderingsystemen van de binnen- en zeevaart in de zeehavens 			2005	
2	Afval in de binnenvaart				
2.1	<ul style="list-style-type: none"> Aanbevelingen betreffende afvalpreventie (lading, bedrijf) 		Permanente taak		
2.2	<ul style="list-style-type: none"> nieuwe normen en technieken voor afvalverwijdering - aanpassing van het verdrag en de bijlagen daarvan 		Permanente taak		
3	Verscherping van het milieuvriendelijke profiel van de binnenvaart		Permanente taak		

IV – Permanent Technisch Comité

Nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Commentaar
1	Vorbereiding van de goedkeuring van de bouwwerkzaamheden die gevolgen voor de scheepvaart hebben	1995-I-29	Permanente taak		
2	Permanente verbetering van de waterweg voor de scheepvaart		Permanente taak		
3	Inventaris van de waterwinning en onderzoek van de gevolgen daarvan voor de scheepvaart	TP (00) 1	10/1999		
4	Onderzoek van de ontwikkeling van de waterstanden beneden de sluis van Iffezheim	1978-I-2 1984-I-29	Permanente taak		
5	Onderzoek van de gevolgen voor de rivierbedding van de scheepvaart; in voorkomend geval voorstel van maatregelen				Bundesanstalt für Wasserbau - BAW is met een onderzoek gestart
6	Onderzoek en voorstel van maatregelen m.b.t. de bevordering van duwvaart	2003-I-21			Een expertise over het gebruik van grote duwbakken is beschikbaar, in samenwerking met RP, RV en TP
7	Het nagaan van de gevolgen voor de binnenvaart bij de tenuitvoerbrengring van de kaderrichtlijn water van de Europese Unie; in voorkomend geval, indienen van voorstellen	2000-I-29 2004-I	10/2003		De Permanent Technische Werkgroep van de CCR verleent haar medewerking bij opstellen van indicatoren door de IRC
8	Het nagaan van de gevolgen voor de binnenvaart bij de tenuitvoerbrengring van de Richtlijn Fauna-Flora-Habitat van de Europese Unie; in voorkomend geval, indienen van voorstellen	2004-I	10/2003		

V – Comité Politierglement

Nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Commentaar
	Wijziging van het RPR op grond van recente ontwikkelingen of opgedane ervaring	Permanente taak			
1.1	<ul style="list-style-type: none"> artikel 1.07 – vrij zicht 				
1.2	<ul style="list-style-type: none"> artikel 6.04 – Blauw bord / knipperlicht 				
1.3	<ul style="list-style-type: none"> Deel VI (artt. 6.30 e.v.) - Scheepvaart bij nevel 				
2	Artikel 6.29 – voorrang bij schutten	Besluit 2003-I-9 Besluit 2003-II-12	9/2003		
3	Artikel 11.04 – Afmetingen van koppelverbanden (Onderzoek en voorstel van maatregelen m.b.t. de bevordering van de duwvaart)	2003-I-21			Een expertise over het gebruik van grote duwbakken is beschikbaar ; in samenwerking met RP, RV en TP.
4	Hoofdstuk 15 van het RPR – bescherming van het water en verwijdering van afval aan boord van schepen				
5	Aanpassen van de voorschriften voor radarapparatuur aan de ETSI-standaarden				
6	River Information Services (RIS)				
6.1	Herziening van de RIS-Richtlijn	Nieuwe versie van de RIS-Guidelines van de PIANC	3/2004	5/2004	
6.2	Guides - Notices to Skippers - Electronic Reporting	Medewerking voor de ontwikkelaars en de gebruikers, feedback voor de werkgroep	9/2004		Analoog met de Inland ECDIS
6.3	RIS-workshop (voor alle RIS standaarden)	Verbetering van de aanvaarding	Voorjaar 2005 (2 dagen)		Analoog met de Inland ECDIS
6.4	Inland VTS (Vessel Traffic Service)	Tenuitvoerbrengring van de IALA-Guidelines	9/2004		
6.5	Vorbereiding van de standaarden voor de Vessel Tracking and Tracing (inclusief Inland AIS)		3/2004		

VI – Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding

Nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Commentaar
1	Veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen			2004	
2	Harmonisatie van het verkrijgen van patenten en voorwaarden voor een wederzijdse erkenning van Rijn-, Gemeenschaps- en Donaupatenten		2004		
3	Harmonisatie van Rijn-, Gemeenschaps- en Donaudienstboekjes				
4	Harmonisatie van beroepsprofielen in de binnenvaart		2004		
5	Aanpassing van het Reglement Rijnpatenten aan de ontwikkeling en aan de opgedane ervaring		Permanente taak		
6	Aanpassing van het Reglement Radarpatenten aan de ontwikkeling en aan de opgedane ervaring		Permanente taak		

VII – Technische vereisten voor binnenschepen – Comité Reglement van onderzoek

Nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Commentaar
1	Hoofdstuk 6 - Stuurinrichtingen <i>Modernisatie</i>		6/2004	2005-I	Onderzoek en actualisering van het huidige voorstel.
2	Hoofdstuk 8a / Richtlijn 97/68/CE				
2.1	<ul style="list-style-type: none"> <i>Vorbereiding van de grenswaarden voor een fase III</i> 	2003-II	4/2004	2005-II ¹	In samenwerking met de Europese Commissie
2.2	<ul style="list-style-type: none"> <i>Harmonisatie</i> 		4/2004	5/2005 ¹	Voorstel voor de herziening van de bijlagen bij de richtlijn en van hoofdstuk 8a ROSR
3	Hoofdstuk 9 – Elektrische installaties <i>Modernisering, aanvulling van de vereisten voor elektronische installaties</i>	10/1999		2005-I	Een voorstel van begin 2001 is beschikbaar.
4	Hoofdstuk 15 – Bijzondere bepalingen voor passagiersschepen <i>Modernisatie</i>	6/1993		2004-II	
5	Hoofdstuk 15 / hoofdstuk 24 – Reddingsmiddelen voor bestaande passagiersschepen	2004-I			Voorstellen van het bedrijfsleven worden afgewacht.
6	Hoofdstuk 16 – Vereisten voor koppelverbanden (Onderzoek en voorstel van maatregelen m.b.t. de bevordering van de duwvaart)	2003-I-21	6/2004		Een expertise over het gebruik van grote duwbakken is beschikbaar, in samenwerking met RP, RV en TP
7	Hoofdstuk 22b – Bijzondere bepalingen voor snelle schepen <i>Uitwerking van een richtlijn</i>				
8	Controles <i>Uniformisatie van de vereisten / reglementaire teksten</i>		6/2004	2004-II	De Duitse delegatie heeft voorgesteld tekstvoorstellen uit te werken.
9	ROSR / richtlijn 82/714/CEE <i>Harmonisatie van de technische bijlagen</i>			10/2004 ²	De werkzaamheden worden in het kader van de Gemengde Werkgroep voortgezet.
10	Technische vereisten voor historische schepen <i>Onderzoek van de noodzaak, van de mogelijkheden en van de voorwaarden voor het invoeren daarvan</i>				Beschouwingen, ervaringen van verschillende lidstaten zouden van nut kunnen zijn.
11	Onderzoek van averij van passagiersschepen <i>Onderzoek van de noodzaak, van de mogelijkheden en van de voorwaarden voor het invoeren daarvan</i>				Beschouwingen, ervaringen van verschillende lidstaten zouden van nut kunnen zijn..

¹ De datum moet met de EU-Commissie worden vastgesteld.

² De datum moet met de Nederlandse voorzitter en de EU-Commissie worden vastgesteld.

VIII – Comité Gevaarlijke Stoffen

Nr.	Taak	Mandaat / Voorwerp	Begin	Einde	Commentaar
1	Wijziging van de bouwvoorschriften voor schepen voor het vervoer gevaarlijke stoffen overeenkomstig recente ontwikkelingen en opgedane ervaring	2001-II-27	Permanente taak		
1.1	Onderverdeling in zones – Explosiebeveiliging			2006	
1.2	Grote ladingtanks		2002	2004	
1.3	Kleine tankschepen overeenkomstig aan type C		2004	2006	
1.4	Aanvullend nalenssysteem	2003-II-21		2007	
2	Stoffen die gevaarlijk voor het water zijn	1993-II-25 2003-II-21	2002	2005	
3	Permanente aanpassing van het ADNR aan andere internationale voorschriften	2001-II-27	Permanente taak		
4	Aanpassing aan voorschriften voor vluchtwegen		2003	2004	
5	Ontgassingproblematiek	1998-II-16 2003-II-21			
6	Wisselwerking tussen schip land/walzijde	2003-II-15			
7	Voorzorgsmaatregelen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen t.a.v terroristenacties	2004-I	2004	2004	

PROTOCOL 4

Goedkeuring van het Intern Reglement

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar Besluit 2000-III-5, neemt het in de bijlage vermelde Intern Reglement aan.

De bijlage bij protocol 2004-I-4 is voorwerp van een afzonderlijke publicatie.

CC/R (04) 1- FINAL Add 1

PROTOCOL 5

Samenwerking met de Europese Commissie

Geen besluit.

PROTOCOL 6

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

Geen besluit.

PROTOCOL 7

Goedkeuring van het verslag over de werkzaamheden in 2003 van de Centrale Commissie

Besluit

Het verslag over de werkzaamheden in 2003 van de Centrale Commissie is goedgekeurd.

Bijlage

Verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2003

I. SAMENSTELLING EN PERSONEEL VAN DE CENTRALE COMMISSIE IN 2003

De heer ABRAHAM, Lid van de Raad van State, Directeur Juridische Zaken op het Ministerie van Buitenlandse Zaken, Hoofd van de Franse delegatie, bekleedt de functie van Voorzitter van de CCR sinds 1 januari 2002.

De heer VAN DER ZEE, Directeur Economische samenwerking van het Ministerie van Buitenlandse Zaken, Hoofd van de Nederlandse delegatie, bekleedt de functie van vice-voorzitter van de CCR sinds 1 januari 2002.

De heer WILL, Hoofd van de adjunct-directie "Binnenvaart" op het Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen van Duitsland, is benoemd tot Rijnvaartcommissaris van Duitsland, vanaf 27 maart 2003, ter vervanging van de heer STAMM, die met pensioen is gegaan.

De heer CHENEVEZ, Ingenieur-generaal van de Ponts et Chaussées, is benoemd tot Rijnvaartcommissaris van Frankrijk, vanaf 31 maart 2003, ter vervanging van de heer. MEISTERMANN, overleden op 1 juli 2002.

De heer JEROME, Hoofdingenieur van de Ponts et Chaussées en Directeur van de Autonome Haven van Straatsburg, is benoemd tot Rijnvaartcommissaris van Frankrijk, vanaf 31 maart 2003, ter vervanging van de heer BAYLE, die op een andere post is benoemd.

De heer PAPINUTTI, Ingenieur van de Ponts et Chaussées en Hoofd van de Adjunct-Directie van Verkeer over de Binnenwateren op het Ministerie van Verkeer, is benoemd tot Rijnvaartcommissaris van Frankrijk, vanaf 31 maart 2003, ter vervanging van mevrouw BUCH, die op een andere post is benoemd.

De heer SEGER, Ambassadeur, Directeur van de Directie Internationaal Recht op de Afdeling Buitenlandse Zaken, Hoofd van de Zwitserse delegatie, is benoemd tot Rijnvaartcommissaris van Zwitserland, vanaf 3 september 2003, ter vervanging van de heer HÖCHNER, die op een andere post is benoemd.

De heer BUCHHOLZ, Adviseur van de Legatie I, op het Ministerie van Buitenlandse Zaken van Duitsland, is benoemd tot plaatsvervangend Rijnvaartcommissaris van Duitsland, vanaf 29 september 2003, ter vervanging van mevrouw VÖLKEL, die op een andere post is benoemd.

De heer KAUNE, ministereel adjunct-adviseur en Hoofd van de dienst LS 25 (binnenvaartbeleid, economie en rechten) op het Ministerie van Verkeer van Duitsland, is benoemd tot Rijnvaartcommissaris, vanaf 29 september 2003, ter vervanging van de heer JUNGSMANN, die met pensioen is gegaan.

De heer BLOCK, Hoofd van de dienst LS 26 (veiligheid en bescherming van het milieu in de binnenvaart) op het Ministerie van Verkeer van Duitsland, is benoemd tot plaatsvervangend Rijnvaartcommissaris van Duitsland, vanaf 29 september 2003, ter vervanging van de heer KAUNE, die tot Rijnvaartcommissaris is benoemd.

Ten gevolge hiervan was de samenstelling van de Centrale Commissie aan het einde van het jaar 2003 de volgende:

DUITSLAND:

Commissarissen:	de heren	HÖPFNER, HÖNEMANN, KAUNE, WILL,
Plaatsvervangend commissarissen:	de heren	BUCHHOLZ, BLOCK;

BELGIE:

Commissarissen:	de heren	DEVADDER, JANSSENS, VANLUCHENE,
Plaatsvervangend commissarissen:	mevrouw de heren	VAN REUSEL, VERSCHUEREN;

FRANKRIJK:

Commissarissen:	de heren	ABRAHAM, Voorzitter JEROME, PAPINUTTI, CHENEVEZ
Plaatsvervangend commissarissen:	mevrouw de heer	MATHIS, PIET;

NEDERLAND:

Commissarissen:	de heren	VAN DER ZEE, Vice-Voorzitter CRAMER, VERAART, WALTHUIS,
Plaatsvervangend commissarissen:	de heren	BERTENS, HOFHUIZEN;

ZWITSERLAND:

Commissarissen:	de heren	SEGER, FEIERABEND, FURRER, HARDMEIER,
Plaatsvervangend commissaris:	de heer	CHATELAIN;

Het secretariaat was, op de dezelfde datum, als volgt samengesteld:

Secretaris-generaal:	de heer	WOEHLING
plv secretaris-generaal:	de heer	VAN DER WERF
Hoofdingenieur:	de heer	ORLOVIUS
	de heer	PAULI (vanaf 1 augustus 2003)

II. WERKZAAMHEDEN VAN DE CENTRALE COMMISSIE

1. Plenaire zittingen en bijeenkomsten binnen de CCR

- a) De Centrale Commissie heeft, onder voorzitterschap van de heer ABRAHAM, twee plenaire vergaderingen gehouden en wel op 27 en 28 mei en op 26 en 27 november 2003, beide te Straatsburg.
- b) De Comités, de groepen ad hoc en de werkgroepen van de CCR zijn bijeengewoest als hierna aangegeven:

het Comité voor de Begroting, onder voorzitterschap van de heer ABRAHAM, op 27 mei 2003 te Straatsburg;

het Subcomité voor de Administratie, onder voorzitterschap van de heer JANSSENS, op 1 april 2003 te Straatsburg;

het Voorbereidingscomité, onder voorzitterschap van de heer ABRAHAM, op 2 april, op 28 mei, op 8 oktober en op 26 november 2003 te Straatsburg;

het Economisch Comité, onder voorzitterschap van de heer FEIERABEND, op 18 maart, op 27 mei, op 7 oktober, op 25 november 2003 te Straatsburg;

Een ronde tafel «Veiligheidsmaatregelen voor de tankvaart» werd georganiseerd door het Economisch Comité. Deze werd gehouden op 9 september 2003 te Straatsburg op de zetel van de Raad van Europa en bracht delegaties van de lidstaten en het bedrijfsleven bijeen.

Een 3de economisch internationaal Congres, georganiseerd in samenwerking met de Franse Ministeries voor Buitenlandse Zaken en van Verkeer en Huisvesting en met medewerking van de VNF en de Autonome Haven van Parijs, werd gehouden op 11 en 12 december 2003 in het Internationale Conferentie Centrum van Parijs met als thema "Schepen en binnenvaart van de toekomst". Doel van het congres was in het bijzonder om in samenwerking met het betrokken bedrijfsleven en de betrokken administraties prioriteiten en strategieën te kiezen, gericht op een langdurige en voorspoedige ontwikkeling van deze wijze van vervoer.

het Comité Binnenvaartrecht, onder voorzitterschap van de heer HOFHUIZEN, op 19 maart en onder voorzitterschap van de SECRETARIS-GENERAAL op 9 oktober 2003 te Straatsburg;

het Comité Politierglement, onder voorzitterschap van de heer KAUNE (vervangen door de heer Van Reusel voor 9 en 10 april), en het Comité Reglement van Onderzoek, onder voorzitterschap van de heer Van REUSEL: gemeenschappelijke bijeenkomsten op 9 en 10 april en op 15 en 16 oktober 2003 te Straatsburg;

het Comité Reglement van Onderzoek, onder voorzitterschap van de heer JUNGSMANN, gemeenschappelijke bijeenkomst met de Werkgroep RV/G (ronde tafel) met de bevoegde autoriteiten en de belanghebbende technische diensten over de toepassing van het hoofdstuk 8a op 27 februari te Straatsburg, onder voorzitterschap van de heer VAN REUSEL, speciale bijeenkomst, over "De invoering van de voorschriften met betrekking tot de uitstoot van uitlaatgassen van motoren van schepen in de binnenvaart volgens de herziene aanbeveling 97/68/CE" op 11 maart te Straatsburg, onder voorzitterschap van de heer ZONDAG, gemeenschappelijke bijeenkomst (ronde tafel) met de Werkgroep RV/G over de kwesties betreffende de toepassing van het hoofdstuk 8a van het Reglement van Onderzoek Schepen op de Rijn – Uitstoot van gassen en verontreinigende deeltjes afkomstig van dieselmotors - op 4 november 2003 te Straatsburg;

het Comité Politierglement, het Comité gevaarlijke stoffen en het Comité sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding: gemeenschappelijke bijeenkomst met het Permanent Technische Comité op 26 mei en op 25 november 2003 te Straatsburg;

het Comité gevaarlijke stoffen, onder voorzitterschap van de heer FEIERABEND, op 11 april en op 17 oktober 2003 te Straatsburg;

het Comité Afvalverwijdering en Milieubescherming in de Rijnvaart, onder voorzitterschap van mevrouw VANLUCHENE, op 8 april en op 14 oktober te Straatsburg, onder voorzitterschap van de SECRETARIS-GENERAAL, ontmoeting van fiscaal experts van de staten die het Verdrag inzake de inzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart op 13 oktober 2003 te Straatsburg hebben ondertekend;

het Permanent Technisch Comité, onder voorzitterschap van de heer JUNGSMANN, op 24 april te Nijmegen en onder voorzitterschap van de heer BLOCK op 13 oktober 2003 te Straatsburg;

het Comité sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding, onder voorzitterschap van de heer HOFHUIZEN, op 7 april en op 14 oktober 2003 te Straatsburg;

het Klein Scheepvaartcomité, onder voorzitterschap van de HOOFDINGENIEUR (de heer ORLOVIUS), gemeenschappelijke bijeenkomst over de "grote duweenheden en hun weerslag op het rivierbed" met de Permanente Technische Werkgroep op 29 januari en onder voorzitterschap van de HOOFDINGENIEUR (de heer PAULI) op 28 oktober 2003 te Straatsburg;

de Werkgroep Politiereglement, onder voorzitterschap van de heer REUTLINGER, van 4 tot 6 februari te Bazel en op 23 en 24 september 2003 te Straatsburg ;

de Werkgroep Onderzoek schepen op de Rijn, onder voorzitterschap van de heer BÜHLER, van 25 tot 28 februari, onder voorzitterschap van de heer JUNGSMANN, gemeenschappelijke bijeenkomst met het Comité Onderzoek (ronde tafel) met deskundige autoriteiten en erkende Technische Diensten over de toepassing van het hoofdstuk 8a op 27 februari 2003 te Straatsburg, buitengewone bijeenkomst "passagiersschepen" van 11 tot 13 maart te Straatsburg als ook op 20 mei te Brussel, van 24 tot 26 juni te Straatsburg, van 2 tot 4 september te Rotterdam, informele gemeenschappelijke bijeenkomst met deskundigen van de Europese Unie met het oog op de harmonisatie van de bijvoegsels bij de Richtlijn 82/714 EG en van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn van 16 tot 18 september te Straatsburg, onder voorzitterschap van de heer ZONDAG, gemeenschappelijke bijeenkomst (ronde tafel) met het Comité Onderzoek gewijd aan de kwesties betreffende de toepassing van het hoofdstuk 8a Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn – Uitstoot van gassen en luchtvervuilende deeltjes afkomstig van dieselmotoren 4 november, op 5 en 6 november, van 2 tot 4 december 2003 te Straatsburg;

de Werkgroep Gevaarlijke Stoffen, onder voorzitterschap van de heer VAN LANCKER, van 26 tot 28 maart te Straatsburg, van 3 tot 5 juni in Wenen, van 9 tot 11 september te Straatsburg, op 16 en 18 december 2003 te Straatsburg;

de ad hoc Werkgroep "Organisatie van de CCNR", onder voorzitterschap van de SECRETARIS-GENERAAL, op 20 maart, op 1 en 8 oktober 2003 te Straatsburg;

de ad hoc Werkgroep "Ontgassing van Tankschepen", onder voorzitterschap van de heer VERAART, op 12 maart en op 24 september 2003 in Den Haag;

de "Permanente Technische Werkgroep", onder voorzitterschap van de HOOFDINGENIEUR (de heer Orlovius) gemeenschappelijke bijeenkomst met het Kleine Scheepvaartcomité over de "grote duweenheden en hun weerslag op het rivierbed" op 29 januari te Straatsburg, onder voorzitterschap van de HOOFDINGENIEUR (de heer PAULI), op 28 oktober 2003 te Straatsburg;

de Werkgroep RIS (voorheen Werkgroep ad hoc Inland ECDIS), onder voorzitterschap van de heer KOEDAM, op 4 en 5 maart, op 9 en 10 september en op 9 en 10 december 2003 te Straatsburg;

de Werkgroep "Patenverordering", onder voorzitterschap van de heer KOWALLIK, van 17 tot 19 februari te Straatsburg, van 10 tot 12 juni te Oberhausen en van 24 tot 26 september 2003 te Straatsburg;

de ad hoc Groep Ad hoc Groep "Veiligheid van de binnenvaart ten opzichte van terroristenacties", onder voorzitterschap van de heer STAMM, op 6 mei 2003 te Straatsburg.

- c) De raadgevende conferentie van de erkende organisaties werd op 7 oktober 2003 gehouden onder voorzitterschap van de SECRETARIS-GENERAAL.
- d) In het kader van hun versterkte samenwerking, hebben de Centrale Commissie en de Donaucommissie hun contacten en uitwisselingen voortgezet.

De secretaris-generaal heeft de CCR als waarnemer vertegenwoordigd bij de bijeenkomsten van het Comité ter voorbereiding van de herziening van het Verdrag van Belgrado.

Een 19e ontmoeting van de Hoofdingenieur van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Hoofdingenieur van de technische afdeling van het **Secretariaat van de Donau** heeft op 16 en 17 januari 2003 te Straatsburg plaatsgevonden.

- e) Een **samenwerkingsovereenkomst** werd getekend op 3 maart 2003 te Brussel tussen de Europese Commissie en de CCR door de directeur-generaal van de Generale Directie van Energie en Vervoer, de heer Lamoureux en door de secretaris-generaal van de CCR, de heer Woehrling.

Hieropvolgend vond in het kader van dit akkoord een eerste coördinatiebijeenkomst plaats en de tweede bijeenkomst werd op 7 november 2003 te Brussel gehouden.

- f) De ad hoc bijeenkomsten en de punctuele zittingen vonden als volgt plaats:

bijeenkomst van de Europese gouvernementele deskundigen, onder voorzitterschap van de SECRETARIS-GENERAAL, over het ontwerp van het Europees Verdrag over de aansprakelijkheid en de vergoeding voor schade ontstaan bij vervoer van schadelijke en potentieel gevaarlijke stoffen over de binnenwateren (CRDNI), op 28 en 29 oktober 2003 te Straatsburg;

- 2. Het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden is, onder voorzitterschap van de heer BOKELOH, op 25 maart 2003 te Straatsburg bijeengekomen.

3. Samenwerking met andere internationale organisaties

- a) Het Secretariaat heeft de Centrale Commissie vertegenwoordigd:

- bij de Europese Commissie (bijeenkomsten van verschillende werkgroepen die binnenvaartkwesties behandelen);
- bij het Comité voor vervoer over land van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties te Geneve en bij haar werkgroepen en groepen deskundigen, tijdens onderzoek van kwesties betreffende de binnenvaart;
- bij hoorzittingen en colloquia van de Europese Conferentie van de Ministers van Vervoer (CEMT);
- bij het Hoofdcomité voor de sociale zekerheid van de Raad van Europa;
- bij de Donaucommissie (bijeenkomst van technische deskundigen en samenwerking van de twee secretariaten);
- bij de Internationale Commissie voor de Bescherming van de Rijn;
- bij de Internationale Vereniging van het Rijnschepenregister IVR;
- bij de Internationale Permanente Vereniging van de Congressen van de Scheepvaart (AIPCN).

- b) De Europese Commissie werd bij de plenaire zitting van het voorjaar vertegenwoordigd door de heer MAES, administrateur, en bij de plenaire zitting van het najaar door de heer LEINEMANN, administrateur.

De Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties werd bij de plenaire voorjaars- en najaarszitting vertegenwoordigd door de heer NOVIKOV, administrateur.

De Donaucommissie werd bij de plenaire voorjaarszitting vertegenwoordigd door de heer NEDIALKOV, directeur-generaal van het secretariaat.

De Europese Conferentie van de Ministers van Vervoer werd bij de plenaire voorjaarszitting vertegenwoordigd door de heer RATHERY, plv. secretaris-generaal en bij de plenaire najaarszitting door mevrouw FOUVEZ, administrateur.

4. Werkzaamheden van de Centrale Commissie

De inhoud van de werkzaamheden van de Centrale Commissie zullen in het jaarverslag worden beschreven.

III. **KAMER VAN BEROEP**

Op 1 januari 2003 bestond de Kamer van Beroep van de Centrale Commissie uit de navolgende leden:

<u>Rechters:</u>	<u>Plaatsvervangend rechters:</u>
de heren HAEGEL (Frankrijk)	de heer VILLA (Frankrijk)
BEMM (Duitsland) tot 5.9.2003	mevrouw CAESAR (Duitsland)
CRAEYBECKX (België)	de heren RAPP (Zwitserland)
HAAK (Nederland) <i>plv.voorzitter</i>	VERSTREKEN (Belgie)
STAEHELIN (Zwitserland) <i>voorzitter</i>	DE SAVORNIN-LOHMAN (Nederland)

Griffier: de heer BOUR

Onder voorzitterschap van de heer STAEHELIN, heeft de Kamer van Beroep zitting gehouden op 9 januari te Straatsburg, op 19 juni te Straatsburg, op 5 september te Bazel, op 13 november 2003 te Parijs en heeft zij in hoger beroep 4 vonnissen uitgesproken betreffende civiele zaken en 4 vonnissen in strafrecht.

PROTOCOL 8

Veiligheidsmaatregelen tegen terroristenacties

Geen besluit.

PROTOCOL 9

Economische situatie in 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 2003 en de vooruitzichten voor 2004.

Bijlage bij protocol 9

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

2003 en vooruitzichten 2004

I Algemeen

a) Algemene situatie

Over het gehele jaar 2003, is het vervoerde volume op de traditionele Rijn ten opzichte van 2002 met 5,8% afgenomen en de vervoersprestatie met -9,9%. Deze ontwikkeling is voornamelijk toe te schrijven aan de bijzonder ongunstige waterstanden tijdens het tweede halfjaar 2003. Rekening houdend met het feit dat waterstanden weer normaal zijn geworden en dat de economische activiteit in Europa weer op gang komt, zijn de vooruitzichten voor het eerste halfjaar 2004 gunstiger.

b) Waterstanden

Na het eerste halfjaar dat, ondanks enkele hoogwaterstanden in het begin, relatief gewone waterstanden vertoonde, werd het tweede halfjaar door een periode van laagwaterstanden gekenmerkt, die zowel in duur als in omvang buitengewoon waren. Slechts begin 2004 kwamen de waterstanden weer binnen de normale grenzen. Opgemerkt dient te worden dat de waterstanden in 2003 een groot effect op het vervoer over de Rijn hebben gehad. In het eerste halfjaar 2004 zou, gezien de sneeuwreserve in de Alpen, de waterstand op de Rijn binnen de normale grenzen moeten blijven, zelfs in geval van weinig neerslag.

c) Brandstofprijzen

Na een daling van de brandstofprijs in april 2003 bleef deze vervolgens relatief stabiel tot aan het eind van het jaar, zij het dat zich een opwaartse tendens aftekende. Vanaf maart 2004 heeft deze stijging zich geaccentueerd, waarbij niveaus werden bereikt die zich in geen 15 jaar hadden voorgedaan.

II Situatie in de droge lading

a) Vervoerd volume

Over het gehele jaar 2003, maar vooral in het tweede halfjaar, is het vervoerde volume en de vervoersprestatie in de drogelading sector, met uitzondering van het containervervoer, afgenomen. Begin 2004 kon, na de periode van laag water, een inhaaleffect worden vastgesteld voor de vraag naar vervoer.

Landbouwsector

Ten opzichte van het tweede halfjaar 2002 nam in het tweede halfjaar 2003 het volume bij de landbouwproducten met 26 % en dat bij levensmiddelen en veevoer met 11 % af. Het resultaat voor deze sector gedurende het gehele jaar is sterk beïnvloed door het uitzonderlijk lage niveau in de tweede helft. De gevolgen van de droogteperiode heeft zich aldus op twee manieren gemanifesteerd, enerzijds door een beperking van de beschikbare vervoerscapaciteit en anderzijds door een negatief effect op de agrarische productie.

Staalsector

In het tweede halfjaar 2003 heeft het vervoer in de staalsector ten opzichte van dezelfde periode in 2002 een belangrijke teruggang laten zien, en wel ten grootte van 10 % bij staalproducten en 15,7 % bij het vervoer van erts en schroot. Deze daling hangt samen met de gevolgen van de zeer lage waterstand, die voor het gehele jaar 2003, ondanks een gunstige conjunctuur binnen deze sector een negatieve balans heeft opgeleverd. Zo gaf begin 2004 een toenemende staalproductie in Europa te zien, hetgeen een gunstige ontwikkeling van de vervoersvraag afkomstig van deze sector voor de komende maanden doet verwachten. Op middellange termijn verwacht deze sector als gevolg van de uitbreiding van de Gemeenschap een gunstig effect op de vraag vanuit de nieuwe lidstaten naar staal van hogere kwaliteit. Op mondiaal niveau wordt de vraag vooral bepaald door een groot verbruik van staal in China en zal deze vraag naar alle waarschijnlijkheid als gevolg van een grote afname in de andere Aziatische landen blijven aanhouden. Bijgevolg is de prijs van staalproducten, maar ook die van erts en schroot, sterk aangetrokken. Aldus mag een zeker optimisme worden uitgesproken ten aanzien van de Europese productie op korte en middellange termijn en daarmee de vraag naar vervoer.

Kolensector

Het vervoer van kolen liep in het tweede halfjaar met circa 3 % in het vervoerd volume terug. Zoals dat ook geldt voor de andere sectoren is deze daling een gevolg van de beperking van de beschikbare capaciteit als gevolg van de lage waterstand. De vervoersvraag bleef gedurende deze hele periode op peil. In 2003 zette de structurele toename van de import in Duitsland zich voort, zoals moge blijken uit een toename met 7 % van het volume geïmporteerde stoomkolen.

De koersverhouding tussen euro en dollar droeg ertoe bij dat de geïmporteerde kolen een goedkope energiedrager waren, hetgeen het importvolume en daarmee de vraag naar vervoer gunstig beïnvloed heeft.

Zand, grind, steen aarde en bouwmaterialen

Het vervoer van bouwmaterialen heeft voor het vervoerde volume een sterke afname laten zien. Deze bereikt 10 % voor het gehele jaar en 17 % in het tweede halfjaar ten opzichte van de zelfde perioden in 2002. Het tekort aan laadruimte in verband met de waterstanden en de hoge vrachtprijzen, was de grootste oorzaak van dit overigens door een structurele afname gekenmerkt segment. Ondanks het herstel van de waterstanden gedurende de eerste maanden van 2004 mag in deze context in dit segment geen spectaculaire toename worden verwacht.

b) Vrachtprijsontwikkeling

Als gevolg van de waterstand en de beschikbaarheid van scheepsruimte liet het vrachtniveau een sterk wisselend beeld zien. Gedurende het tweede halfjaar fluctueerde de vrachten voor het vervoer van kolen sterk, in die mate dat bijna het drievoudige van het niveau in het eerste halfjaar werd bereikt. De situatie werd in de eerste maanden van 2004 pas weer normaal, met een terugkeer naar meer reguliere waterstanden. Opgemerkt kan worden dat sindsdien de vrachtniveaus sterk georiënteerd bleven op de ontwikkeling van de waterstand.

c) Containervervoer

2003 was het jaar waarin de grens van 1 miljoen TEU beladen containers op de traditionele Rijn werd overschreden, hetgeen voortkomt uit een toename van 8 % ten opzichte van het voorgaande jaar. De waterstand, die gedurende het tweede halfjaar in het bijzonder de inzet van grote containerschepen bemoeilijkte en deze in enkele gevallen dwong om de belading tot 25 % van hun normale capaciteit te beperken, heeft deze ontwikkeling niet kunnen tegengaan. Met de uitbreiding van het aantal terminals aan de Bovenrijn, mag worden verwacht dat deze tendens zich voortzet. Het vervoer van lege containers zette zich in de zelfde mate voort en bereikte de grens van 500 000 TEU. In de zeehavens nam het aantal overgeslagen containers iets meer toe dan in de Rijnvaart, hetgeen zonder twijfel een gevolg is van de beperkt beschikbare capaciteit gedurende het tweede halfjaar, waardoor de toename van het vervoerd volume over water werd beperkt.

Nadat in het begin van 2004 het inhaaleffect was verdwenen kon vanaf de maand april een lichte daling van het aantal naar de Bovenrijn vervoerde containers worden waargenomen en zulks ondanks een normale waterstand. De aanvoer van zeer grote hoeveelheden containers afkomstig van Azië en bestemd voor Europa veroorzaakten knelpunten op het snijvlak van het maritieme vervoer en het vervoer over de binnenwateren in de ARA-havens. Deze leidden tot een suboptimale modale verdeling van het vervoer naar het achterland en een herschikking van het zeevervoer binnen de range Le Havre-Hamburg, en zelfs in de richting van Marseille.

III Situatie in de tankvaart

Zoals dat het geval was voor de droge lading heeft de tankvaart te kampen gehad met een geringere activiteit, hoofdzakelijk als gevolg van het verloop van de waterstand in het tweede halfjaar.

a) Vervoerd volume

Olieproducten

Voor het gehele jaar 2003 nam het volume van olieproducten met 8% af. In het licht van hoge olieprijsen op de wereldmarkt, de hoge vrachten op de Rijn en voldoende voorraden bij de afnemers is de vraag naar vervoer van deze producten, in afwachting van betere omstandigheden, vooral gedurende het tweede halfjaar in de orde van 18 % afgenomen. Het herstel van de waterstand en door de terugkeer van meer gangbare vrachtniveaus, is in de eerste maanden van 2004 het vervoer van olieproducten weer toegenomen en werd als gevolg van een gunstige koersverhouding tussen euro en dollar de import gestimuleerd. Ook nam de productie van de raffinaderijen toe. Vanaf de maand april kon echter een sterke afname van de vraag worden waargenomen, waardoor een aantal schepen stil kwam te liggen. Dit laatste is voornamelijk een gevolg van een afwachtende houding aan de zijde van de eindverbruikers, in de context van de zeer hoge prijzen van de betreffende producten. De sector verwacht voor het tweede halfjaar geen verbetering van deze situatie.

Chemische sector

Het vervoer van chemische producten op de Rijn is in 2003 met circa 5 % afgenomen. Dit is voornamelijk terug te voeren op de afname van dit soort vervoer gedurende het tweede halfjaar, die zelfs met 11 %, als gevolg van de schaarse scheepsruimte, terugliep. De chemische industrie is nog steeds in afwachting van een opleving die zich ook in de eerste maanden van 2004 nog niet manifesteerde. Daarom lijkt het niet waarschijnlijk dat de vervoersvraag in de komende maanden al een sterke stijging zal laten zien. De chemische industrie verwacht een groei van de productie van 1,5% in 2004.

b) Vrachtenontwikkeling

In de tankvaart, waar vluchtigheid een kenmerk is van de vrachten, hebben deze in het najaar 2003, als gevolg van het gecombineerde effect van een aangetrokken vervoersvraag en een waterstand die de capaciteit sterk beperkte, nieuwe records opgeleverd. Pas in de maand januari 2004 keerde het vrachtniveau naar meer gangbare waarden, waarna deze in de loop van het voorjaar verder zijn gedaald tot op het huidige zeer lage niveau.

IV Ontwikkeling van de aanbodzijde

De extreme meteorologische omstandigheden van 2003, die zich vroeg of laat opnieuw kunnen voordoen, hebben weer eens het belang van de beschikbaarheid van kleine eenheden die onder alle gangbare omstandigheden efficiënt kunnen varen, aangetoond, aangezien de grote eenheden bij laag water niet gehele vraag kunnen afdekken

Aan de hand van de gegevens met betrekking tot de nieuwbouw kan worden vastgesteld dat vanaf de maand mei 2003, als gevolg van het aflopen van de "oud voor nieuw"-regel, een grote vloot nieuwe eenheden op de markt is verschenen. Tegelijkertijd is het volume aan gesloopte tonnage, gedurende de laatste maanden dat deze regeling functioneerde, relatief beperkt. Opgemerkt moet worden dat voor de komende maanden het effect van de gesloopte tonnage niet langer gemeten kan worden omdat de lidstaten deze ontwikkeling niet langer op grond van de registratie door hun sloopfondsen kunnen volgen. Toch heeft de frequentie waarmee nieuwe schepen op de markt zijn gekomen zich in de tweede helft van het jaar tijdelijk gestabiliseerd en lijkt het erop dat deze zich in 2004 op dat niveau zal voortzetten.

In algemene zin kan worden vastgesteld dat belangrijke nieuwe capaciteiten aan de markt zijn toegevoegd vanaf april 2003. Verdere nieuwe eenheden worden de komende tijd nog verwacht, met name in het segment van de tankvaart. In dit segment is de vervoersvraag, zowel voor de chemische producten, als met betrekking tot de oliesector structureel gezien stagnerend. Ne reeds kan worden waargenomen dat bij een gunstige waterstand en een gemiddelde vraag schepen worden stilgelegd wegens een onvoldoende vervoersvraag. Het gevolg daarvan voor de vrachten en de exploitatie spreken voor zichzelf. De vrees de voor het ontstaan van een nieuwe overcapaciteit lijkt in deze context gerechtvaardigd.

V Modale verdeling

In de context van de laagwaterperiode in het tweede halfjaar 2003 en de daarmee samenhangende sterk verminderde capaciteit van het vervoer over water, is van de zijde van het bedrijfsleven aangegeven dat een onmiddellijke transfer naar andere vervoerswijzen over land uitermate moeilijk uitvoerbaar is, in het bijzonder voor de in bulk vervoerde lading. (*).

VI Conclusies en vooruitzichten

Over het geheel blijft de vervoersvraag zeer afhankelijk van het economisch herstel in de belangrijkste sectoren die gebruik maken van de binnenvaart. Aldus is enig optimisme ten aanzien van de staalindustrie en de kolen gerechtvaardigd. In de tankvaart wordt een herstel van de vraag niet voor het tweede halfjaar 2004 verwacht.

In de sector van het containervervoer moet worden vastgesteld dat het snijvlak tussen het zeevervoer en het vervoer over water in de ARA-havens een belemmerende factor vormt.

Dit geeft aanleiding tot steeds schadelijker wordende wachttijden bij de overslag. Bij een groeiend volume containers vindt een transfer naar andere modaliteiten maar tevens naar andere zeehavens plaats. Als niet op korte termijn oplossingen worden gevonden voor deze knelpunten in de zeehavens, zou het verlies aan marktaandeel voor de binnenvaart structureel kunnen worden. Om deze reden is het van belang dat de zeehavens onmiddellijk dit type overslag rationaliseren teneinde de sterk groeiende volumes te kunnen verwerken.

Met betrekking tot het aanbod aan scheepsruimte geeft de komst op de markt, aan het einde van het capaciteitsbeleid, van grote aantallen nieuwe en nog te verwachten eenheden aan leiding voor een vrees dat opnieuw een overcapaciteit zal ontstaan. Dit geldt in het bijzonder de tankvaart waar een structurele groei van de vraag niet wordt verwacht. De investeerders dienen zich daarvan rekenschap te geven.

(*). *Gezien het feit dat onvoldoende recente en gerichte statistieken over de via binnenwateren bereikbare regio beschikbaar zijn, is het niet mogelijk de verandering in de modale verdeling (in het bijzonder betreffende het containervervoer) weer te geven.*

Goederenvervoer op de traditionele Rijn (jaarlijks)

2003	totaal		afvaart		opvaart	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
0 Landbouwproducten en levende dieren	6943	1863	5631	1502	1309	361
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	11022	2742	4137	860	6886	1882
2 Vaste minerale brandstoffen	23382	4705	869	65	22514	4639
3 Aardoliën en aardolieproducten	31674	8271	5455	1160	26213	7109
4 Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	32921	3949	2016	314	30904	3635
5 IJzer, staal en non-ferrometalen (incl. halffabrikaten)	11071	2134	6884	1162	4191	971
6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	36009	6659	26361	4916	9696	1745
7 Meststoffen	4192	1191	1674	453	2518	737
8 Chemische producten	14130	3034	5784	973	8347	2062
9 Voertuigen, machines en overige goederen (w.o. stukgoederen)	15630	4920	10124	3092	5506	1828
99 andere goederen (incl. stukgoederen)	14395	4667	9213	2885	5183	1783
Totaal	186974	39468	68935	14497	118084	24969

2002	totaal		afvaart		opvaart	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
0 Landbouwproducten en levende dieren	8252	2431	6923	2009	1329	422
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	11653	2916	4483	928	7170	1987
2 Vaste minerale brandstoffen	24217	5641	477	50	23740	5591
3 Aardoliën en aardolieproducten	34374	9375	5060	1062	29314	8313
4 Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	34170	4059	2407	353	31763	3706
5 IJzer, staal en non-ferrometalen (incl. halffabrikaten)	11678	2390	6953	1126	4725	1264
6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	40009	7793	30347	6010	9662	1783
7 Meststoffen	4924	1463	2191	646	2733	816
8 Chemische producten	14842	3218	5696	891	9146	2327
9 Voertuigen, machines en overige goederen (w.o. stukgoederen)	14427	4536	9595	2951	4833	1584
99 andere goederen (incl. stukgoederen)	13176	4299	8671	2764	4505	1535
Totaal	198546	43822	74132	16026	124415	27793

Ontwikkeling tussen het jaar 2002 en het jaar 2003 (in %)						
0 Landbouwproducten en levende dieren	-15,86	-23,36	-18,66	-25,24	-1,50	-14,45
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	-5,41	-5,97	-7,72	-7,33	-3,96	-5,28
2 Vaste minerale brandstoffen	-3,45	-16,59	82,18	30,00	-5,16	-17,03
3 Aardoliën en aardolieproducten	-7,85	-11,78	7,81	9,23	-10,58	-14,48
4 Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	-3,66	-2,71	-16,24	-11,05	-2,70	-1,92
5 IJzer, staal en non-ferrometalen (incl. halffabrikaten)	-5,20	-10,71	-0,99	3,20	-11,30	-23,18
6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	-10,00	-14,55	-13,13	-18,20	0,35	-2,13
7 Meststoffen	-14,87	-18,59	-23,60	-29,88	-7,87	-9,68
8 Chemische producten	-4,80	-5,72	1,54	9,20	-8,74	-11,39
9 Voertuigen, machines en overige goederen (w.o. stukgoederen)	8,34	8,47	5,51	4,78	13,93	15,40
99 andere goederen (incl. stukgoederen)	9,25	8,56	6,25	4,38	15,05	16,16
Totaal	-5,83	-9,94	-7,01	-9,54	-5,09	-10,16

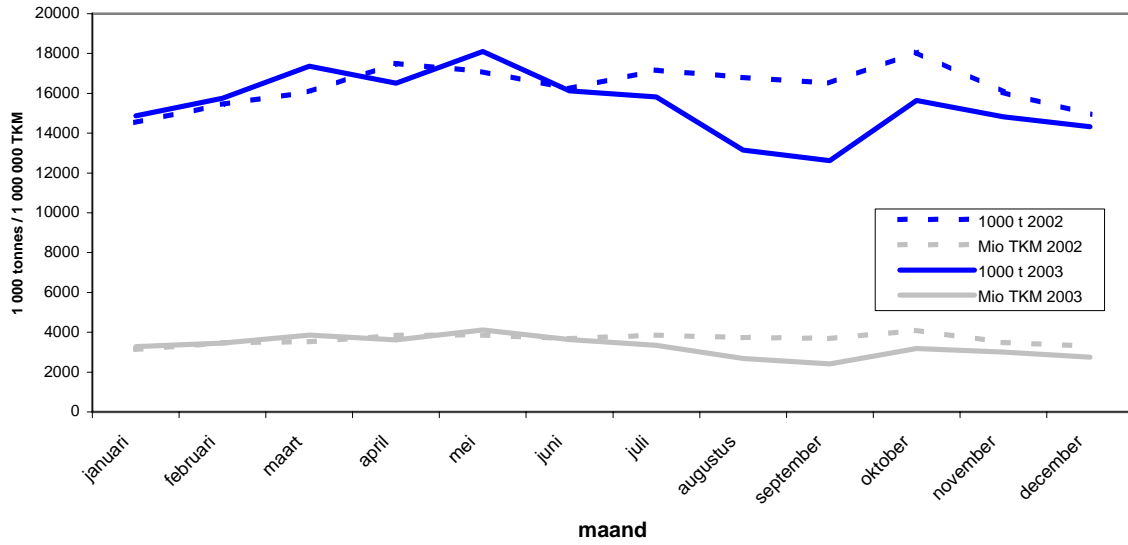
Goederenvervoer op de traditionele Rijn (halfjaarlijks)

Tweede halfjaar 2003	totaal		afvaart		opvaart	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
0 Landbouwproducten en levende dieren	3136	807	2435	618	700	190
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	5504	1340	2136	431	3369	909
2 Vaste minerale brandstoffen	11204	1967	617	40	10588	1928
3 Aardoliën en aardolieproducten	14418	3589	2692	529	11813	3061
4 Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	15308	1730	863	136	14445	1595
5 IJzer, staal en non-ferrometalen (incl. halfabrikaten)	5146	938	3300	561	1839	377
6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	16482	2784	11884	1974	4585	808
7 Meststoffen	1984	552	802	218	1183	335
8 Chemische producten	6696	1373	2854	460	3841	913
9 Voertuigen, machines en overige goederen (w.o. stukgoederen)	7479	2347	4856	1479	2624	869
99 andere goederen (incl. stukgoederen)	6963	2241	4473	1391	2491	850
Totaal	87357	17427	32439	6446	54987	10985

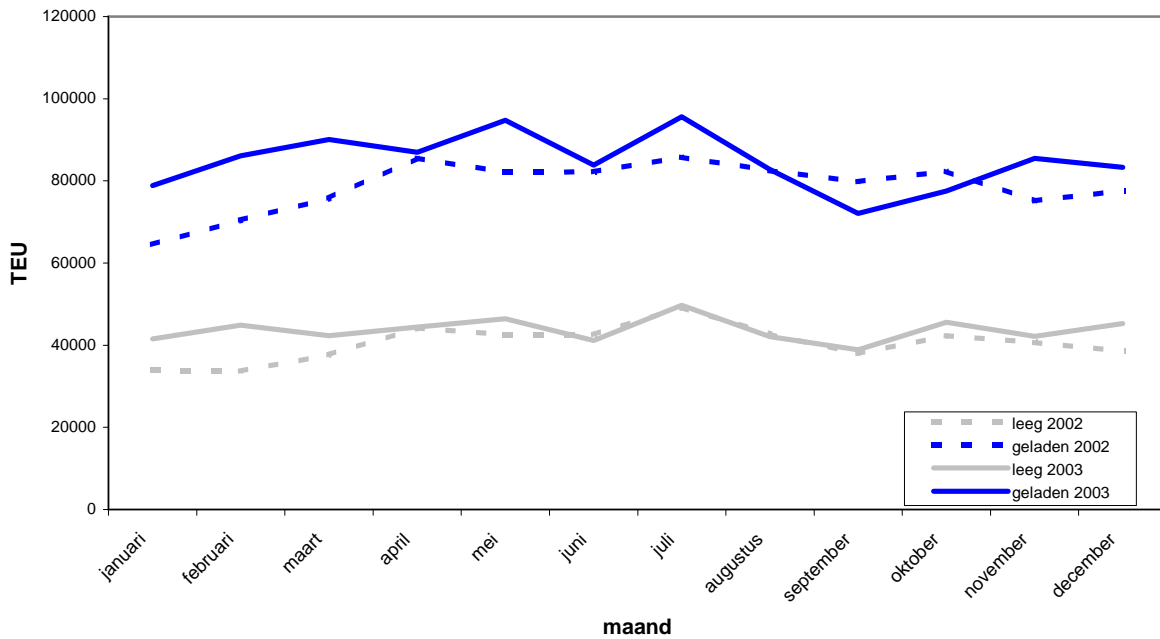
Tweede halfjaar 2002	totaal		afvaart		opvaart	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
0 Landbouwproducten en levende dieren	4262	1241	3631	1062	631	179
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	6199	1601	2619	588	3580	1014
2 Vaste minerale brandstoffen	11535	2797	260	26	11276	2772
3 Aardoliën en aardolieproducten	17597	4741	2528	527	15069	4215
4 Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	18158	2168	1178	167	16980	2002
5 IJzer, staal en non-ferrometalen (incl. halfabrikaten)	5719	1180	3529	597	2190	583
6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	19831	3861	14850	2954	4981	908
7 Meststoffen	2435	714	1094	307	1341	408
8 Chemische producten	7528	1613	2917	458	4611	1155
9 Voertuigen, machines en overige goederen (w.o. stukgoederen)	7366	2311	4921	1508	2446	803
99 andere goederen (incl. stukgoederen)	6828	2189	4441	1412	2288	778
Totaal	100630	22227	37527	8194	63105	14039

Ontwikkeling tussen het eerste halfjaar 2002 en het eerste halfjaar 2003 (in %)						
0 Landbouwproducten en levende dieren	-26,42	-34,97	-32,94	-41,81	10,94	6,15
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	-11,21	-16,30	-18,44	-26,70	-5,89	-10,36
2 Vaste minerale brandstoffen	-2,87	-29,67	137,31	53,85	-6,10	-30,45
3 Aardoliën en aardolieproducten	-18,07	-24,30	6,49	0,38	-21,61	-27,38
4 Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	-15,70	-20,20	-26,74	-18,56	-14,93	-20,33
5 IJzer, staal en non-ferrometalen (incl. halfabrikaten)	-10,02	-20,51	-6,49	-6,03	-16,03	-35,33
6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	-16,89	-27,89	-19,97	-33,18	-7,95	-11,01
7 Meststoffen	-18,52	-22,69	-26,69	-28,99	-11,78	-17,89
8 Chemische producten	-11,05	-14,88	-2,16	0,44	-16,70	-20,95
9 Voertuigen, machines en overige goederen (w.o. stukgoederen)	1,53	1,56	-1,32	-1,92	7,28	8,22
99 andere goederen (incl. stukgoederen)	1,98	2,38	0,72	-1,49	8,87	9,25
Totaal	-13,19	-21,60	-13,56	-21,33	-12,86	-21,75

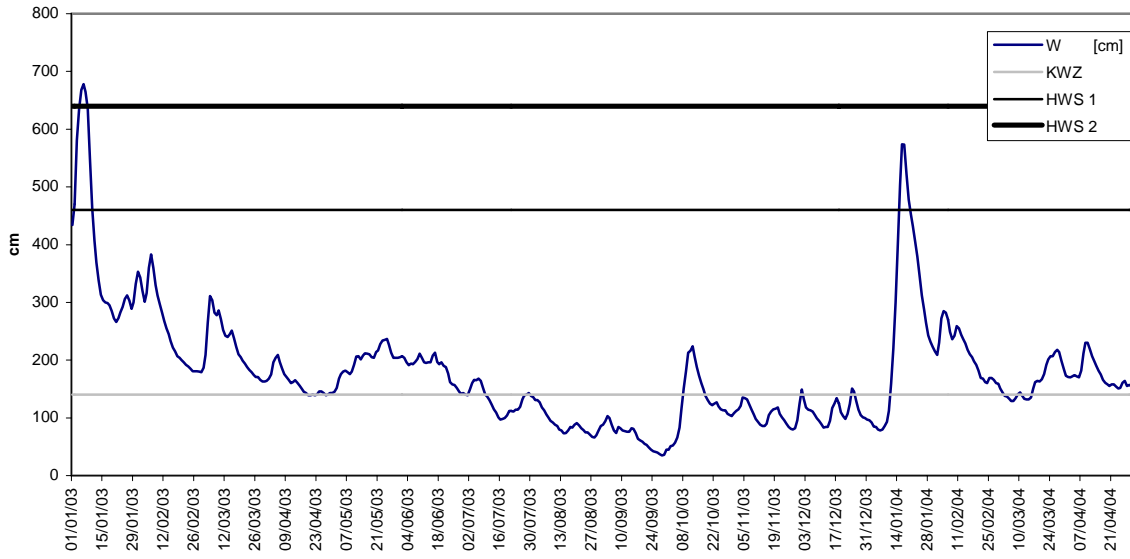
Maandelijkse ontwikkeling van het traditionele Rijnvervoer



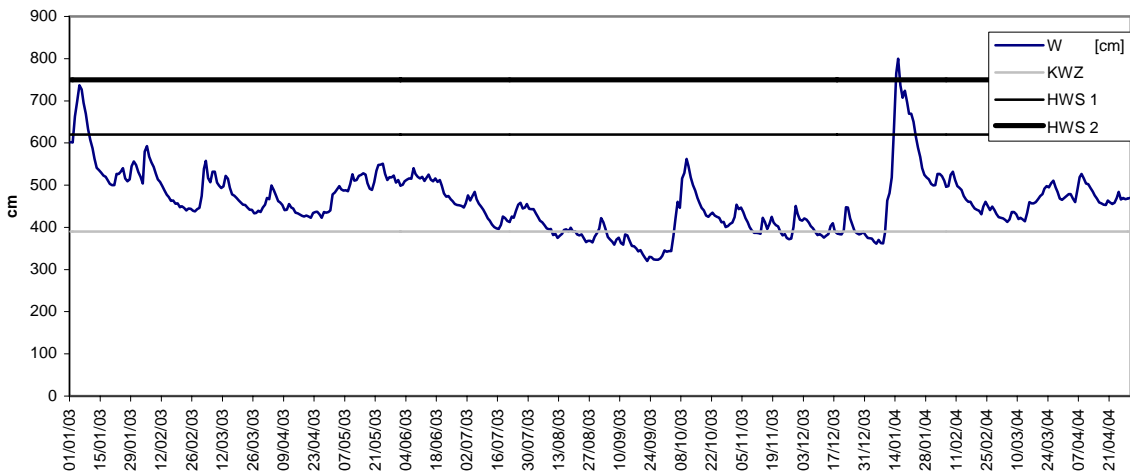
Maandelijks containervervoer op de traditionele Rijn



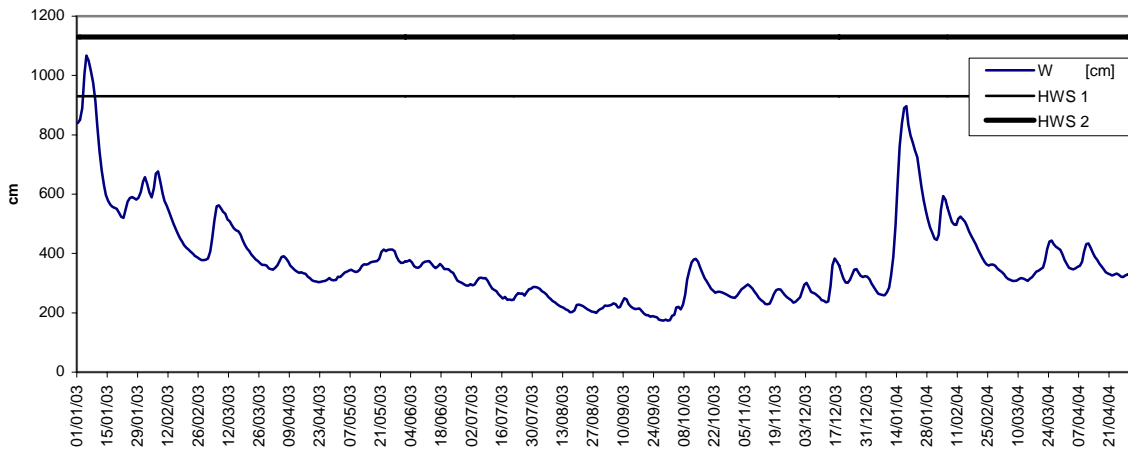
Waterstand bij Kaub



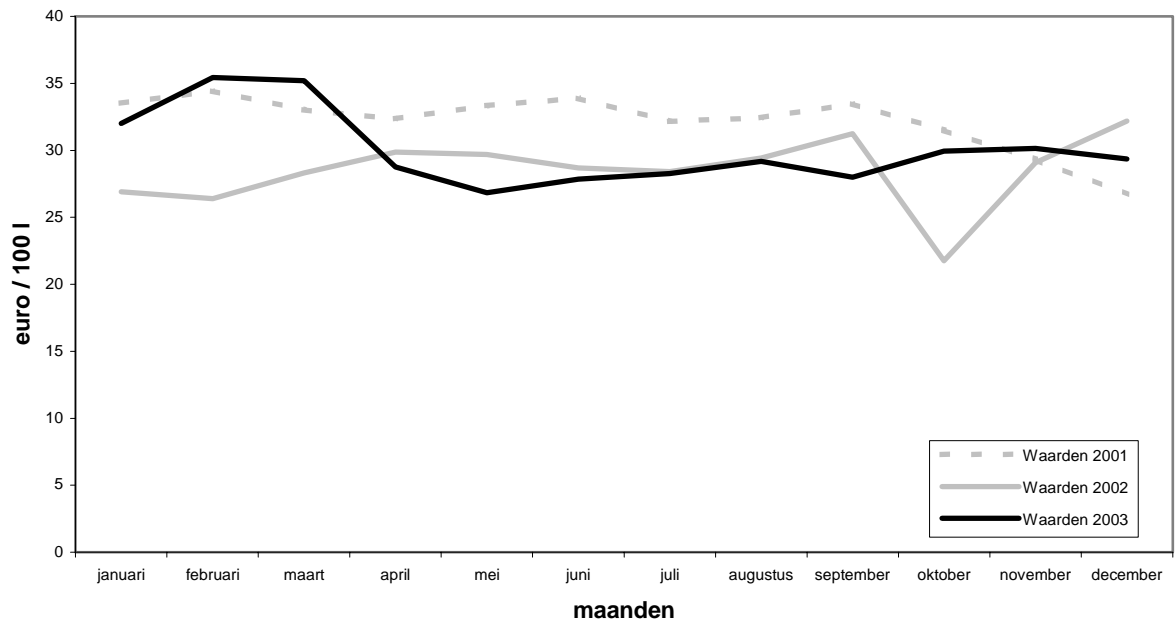
Waterstand bij Maxau



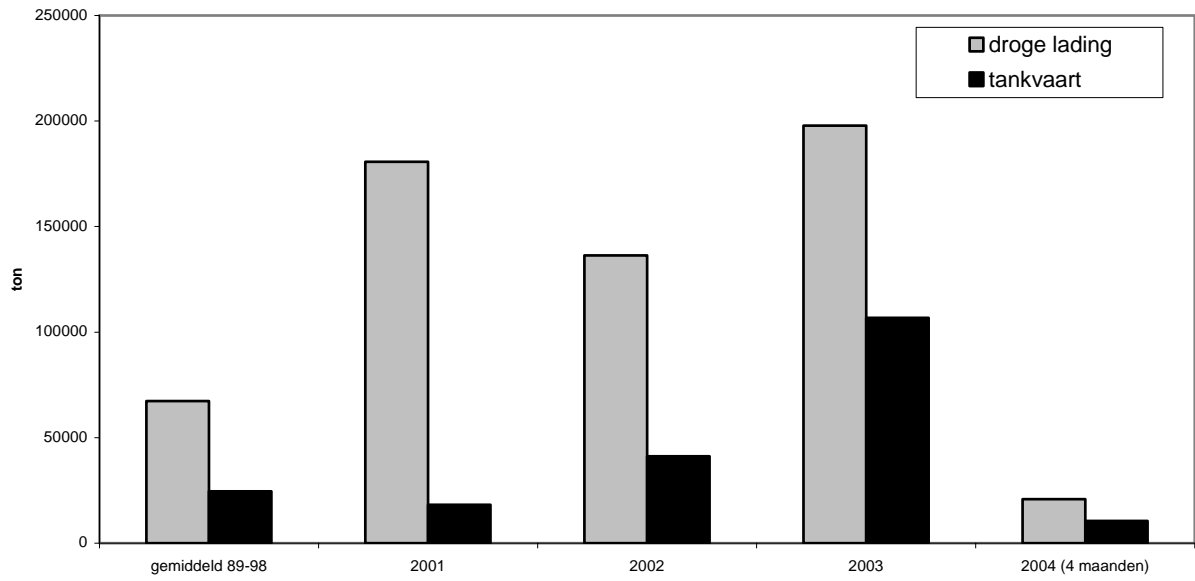
Waterstand bij Ruhrort



Ontwikkeling van de gasolieprijs



In de vaart gebrachte scheepsruimte



In het jaar 2003 in vaart gebrachte nieuwe schepen

Bron : Nationale sloopfondsen

Vloot	Motorvrachtschepen		Vrachtduwbakken		Motortankschepen		Tankduwbakken		Duwboten	
	Aantal	Tonnage	Aantal	Tonnage	Aantal	Tonnage	Aantal	Tonnage	Aantal	KW
Duitsland	1	3206	2	4539	2	4281	0	0	0	0
België	0	0	6	14591	0	0	0	0	0	0
Frankrijk	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Nederland	42	99360	31	54771	26	97058	0	0	0	0
Zwitserland	0	0	0	0	2	5506	0	0	0	0
Totaal	43	102566	39	73901	30	106845	0	0	0	0

In het jaar 2003 gesloopte schepen

Bron : Nationale sloopfondsen

Vloot	Motorvrachtschepen		Vrachtduwbakken		Motortankschepen		Tankduwbakken		Duwboten	
	Aantal	Tonnage	Aantal	Tonnage	Aantal	Tonnage	Aantal	Tonnage	Aantal	KW
Duitsland	2	1703	4	1709	0	0	0	0	0	0
België	9	6438	1	588	1	541	0	0	0	0
Frankrijk	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Nederland	8	6735	1	998	2	3758	0	0	0	0
Zwitserland	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	19	14876	6	3295	3	4299	0	0	0	0

NB : voor Frankrijk zijn deze gegevens niet beschikbaar i.v.m. een herstructurering van het registratiesysteem

Nieuwe schepen

	Droge lading		Tankvaart		Duwboten	
	Aantal	Tonnage	Aantal	Tonnage	Aantal	KW
Gemiddelden tussen 1989 en 1998 (UE)	30	67334	12	24648	1	1745
in 2001	86	180655	9	18170	1	1474
<i>Vershil 2001 / Gem. in %</i>	186,67	168,30	-25,00	-26,28	0,00	-15,53
in 2002	69	136270	17	41163	2	2241
<i>Vershil 2002 / Gem. in %</i>	130,00	102,38	41,67	67,00	100,00	28,42
in 2003	82	197827	28	106845	1	237
<i>Vershil 2003 / Gem. in %</i>	176,66	193,79	133,33	333,48	100,00	-86,41
in 2004 (4 maanden)	7	20913	2	10550	0	0
Totaal 2001 - 2004	244	535665	56	176728	4	3952

NB : de door de verlenging
toegenomen capaciteit is
toegevoegt aan het totaal

Gesloopte schepen

	Droge lading		Tankvaart		Duwboten	
	Aantal	Tonnage	Aantal	Tonnage	Aantal	KW
Gemiddelden tussen 1989 en 1998 (UE)	372	253188	68	67824	17	12741
in 2001	196	155964	26	27194	2	848
<i>Vershil 2001 / Gem. in %</i>	-47,31	-38,40	-61,76	-59,91	-88,24	-93,34
in 2002	86	94843	28	29875	3	1175
<i>Vershil 2002 / Gem. in %</i>	-76,88	-62,54	-58,82	-55,95	-82,35	-90,78
in 2003 (4 maanden)	25	18171	6	4887	1	740
Totaal 2001 - 2003	307	113233	60	61956	6	2764

PROTOCOL 10

Verslag over het Economisch Congres

Geen besluit.

PROTOCOL 11

Richtlijn van het Europees Parlement en van de Raad ter instelling van een kader voor communautaire maatregelen op het gebied van water (Kaderrichtlijn Water)

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar Besluit 2000-I-29 waarin zij haar ondersteuning van de in de richtlijn van het Europees Parlement en van de Raad ter instelling van een kader voor communautaire maatregelen op het gebied van water (Kaderrichtlijn Water) opgestelde beginselen betreffende een internationale en algemene bescherming van oppervlakte- en grondwater bevestigt,

rekening houdend met het feit dat de binnenvaart een bijzonder milieuvriendelijke vervoerswijze is en dat de Centrale Commissie evenals de nationale scheepvaartautoriteiten en vaarwegenbeheerders reeds in het verleden vele maatregelen hebben getroffen, die bijdragen aan het bereiken van de doelstellingen van de kaderrichtlijn water,

in overweging nemend dat,

- zij op vele manieren, in het bijzonder gezien haar bevoegdheid op reglementair gebied, aan het bereiken van de doelstellingen van de kaderrichtlijn water kan bijdragen,
- de doelstellingen van de kaderrichtlijn water niet strijdig zijn met een veilige, milieuvriendelijke en rendabele Europese binnenvaart,
- bij de tenuitvoerbrenning van de kaderrichtlijn water maatregelen die de veiligheid en het goede verloop van de scheepvaart kunnen aantasten of die door een mogelijke prijsstijging van vervoerskosten in de binnenvaart ertoe leiden dat een verschuiving naar andere minder duurzame vervoermiddelen plaatsvindt, moeten worden vermeden,
- de tenuitvoerbrenning van de kaderrichtlijn water de voortdurende bevaarbaarheid van de Rijn niet moet verminderen,
- maatregelen dienen te worden ontwikkeld en ten uitvoer worden gebracht, die zowel op ecologisch als op economisch vlak een duurzame ontwikkeling van de scheepvaart - ook op lange termijn - waarborgen,
- dientengevolge de deelname van de Centrale Commissie aan de tenuitvoerbrenning van de kaderrichtlijn water gezien de mogelijke effecten op de Rijn- en binnenvaart inhoudelijk en institutioneel zou moeten worden verzekerd, waarvoor de Samenwerkingsovereenkomst tussen de Centrale Commissie en de Europese Commissie als basis dient te worden beschouwd,

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

geeft aan haar Permanent Technisch Comité de aan de Permanent Technische Werkgroep door te geleiden opdracht

- de Centrale Commissie te voorzien van de nodige bijdragen in verband met de tenuitvoerbrenning van die Richtlijn,
- aan de werkzaamheden van de betreffende internationale instanties van deskundigen en in het bijzonder in het kader van de Internationale Commissie voor de Bescherming van de Rijn tegen Vervuiling (IRC), maar tevens van de Gemeenschap, deel te nemen,
- de betrokken Comités - in het bijzonder het Comité Afvalverwijdering en Milieubescherming het Comité Reglement van Onderzoek, het Comité Politierglement en het Comité Gevaarlijke Stoffen - voortdurend en uitvoerig te informeren,
- haar regelmatig verslag uit te brengen,

verzoekt haar comités de werkzaamheden van de Permanent Technische Werkgroep overeenkomstig zijn wensen en binnen de door de werkgroep bepaalde termijn te ondersteunen,

verzoekt haar lidstaten, die ook lid van de Europese Gemeenschap zijn, bij de tenuitvoerbrenging van die richtlijnen te verzekeren dat de belangen van de milieuvriendelijke Rijn- en binnenvaart en de verplichtingen die uit de Akte van Mannheim voortvloeien in acht worden genomen en in het bijzonder dat de voor de moderne scheepvaart vereiste staat van de vaarwateren niet wordt geschaad,

verzoekt de lidstaten de werkzaamheden van de werkgroep te ondersteunen door het ter beschikking stellen van competente deskundigen, door het leveren van de vereiste economische expertise en door het ter beschikking stellen van de daarop betrekking hebbende onderzoeken, de vereiste gegevens en informatie,

verzoekt haar secretaris-generaal, de Centrale Commissie als waarnemer in het coördinatiecomité voor de Rijn, bij het gemeenschappelijk orgaan van de directeuren water of bij andere daartoe geëigende organen te vertegenwoordigen en in het kader van de samenwerkingsovereenkomst tussen de Centrale Commissie en de Europese Commissie de belangen van de binnenvaart onder de aandacht te brengen,

verzoekt de betrokken erkende organisaties actief aan de werkzaamheden deel te nemen om de expertise van de Centrale Commissie te vergroten en de uitwisseling van informatie te intensiveren, hetgeen, in het bijzonder bij het innemen van standpunten bij overleg met de autoriteiten die bevoegd zijn op het gebied van het milieu, van groot nut zou zijn,

verzoekt de waarnemerstaten aan de werkzaamheden deel te nemen aangezien de binnenvaart van die staten eveneens met de tenuitvoerbrenging van de kaderrichtlijn water wordt geconfronteerd.

PROTOCOL 12

Onder bescherming stellen van sectoren van de Rijn in het kader van het Europese FFH-regime volgens de Richtlijnen 92/43/EEG en 97/62/EG

Besluit

De Centrale Commissie,

rekening houdend met het feit dat de binnenvaart een bijzonder milieuvriendelijke vervoerswijze is en dat de Centrale Commissie evenals de nationale scheepvaartautoriteiten en vaarwegenbeheerders reeds in het verleden vele maatregelen hebben getroffen, die bijdragen aan het bereiken van de doelstellingen van de Richtlijnen van het FFH-regime,

in overweging nemend dat,

- zij op vele manieren, in het bijzonder gezien haar bevoegdheid op reglementair gebied, aan het bereiken van de doelstellingen van die richtlijnen kan bijdragen,
- de doelstellingen van die richtlijnen niet strijdig zijn met een veilige, milieuvriendelijke en rendabele Europese binnenvaart,
- bij de tenuitvoerbrenging van die richtlijnen maatregelen moeten worden vermeden, die de veiligheid en het goede verloop van de scheepvaart kunnen aantasten of die door een mogelijke prijsstijging van vervoerskosten in de binnenvaart ertoe leiden dat een verschuiving naar andere, minder duurzame vervoermiddelen plaatsvindt,
- de tenuitvoerbrenging van die richtlijnen de voortdurende bevaarbaarheid van de Rijn niet moet verminderen,
- maatregelen dienen te worden ontwikkeld en ten uitvoer worden gebracht, die zowel op ecologisch als op economisch vlak een duurzame ontwikkeling van de scheepvaart - ook op lange termijn - waarborgen,
- diensgevolge de deelname van de Centrale Commissie aan de tenuitvoerbrenging van de FFH-regime gezien de mogelijke effecten op de ontwikkeling van de binnenvaart inhoudelijk en institutioneel zou moeten worden verzekerd, waarvoor de Samenwerkingsovereenkomst van de Centrale Commissie met de Europese commissie als basis dient te worden gezien,

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

geeft aan haar Permanent Technisch Comité de aan de Permanent Technische Werkgroep door te geleiden opdracht

- de Centrale Commissie te voorzien van de nodige bijdragen in verband met de tenuitvoerbrenging van die richtlijnen,
- aan de werkzaamheden van de betreffende internationale instanties van deskundigen, ook op het niveau van de Gemeenschap, deel te nemen,
- andere Comités die daar eventueel bij betrokken zijn voortdurend en uitvoerig te informeren,
- haar regelmatig verslag uit te brengen,

verzoekt haar comités de werkzaamheden van de Permanent Technische Werkgroep overeenkomstig zijn wensen en binnen de door de werkgroep bepaalde termijn te ondersteunen,

verzoekt haar lidstaten, die eveneens lidstaat van de Europese Gemeenschap zijn, bij de tenuitvoerbrenging van die richtlijnen te verzekeren dat de belangen van de milieuvriendelijke Rijn- en binnenvaart en de verplichtingen die uit de Rijnvaartakte voortvloeien in acht worden genomen en in het bijzonder dat de voor de moderne scheepvaart vereiste staat van de vaarwateren niet wordt geschaad,

verzoekt haar secretaris-generaal een dialoog tussen de Centrale Commissie en de bij de tenuitvoerbrenging van de betreffende richtlijnen betrokken nationale en internationale instellingen te initiëren en in het kader van de samenwerkingsovereenkomst van de Centrale Commissie met de Europese Commissie de belangen van de binnenvaart onder de aandacht te brengen,

verzoekt de betrokken erkende organisaties actief aan de werkzaamheden deel te nemen om de expertise van de Centrale Commissie te vergroten en de uitwisseling van informatie te intensiveren, hetgeen, in het bijzonder bij het innemen van standpunten bij overleg met de autoriteiten die bevoegd zijn op het gebied van het milieu, van groot nut zou zijn,

verzoekt de waarnemerstaten aan de werkzaamheden deel te nemen aangezien de binnenvaart van die staten eveneens met de tenuitvoerbrenging van de betrokken richtlijnen wordt geconfronteerd.

PROTOCOL 13

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

Geen besluit.

RIJNVAARTPOLITIEREGLEMENT

PROTOCOL 14

**Wijziging van het Politiereglement door voorschriften van tijdelijke aard
overeenkomstig artikel 1.22
(art. 1.01)**

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 1.01 van het Rijnvaartpolitiereglement, die in de bijlage bij dit besluit zijn vermeld.

Deze wijzigingen gelden van 1 oktober 2004 tot en met 30 september 2007.

Bijlage bij protocol 14

Artikel 1.01 wordt als volgt gewijzigd:

a. Onderdeel v komt te luiden:

„v. flikkerlicht, snel flikkerlicht: een periodelicht dat voldoet aan de Voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart;”

b. Onderdeel ac vervalft.

PROTOCOL 15

Voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart. (1990-I-16)

Wijzigingen in artikel 2 (lichten), artikel 8 (sterkte en zichtbaarheid van de lichten) en bijlage 2 (goedkeurings- en toelatingseisen voor navigatielantaarns) - artt. 1.01 en 3.03 – wijziging van de nominale spanning)

Besluit

De Centrale Commissie,

ten behoeve van aanpassing van de Voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart aan de technische ontwikkeling en aan de bepalingen omtrent kentekens van snelle schepen op de Rijn in het Rijnvaartpolitiereglement,

op voorstel van haar Comité voor het Politiereglement,

overeenkomstig artikel 16 van de Voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart,

besluit tot de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen in de artikelen 2 en 8 van de Voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart, alsmede in de bijlage 2 van deze voorschriften (artt. 1.01 en 3.03: goedkeurings- en toelatingseisen voor navigatielantaarns).

Deze wijzigingen gelden van 1 oktober 2004 tot en met 30 september 2007.

Bijlage bij protocol 15

1. *Artikel 2, zevende lid, komt te luiden:*

- “7. a. Een flikkerlicht is een licht dat schijnt met een frequentie van 40 tot 60 flikkeringen per minuut.
- b. Een snel flikkerlicht is een licht dat schijnt met een frequentie van 100 tot 120 flikkeringen per minuut.

Een flikkerlicht is een opeenvolging van regelmatige lichtverschijningen per tijdseenheid.”

2. Artikel 8 komt te luiden:

“Artikel 8

Sterkte en zichtbaarheid van de lichten

In onderstaande tabel worden de toegelaten grenswaarden van I_O , I_B en t voor de verschillende soorten lichten voor het gebruik overdag en 's nachts vermeld, met dien verstande dat de waarden gelden voor het door de lantaarn uitgestraalde licht.

I_O en I_B zijn uitgedrukt in cd en t in km.

Grenswaarden

Soort licht		Kleur van het licht							
		wit		groen/rood		Geel		blauw	
		min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Gewoon	I_O	2,7	10,0	1,2	4,7	1,1	3,2	0,9	2,7
	I_B	2,0	7,5	0,9	3,5	0,8	2,4	0,7	2,0
	t	2,3	3,7	1,7	2,8	1,6	2,5	1,5	2,3
Helder	I_O	12,0	33,0	6,7	27,0	4,8	20,0	6,7	27,0
	I_B	9,0	25,0	5,0	20,0	3,6	15,0	5,0	20,0
	t	3,9	5,3	3,2	5,0	2,9	4,6	3,2	5,0
Krachtig	I_O	47,0	133,0	-	-	47,0	133,0	-	-
	I_B	35,0	100,0	-	-	35,0	100,0	-	-
	t	5,9	8,0	-	-	5,9	8,0	-	-

Voor het gebruik overdag van de gele flikkerlichten geldt echter een minimale lichtsterkte I_O van 900 cd.”

3. Bijlage 2 bij artikel 11 wordt als volgt gewijzigd:

a. Artikel 1.01 komt te luiden:

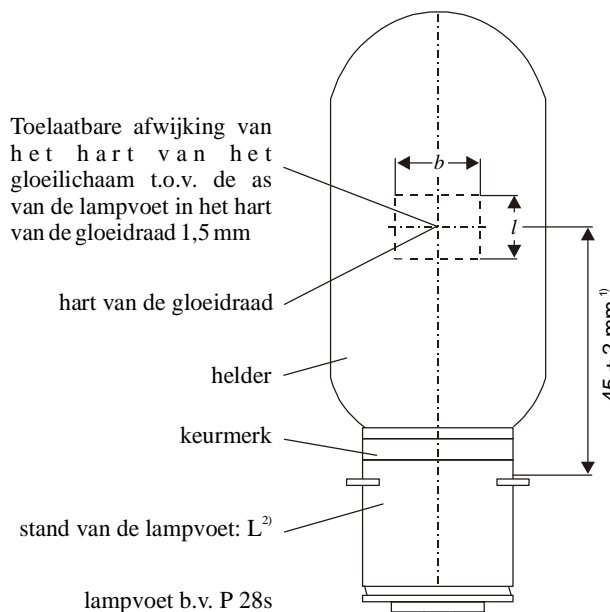
“Artikel 1.01
Nominale spanningen

De nominale spanningen voor navigatielantaarns in de Rijnvaart zijn 230 V, 115 V, 110 V, 24 V en 12 V.

Bij voorkeur moet apparatuur voor 24 V worden gebruikt.”

b. Artikel 3.03, achtste lid, onderdeel a, komt te luiden:

“a. gloeilampen voor de nominale spanningen 230V, 115 V, 110V en 24V.



Nom. spanning	Nom. Vermogen	Opgemeten maximaal vermogen ³⁾	Nom. levensduur	Testwaarden ³⁾		Gloeilichaam mm	
				Horizontale lichtsterkte ⁴⁾	Kleurtemperatuur	b	l
V	W	W	h	cd	K		
24	40	43	1000	45	2360	0,72 ^{+0,1} ₀	13,5 ^{+1,35} ₀
110 of 115	60	69		tot	tot	15,0 ^{+2,5} ₀	11,5 ^{+1,5} ₀
230	65	69		65	2856	15,0 ^{+2,5} ₀	11,5 ^{+1,5} ₀

Opmerkingen:

- 1) Toelaatbare afwijking ten opzichte het hart van de lichtbron voor een lamp van 24V/40W: ± 1,5 mm.
- 2) L: de brede oriënteringsvleugel aan de lampvoet P 28s bij staande lampen bevindt zich links ten opzichte van de uitstralingsrichting.
- 3) Voor het meten van de beginwaarden moeten de gloeilampen in de gebruiksstand van te voren gedurende 60 minuten in gebruik zijn geweest.
- 4) De grenswaarden moeten in acht worden genomen in het gebied op ± 10° aan weerszijden van de horizontale lijn door het hart van het gloeilichaam bij een draaiing van de lamp van 360°.

PROTOCOL 16

Voorrang bij het schutten

Geen besluit.

PROTOCOL 17

Standaardisatie van mededelingen voor de binnenvaart (2001-II-19)

1. In de afgelopen jaren zijn er in verschillende landen internetsites met mededelingen voor de binnenvaart ingericht. De meeste van de huidige diensten stellen informatie ter beschikking in de eigen taal. Aangezien veel mededelingen van belang zijn voor de veiligheid of zelfs essentieel voor een goede planning van de reis, zou beschikbaarheid van mededelingen over de Europese waterwegen in alle talen kunnen bijdragen aan een verhoging van de zekerheid en verbetering van de concurrentiepositie van de binnenvaart.
2. Een standaardisatie van de mededelingen voor de binnenvaart moet
 - de automatische vertaling van de kerninhoud van de mededelingen in alle talen van de betrokken staten bieden,
 - de gegevens in alle betrokken staten in een geharmoniseerd formaat bieden, zodat de mededelingen gemakkelijk in reisplanningssystemen overgenomen kunnen worden,
 - een standaard voor inlichtingen over waterstanden bieden,
 - compatibel zijn met de gegevensstructuur van Inland ECDIS, zodat overname van mededelingen voor de binnenvaart in Inland ECDIS eenvoudig is,
 - de uitwisseling van gegevens tussen de verschillende staten vereenvoudigen.
3. Het is waarschijnlijk niet mogelijk om alle gegevens die in de mededelingen verstrekt worden, te standaardiseren. Een deel van de informatie zal alleen als „vrije tekst“ zonder automatische vertaling ter beschikking gesteld kunnen worden. De gestandaardiseerde onderdelen moeten echter alle gegevens bevatten die
 - van belang zijn voor de veiligheid van de binnenvaart
 - nodig zijn voor de planning van de reis.Aanvullende inlichtingen kunnen als vrije tekst worden verstrekt.
4. Informatie over de waterstanden is niet alleen voor de planning van de reis van belang, maar ook voor de veiligheid. Er bestaat op dit moment geen Europese standaard voor de vermelding van waterstandgegevens. De standaard bevat een schema met de voor de binnenvaart belangrijkste waterpeilen met hun nulpunten. De waterstandgegevens in de mededelingen kunnen op deze manier zoals gebruikelijk naar de nulwaarde van het waterpeil verwijzen en de software aan boord kan de absolute hoogte berekenen door gebruik te maken van de referentiegegevens uit de standaard.
5. Als de bevoegde autoriteiten mededelingen voor de binnenvaart in eigen land op een manier ter beschikking stellen, die ook voor anderstalige gebruikers leesbaar moeten zijn, kunnen zij conform de standaard en in het daarvoor voorziene internationale gegevensformaat ook op internet worden gepubliceerd.
6. Bovendien kunnen mededelingen conform deze standaard bijvoorbeeld ook op andere manieren ter beschikking gesteld worden, zoals via:
 - WAP diensten,
 - e-mail.

7. Als de gegevens op het niveau van de autoriteiten worden uitgewisseld, kan de standaard zinvoller worden ingezet en de informatie van de binnenvaart een groter gebied beslaan. Alle autoriteiten die gebruik maken van de standaard, kunnen de mededelingen van andere autoriteiten en staten in hun eigen mededelingen integreren. De bij de gegevensuitwisseling betrokken partijen (en autoriteiten) kunnen zelf vastleggen welke procedure gevolgd moet worden voor de transmissie van gegevens en welke methoden moeten worden gebruikt voor de verzending of het downloaden.
8. Herzieningen (updates) van de standaard, met inbegrip van nieuwe gestandaardiseerde codes of extra talen worden door alle betrokken autoriteiten aan de Centrale Commissie voor de Rijnvaart medegedeeld en door de CCR op haar internetsite (www.ccr-zkr.org) gepubliceerd.

Besluit

De Centrale Commissie,

teneinde het gebruik van moderne informatiesystemen aan boord van binnenschepen en met name de verspreiding van mededelingen voor de binnenvaart door middel van deze informatiesystemen in een vroegtijdig stadium te bevorderen,

in de overtuiging dat de verspreiding van mededelingen voor de binnenvaart ook buiten de grenzen van het eigen land en taalgebied een bijdrage levert aan de verhoging van de rentabiliteit en veiligheid van het vervoer per binnenschip,

wetende dat standaardisatie nodig is om met behulp van deze informatiesystemen mededelingen voor de binnenvaart doeltreffend en zeker te kunnen verspreiden,

hecht haar goedkeuring aan de Standaard Mededelingen voor de Binnenvaart, die in het Duits, Frans, Nederlands en Engels als bijlage bij dit Besluit is gevoegd; waarbij in geval van onduidelijkheden in de begripsbepalingen of betekenis van de in de standaard gebruikte termen de Engelse versie maatgevend is,

verzoekt haar lidstaten en alle andere Europese staten waar binnenvaart plaatsvindt, de bevoegde autoriteiten en andere betrokken partijen te adviseren de mededelingen voor de binnenvaart overeenkomstig deze standaard uit te wisselen,

belast haar Comité Politierglement de standaard verder te ontwikkelen en verleent het comité de bevoegdheid om zelfstandig een besluit te nemen over de - met name vanwege de ontwikkeling van de techniek - noodzakelijke wijzigingen; de werkgroep RIS dient hiervoor in samenwerking met de bestaande Europese deskundigengroep „Notices to Skippers" voorstellen uit te werken,

verzoekt het Comité Politierglement eventueel noodzakelijke wijzigingen van bestaande voorschriften, bijvoorbeeld van het Politierglement, door de werkgroep RIS en de werkgroep Politierglement te laten uitwerken,

verleent de Werkgroep RIS de bevoegdheid om zelf, volgens een door haar vast te stellen procedure, een besluit te nemen over wijzigingen in de referentietabellen van de standaard en deze bekend te maken.

Bijlage: Standaard Mededelingen voor de Binnenvaart

Deze bijlage is voorwerp van een afzonderlijke publicatie.

CC/R (04) 1 FINAL Add 2

REGLEMENT ONDERZOEK SCHEPEN OP DE RIJN

PROTOCOL 18

**Reglement van onderzoek – Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard
(artt. 1.01, 5.02, 5.06, 22a.05)**

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 1.01, onderdeel 83 – hoogste klasse
(aangenomen bij besluit 2001-II-21),
- b. Artikel 5.02, eerste lid - proefvaarten
(aangenomen bij besluit 2000-III-21),
- c. Artikel 5.06, opschrift – snelheid (vooruitvaren)
(aangenomen bij besluit 2000-III-21),
- d. Artikel 5.06, derde lid – snelheid van meer dan 40 km/h
(aangenomen bij besluit 2000-III-21),
- e. Artikel 22a.05 – aanvullende uitrusting
(aangenomen bij besluit 2001-I-18),
- f. Artikel 22a.05, eerste lid, onderdeel a, eerste alinea - meerschroefsaandrijving
(aangenomen bij besluit 2001-II-21),
- g. Artikel 22a.05, tweede lid – vaartuigen met een lengte L van meer dan 110 m
bovenstrooms van Mannheim (alleen Franse tekst)
(aangenomen bij besluit 2001-II-21),
- h. Artikel 22a.05, derde lid – eisen aan passagiersschepen met een lengte L van meer dan
110 m bovenstrooms van Mannheim
(aangenomen bij besluit 2001-II-21),

Deze voorschriften gelden van 1 oktober 2004 tot en met 30 september 2007.

PROTOCOL 19

Wijziging van het Reglement van onderzoek door voorschriften van tijdelijke aard (artt. 24.02 en 24.03)

Besluit

De Centrale Commissie,

In verband met aanpassing van de bepalingen aan de stand van de techniek alsmede ter verduidelijking van bepaalde voorschriften,

op voorstel van haar Comité voor het Reglement van onderzoek,

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

besluit tot wijziging van de artikelen 24.02 en 24.03, die in de bijlage bij dit besluit zijn vermeld.

De wijzigingen gelden van 1 oktober 2004 tot en met 30 september 2007.

Bijlage bij protocol 19

1. *In de tabel in artikel 24.02, tweede lid, komt de vermelding van artikel 8.05, zesde lid, te luiden:*

“8.05, lid 6, derde tot en met vijfde zin	Inrichting en afmetingen van ontluichtings- en verbindingsleidingen	N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2010”
---	---	---

2. *In de tabel in artikel 24.03, eerste lid, komt de vermelding van artikel 15.02, tweede lid, te luiden:*

“15.02, lid 2	Waterdichte vensters	V.O.”
---------------	----------------------	-------

3. *In de tabel in artikel 24.03, eerste lid, komt de vermelding van artikel 15.03, tweede tot en met achtste lid, te luiden:*

“15.03, lid 2 tot en met lid 8	Indompelingsgrenslijn indien er geen schottendeck is	V.O.”
--------------------------------	--	-------

PROTOCOL 20

Veiligheid van het vervoer van personen over water

Besluit

De Centrale Commissie,

Vaststellende dat

- de huidige vereisten van het Reglement van onderzoek schepen op de Rijn voor passagiersschepen niet voldoende rekening met de stand van de techniek houden,
- de huidige reglementaire vereisten van de Rijnvaart voor een veilige exploitatie van passagiersschepen, in het bijzonder met betrekking tot het vereiste veiligheidspersoneel en de kwalificatie daarvan, niet meer met de over het algemeen in dergelijke situaties toegepaste normen overeenkomen,

ten behoeve van een geleidelijke harmonisatie van de technische voorschriften voor de veiligheid van schepen in Europa,

na een intensief overleg met de internationale organisaties van de binnenvaart en de scheepsbouw, met de erkende classificatiebureaus en in het kader van de Europese Gemeenschap,

met het doel voor de passagiers op schepen van de Rijnvaart een passend veiligheidsniveau te waarborgen,

kennis genomen hebbende dat

- het Comité Reglement van onderzoek een ontwerp van een herzien hoofdstuk 15 – Reglement van onderzoek schepen op de Rijn – Bijzondere bepalingen passagiersschepen - en
- het Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding een ontwerp voor een voorschrift inzake veiligheidspersoneel in de passagiersvaart

hebben voorbereid,

geeft aan haar Comité Reglement van onderzoek de opdracht het voorstel tot wijziging van het Reglement van Onderzoek Schepen op de Rijn aan een afsluitende beoordeling te onderwerpen betreffende de verduidelijking van de veiligheidseisen voor personen met beperkte mobiliteit, minder zware eisen voor bepaalde passagiersschepen volgens artikel 15.15 van het ontwerp, overgangsbepalingen, de Nederlandse en Franse versie, commentaar van de gemeenschappelijke deskundigengroep met de Europese Unie en haar voor de plenaire najaarszitting 2004 een definitief voorstel voor te leggen,

geeft aan haar Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding opdracht het ontwerp voor een voorschrift voor veiligheidspersoneel in de passagiersvaart aan een afsluitende beoordeling te onderwerpen, teneinde de overeenstemming met de voorgestelde wijzigingen van het Reglement van Onderzoek schepen op de Rijn te verzekeren en haar voor de plenaire najaarszitting 2004 een definitief voorstel voor te leggen,

geeft aan haar bevoegde comités de opdracht vervolgens maatregelen voor te stellen, die het mogelijk maken, rekening houdend met organisatorische procedures of van regionaal gunstige voorwaarden, van bepaalde technische, aan boord aanwezige uitrustingen af te zien en deze maatregelen ter overname in de reglementen van de Centrale Commissie voor te stellen,

nodigt de internationale organisaties van het bedrijfsleven uit, haar concrete voorstellen voor dergelijke maatregelen voor te leggen.

PROTOCOL 21
ADNR-Wijzigingen
Besluit

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart,

in haar streven om te komen tot harmonisering van de internationale regelingen voor gevaarlijke stoffen,

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

op voorstel van haar Comité voor gevaarlijke stoffen,

wijzigt overeenkomstig Bijlage 1 bij dit Besluit de verwijzingen die in het Besluit 2001-II-27 (I) zijn vermeld,

besluit tot de in Bijlage 2 bij dit besluit vermelde wijzigingen van het ADNR.

Deze wijzigingen treden op 1 januari 2005 in werking.

De voorschriften voor de beveiliging (1.10 evenals de wijzigingen daaruit voortvloeiend in 1.3.1, laatste zin en 8.1.2.1 l) worden echter pas in de najaarszitting 2004 definitief besloten. Het comité voor gevaarlijke stoffen krijgt de opdracht de eventueel noodzakelijke aanpassingen van deze bepalingen aan de situatie van de Rijn- en binnenscheepvaart, ook in relatie tot de overwegingen van de ad hoc Werkgroep "Veiligheid van de binnenvaart ten opzichte van terroristenacties", voor te bereiden.

Bijlage 1 bij protocol 21

In het Besluit 2001-II-27 (I) de verwijzing "7.2.4.11" wijzigen in: "7.2.4.11 (Ladingboek)" en "8.1.2.3 a) en h)" wijzigen in "8.1.2.3 a) en j)".

Bijlage 2 bij protocol 21 - ADNR-wijzigingen

Het ADNR bevat de volgende wijzigingen:

Deze wijzigingen zijn voorwerp van een afzonderlijke publicatie.

CC/R (04) 1 FINAL Add 3

PROTOCOL 22

Procedure voor de toelating voor het vervoer in tankschepen van stoffen, die nog niet in 3.2, Tabel C van het ADNR zijn opgenomen

Besluit

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart,

op voorstel van haar Comité voor gevaarlijke stoffen,

accepteert de in de Bijlage opgenomen wijzigingen met betrekking tot de in Besluit 2001-II-27(II) aangenomen procedure voor de toelating voor het vervoer van stoffen in tankschepen, die nog niet in 3.2, Tabel C zijn opgenomen,

beveelt de Rijnsoeverstaten en België aan deze wijzigingen vanaf 1 januari 2005 van toepassing te verklaren.

Bijlage bij protocol 22

De met Besluit 2001-II-27 (II) aangenomen procedure wordt als volgt gewijzigd:

In Bijlage 2.1 Punt 3 – Veiligheidstechnische eigenschappen aan het eind de volgende vraag met nr. 3.11 toevoegen:

- "3.11 Treden tijdens het opnieuw opwarmen van deze stof gevaarlijke reacties op?
 ja
 neen"

In Bijlage 2.2 – Indelingscriteria voor de stoffen

Letter B – Kolom 9: Vaststelling van de ladingtankuitrusting bevat punt (2) de volgende tekst:

"(2) Ladingverwarmingsmogelijkheid

- Een ladingverwarmingsmogelijkheid is noodzakelijk,
- zodra het smeltpunt van de te vervoeren stof ≥ 15 °C is of
 - zodra het smeltpunt van de te vervoeren stof > 0 °C en < 15 °C is, en bovendien de buitentemperatuur ten hoogste 4 K boven het smeltpunt ligt. In kolom 20 wordt nr. "6" ingevuld evenals de temperatuur resulterende uit: smeltpunt +4K".

De volgende nieuwe nr. (4) wordt toegevoegd:

"(4) Ladingverwarmingsinstallatie aan boord

- Een ladingverwarmingsinstallatie aan boord is noodzakelijk
- bij stoffen, die niet mogen stollen, aangezien bij het opnieuw verwarmen gevaarlijke reacties niet zijn uit te sluiten, en
 - bij stoffen, waarvan de temperatuur betrouwbaar een afstand van ten minste 15 K tot het vlammpunt van de stof moet bezitten.

Bij letter L - Kolom 20: Vaststelling van de extra eisen of aantekeningen bevat aantekening 7 de volgende tekst:

"Aantekening 7: Aantekening 7 moet in kolom 7 worden ingevuld bij stoffen met een smeltpunt van + 15 °C of hoger."

De volgende nieuwe richtlijnen toevoegen:

- “Aantekening 35: Aantekening 35 moet in Kolom 20 worden ingevuld bij stoffen waarbij als koelinstallatie geen direct systeem mag worden gebruikt.
- Aantekening 36: Aantekening 36 moet in Kolom 20 worden ingevuld bij stoffen waarbij als koelinstallatie alleen een indirect systeem mag worden gebruikt.
- Aantekening 37: Aantekening 37 moet in Kolom 20 worden ingevuld bij gekoelde stoffen waarbij het ladingtanksysteem de totale dampdruk van de lading bij de maximale omgevingstemperaturen moet kunnen weerstaan zonder gebruik te maken van een systeem dat met verdampend gas werkt
- Aantekening 38: Aantekening 38 moet in Kolom 20 worden ingevuld bij mengsel waarvan het aanvangskookpunt van deze mengsels conform de Norm ASTM D 86-01 > 60° C is.”

PROTOCOL 23

ADNR - Oostenrijkse en Tsjechische verklaringen van deskundigheid

Besluit

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart,
op voorstel van haar Comité voor gevaarlijke stoffen,
conform 8.2.1.2 ADNR,

verklaart de verklaringen omtrent de bijzondere kennis van het ADN, die door de bevoegde autoriteit van Oostenrijk en de verklaringen omtrent de bijzondere kennis van het ADNR, die door de bevoegde autoriteit van Tsjechië zijn afgegeven, als gelijkwaardig aan de ADNR verklaringen.

Deze erkenning van gelijkwaardigheid wordt uitgesproken:

- na controle op overeenstemming door het secretariaat van de Centrale Commissie van de desbetreffende Oostenrijkse en Tsjechische bepalingen met die van het ADNR en van de lidstaten van de Centrale Commissie;
- na vaststelling van de wederkerigheid, dat wil zeggen, dat ADNR verklaringen in Oostenrijk en in Tsjechië erkend worden.

Het model van de Oostenrijkse en Tsjechische verklaringen is als bijlage bij dit protocol gevoegd.

PROTOCOL 24

Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van de sluizen van Iffezheim evenals in de sector stroomafwaarts

- **Vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluizen bij Iffezheim**
- **Waterstand aan de peilschaal van Iffezheim**

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar besluiten

1974-I-35 ter vaststelling van een minimale waterstand bij de onderdrempel van sluis Iffezheim van 2,80 m bij OLR,

1982-I-35 inzake de werkzaamheden aan de Rijn tussen Beinheim/Iffezheim en Lauterbourg/Neuburgweier voor het uitdiepen van de vaargeul tot 2,10 m onder OLR,

1984-I-29 via welke zij van de overeenkomst ter wijziging en ter aanvulling van de Aanvullende Overeenkomst van 16 juli 1975 bij de Overeenkomst van 4 juli 1969 tussen de Franse Republiek en de Bondsrepubliek Duitsland over de werkzaamheden aan de Rijn tussen Straatsburg/Kehl en Lauterbourg /Neuburgweier en dientengevolge van de criteria ter beoordeling van de waterstanden beneden de sluis Iffezheim en in de bovengenoemde sector kennis heeft genomen,

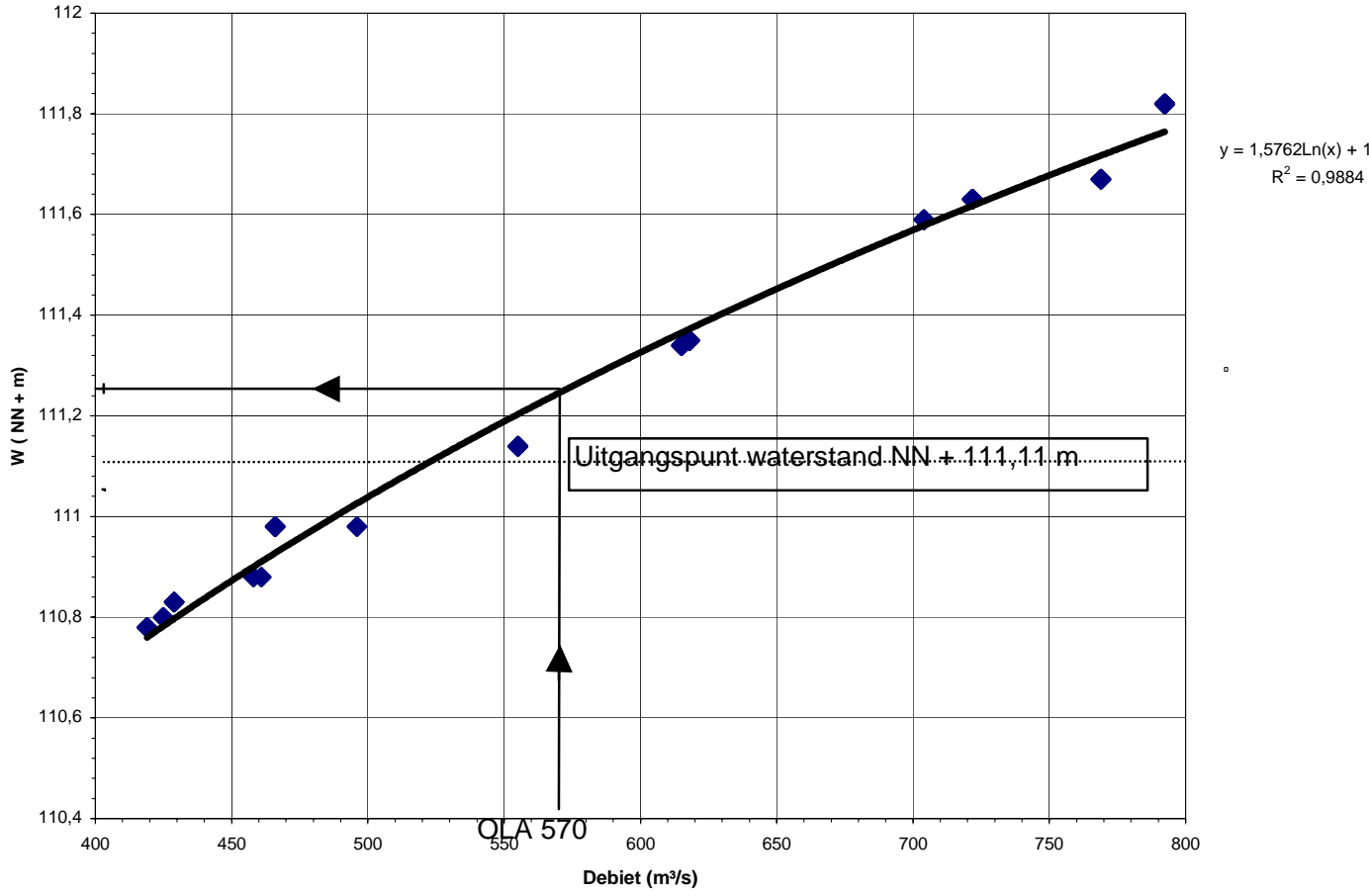
neemt kennis van het mondelinge verslag van de voorzitter van het Permanent Technisch Comité en in het bijzonder van de volgende aangelegenheden:

- In de zomer 2003 werd weer voor het eerst sinds zeven jaar een debiet die met de OLA bij peil Iffezheim overeenkomt (Cf. grafiek 1) bereikt. Hierdoor was het mogelijk de criteria van de overeenkomst ter wijziging en ter aanvulling van de Aanvullende Overeenkomst (van 16 juli 1975) en van de Overeenkomst tussen de Franse Republiek en de Bondsrepubliek Duitsland (van 4 juli 1969) in de realiteit na te gaan. Zoals in grafiek 1 is getoond, werd de in de overeenkomst bepaalde waterstand van 111,11 m + NN overschreden. Het vervullen van de door de overeenkomst bepaalde voorwaarden bij een debiet van 570 m³/s werd bewezen;
- De vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluis Iffezheim was bij OLR minstens 2,80 m. Aan het criterium van het Besluit 1974-I-35 werd voldaan;
- Beneden de sluis Iffezheim werd een vaargeuldiepte van 2,10 m bij OLR vastgesteld. Aan het criterium van het Besluit 1984-I-29 werd voldaan.

Bijlage

Bijlage bij Protocol 24

Hoogten van de waterstand bij peil Iffezheim (kmr. 336,201)
in de OLA-sector 2003.



PROTOCOL 25

Bouw van een nieuwe voetgangers- en fietsersbrug over de Rijn bij Weil (kmr. 170,18)

Besluit

De Centrale Commissie,

na kennisneming van het verslag van haar Permanent Technisch Comité,

erop wijzend dat de functie van de verkeerspost Bazel en van de vaste radarantennes waarvan deze gebruik maakt, niet mogen worden gestoord,

rekening houdend met het feit dat de stad Weil heeft verklaard, indien noodzakelijk, bereid te zijn de tot de verkeerspost behorende radarantenne op het naastliggende fabrieksgebouw te plaatsen en video-installaties te installeren voor de bewaking van het wateroppervlakte dat niet meer zichtbaar is,

keurt de bouw van een nieuwe voetgangers- en fietsersbrug over de Rijn bij Weil goed op basis van de bestaande overeenkomsten.

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

Bijlage bij protocol 25

Verslag van het Permanent Technisch Comité over de bouw van een nieuwe voetgangers- en fietsersbrug over de Rijn bij Weil

1. Aard van de brug:
De draagconstructie bestaat uit een boogbrug met een overspanning van circa 230 m. De boog verloopt over circa 200 m boven het brugdek en circa 15 m daaronder. De steekhoogte is 22 m, hetgeen overeenkomt met L/10,45 voor de gehele boog.
2. Meest nabije plaats:
Weil am Rhein (D), Huningue (FR), Bazel (CH)
3. Kmr.: 170,18
4. Aard van de werkzaamheden:
Bouw van een voetgangers- en fietsersbrug over de Rijn
5. Breedte van het vaarwater: 155 m
6. Breedte van de vaargeul: 88 m

A. Algemene beschrijving

7. Aantal peilers in de rivier: 2 (vlak bij de oevers)
8. Aantal peilers in de vaargeul/het vaarwater: geen
9. Breedte van de brugconstructie in dwarsdoorsnede: 8 m
10. Afstand tot de dichtstbijzijnde brug:
Palmrainbrücke (stroomafwaarts), circa 1095 m

B. Doorvaartprofiel voor de scheepvaart - brugbogen

11. Hoogste punt van het langsprofiel :
Onderkant bovenbouw = 253,73 m NN in het middendeel
12. Hoogst bevaarbare waterstand (HSW) = 244,65 m NN
13. Minimale doorvaarthoogte ter plaatse van de doorvaart: 7,80 m
14. Doorvaartbreedte met een hoogte van 7,80 m : 155 m

C. Navigatie op radar

15. Beoordeling door deskundigen :
Goedgekeurd door de technische verkeersdienst van de bevoegde autoriteit.
16. Maatregelen ter voorkoming van hinder door schijnecho's: Onnodig
17. Beoogde constructievorm: boogbrug
18. Constructiemateriaal: staal

D. Verkeerstekens

19. Verkeerstekens overeenkomstig Bijlage 7 RPR voor de op- en afvaart
Verkeersteken A.10 overeenkomstig Bijlage 7 RPR boven- en benedenstrooms

E. Informatie over de uitvoering van de werkzaamheden

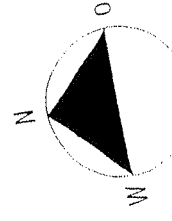
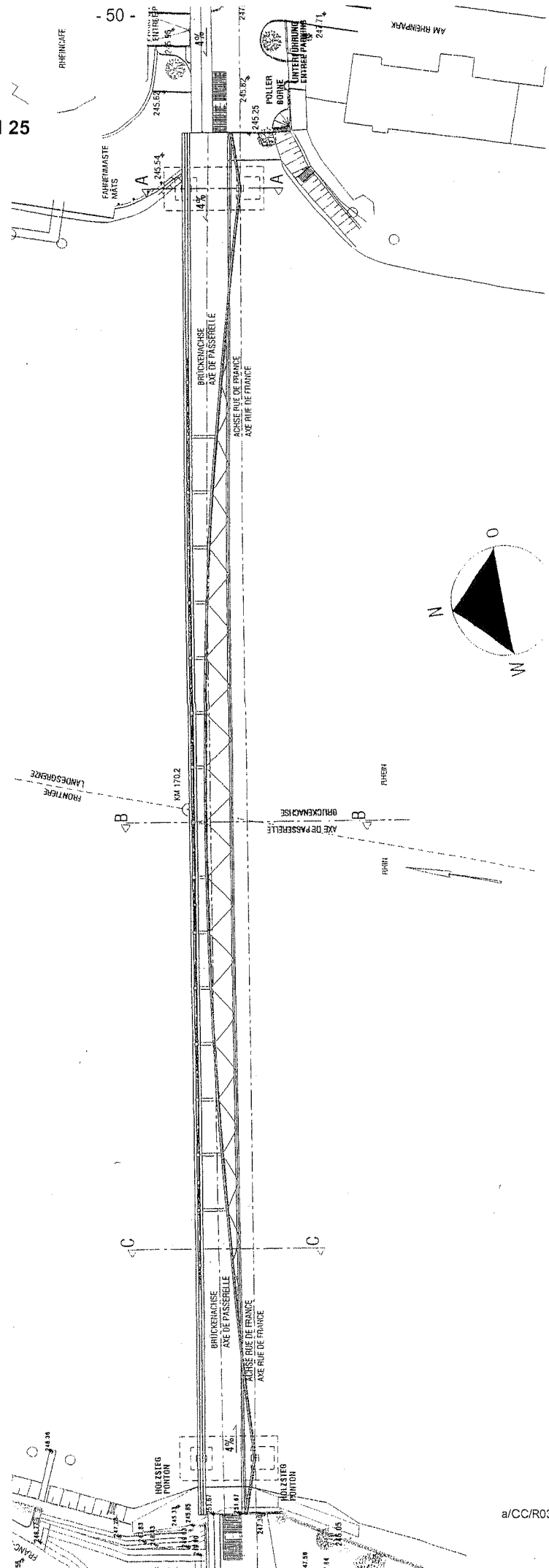
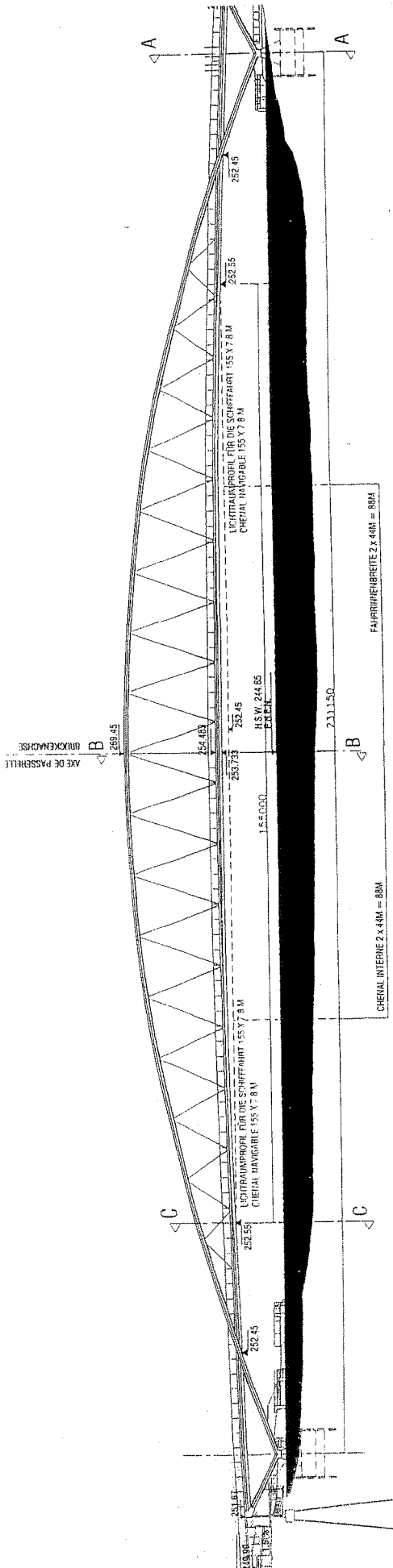
20. Wijze waarop de brug wordt gemonteerd:
De fundering van de boogaanzet zal vanaf pontons of kleine hulpconstructies worden aangebracht. De staalconstructie van de driehoekige aanzetzone wordt met een drijvende kraan vanaf het water of met een mobiele kraan vanaf de wal gemonteerd. Gelijktijdig wordt het middenstuk (boog, hanger, bovenbouw) op een geschikte plaats geprefabriceerd. Dat middenstuk met een lengte van circa 200 m en een gewicht van circa 1000 t wordt vervolgens over het water aangevoerd en ingehesen.
21. Beperking van de vrije doorvaart en duur van de beperkingen:

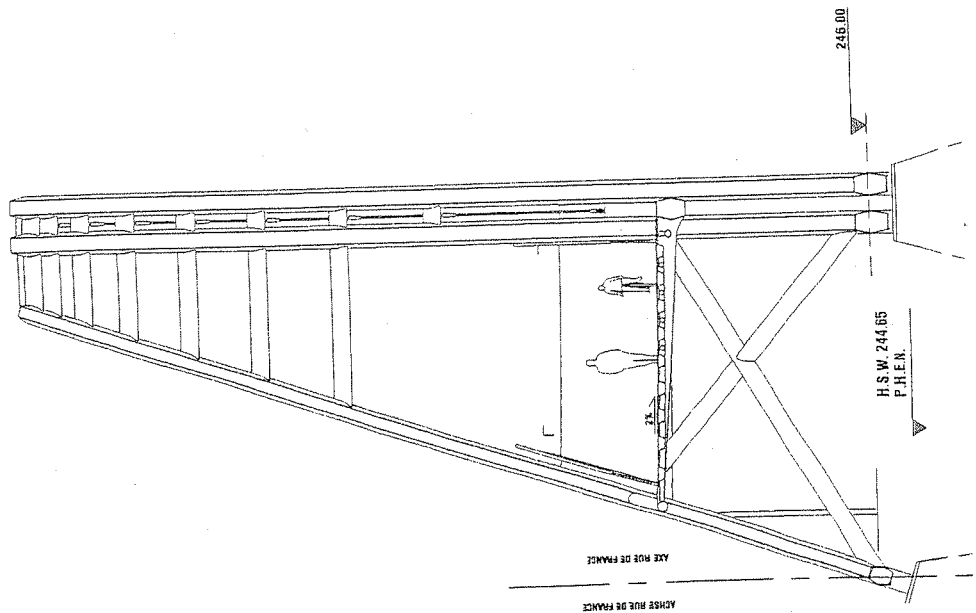
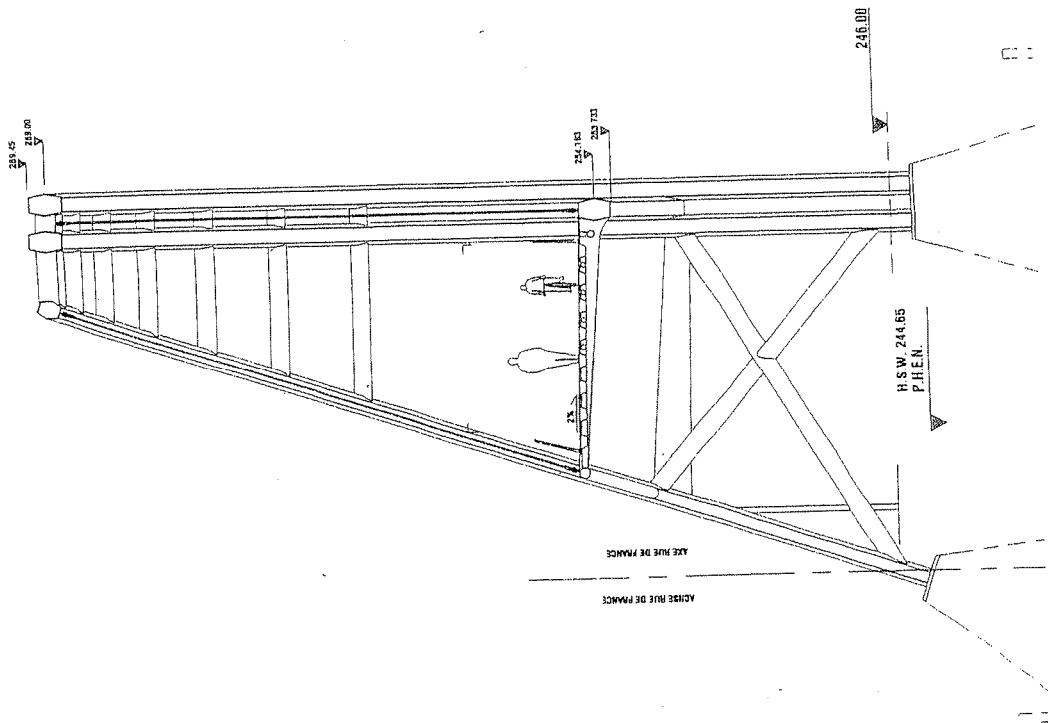
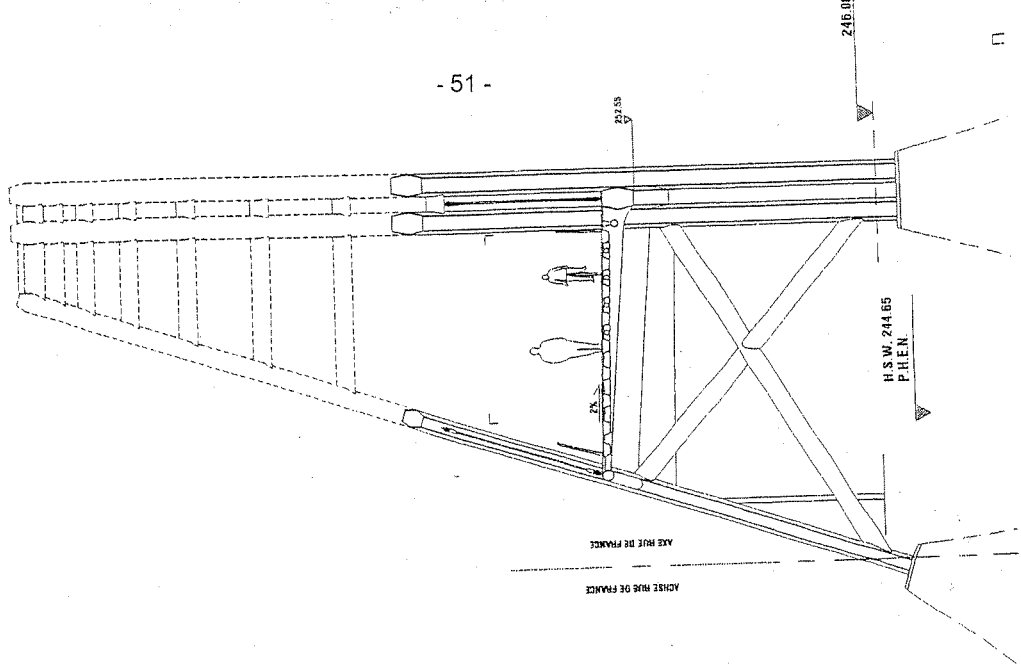
Geen beperking tijdens de voormontage
22. Verwachte duur van stremmingen van de scheepvaart:
Volledige stremming van het scheepvaartverkeer gedurende het vervoer en het heffen van het middenstuk: circa één dag.

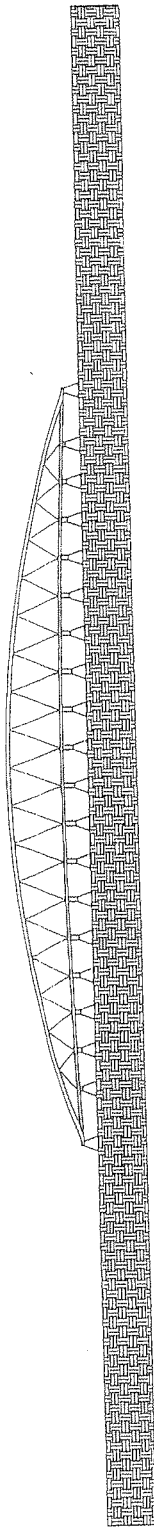
Aanhangsels:

Schema: bovenaanzicht, zuidaanzicht, Schaal 1:500, 19.2.2004
Schema: dwarsdoorsnede, Schaal 1:100, 19.2.2004
Montageschema - Schema A4

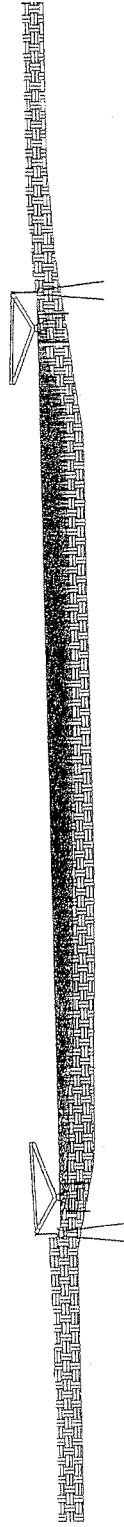
Aanhangsels bij de bijlage bij protocol 25



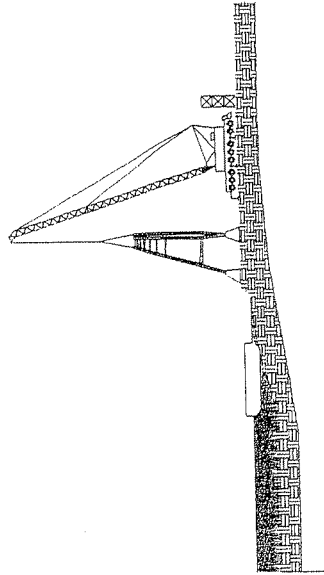




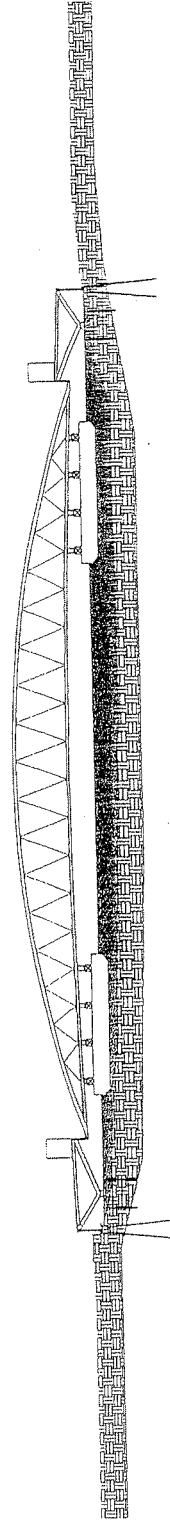
1



2



3



4

MONTAGEFOLGE

PROTOCOL 26

Bouw van een nieuwe verkeersbrug over de Rijn bij Wesel (kmr. 813,89)

Besluit

De Centrale Commissie,

na kennisneming van het verslag van haar Permanent Technisch Comité,

stelt vast dat de bouw van een nieuwe verkeersbrug en het slopen van de bestaande verkeersbrug over de Rijn bij Wesel-Büderich in het verlengde van de B58 uit het oogpunt van de Rijnvaart geen bezwaar oproept.

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

Bijlage bij protocol 26

Verslag van het Permanent Technisch Comité over de bouw van een nieuwe verkeersbrug en het slopen van de bestaande verkeersbrug over de Rijn bij Wesel-Büderich in het verlengde van de B58

1. Aard van de brug:
 - Tuibrug met één kabelvlak overeenkomstig het Besluit van het BMVBW van 13 juli 2000, Gz.: S 21/40.25.78.1058/24 NW 2000
 2. Meest nabije plaats
 - Wesel
 3. Kmr.
 - circa 813,89
 4. Aard van de werkzaamheden
 - bouw van nieuwe brug en slopen van de bestaande verkeersbrug Wesel-Büderich in het verlengde van de B 58
 5. Breedte van het vaarwater
 - 300 m bij gemiddelde waterstand
 6. Breedte van de vaargeul
 - 150 m
- A. Algemene beschrijving**
7. Aantal peilers in de rivier :
 - zeven, alle in de uiterwaard van het rivierbed van de Rijn
 8. Aantal peilers in de vaargeul / het vaarwater
 - 0, in verband met een peilerloze overspanning van het vaarwater met steunbreedte van 340 m
 9. Breedte van de brugconstructie in het midden van de vaargeul
 - 33,50 m
 10. Afstand tot de dichtstbijzijnde brug stroomopwaarts
 - 10 m tot aan de bestaande brug totdat deze wordt gesloopt

B. Doorvaartprofiel voor de scheepvaart - brugbogen

- a) Brug met rechte onderkant/hoogte van de doorvaartopeningen
- 11a. Laagste punt van de bovenbouw (NN + m)
- HSW II + 9,16 m = 21,84 m + 9,16 m = NN + 31,00 m
- 12a. Hoogst bevaarbare waterstand (HSW) (NN + m)
- HSW I = NN + m 19,94 m; PHEN II = NN + 21,84 m
- 13a. Doorvaarthoogte
- 9,16 m
- 14a. Minimale doorvaartbreedte bij deze doorvaarthoogte
- 300 m
- b) *Boogbrug*
- niet van toepassing

C. Navigatie op radar

15. Beoordeling door deskundigen / autoriteiten / instellingen
In het kader van de voorbereiding van de documenten betreffende het uitvoeren van de werkzaamheden wordt een radartechnische expertise door de vakgroep voor verkeerstechniek (toenmalig Seezeichenversuchsfeld) in Koblenz opgesteld. Uit een eerste onderzoek blijkt dat er geen hinder door schijnecho's wordt verwacht.
16. Maatregelen ter voorkoming van hinder door schijnecho's
- Hinder door schijnecho's wordt niet verwacht
17. Beoogde constructievorm
- Tuibrug met één kabelvlak, in het riviergedeelte met een bovenbouw van staal en in de uiterwaard van voorgespannen beton. Beide lengtesystemen zijn aan de Y-vormige pyloon van gewapend beton buigstijf aan elkaar gekoppeld. Er is slechts één kabelvlak voorzien. Het brugdek bestaat uit een wringstijve veelcellige doosvorm.
18. Constructiemateriaal
- Gewapend en voorgespannen beton

D. Verkeerstekens

19. Verkeerstekens voor de opvaart en afvaart overeenkomstig Bijlage 7 RPR.
- geen

E. Informatie over de uitvoering van de werkzaamheden

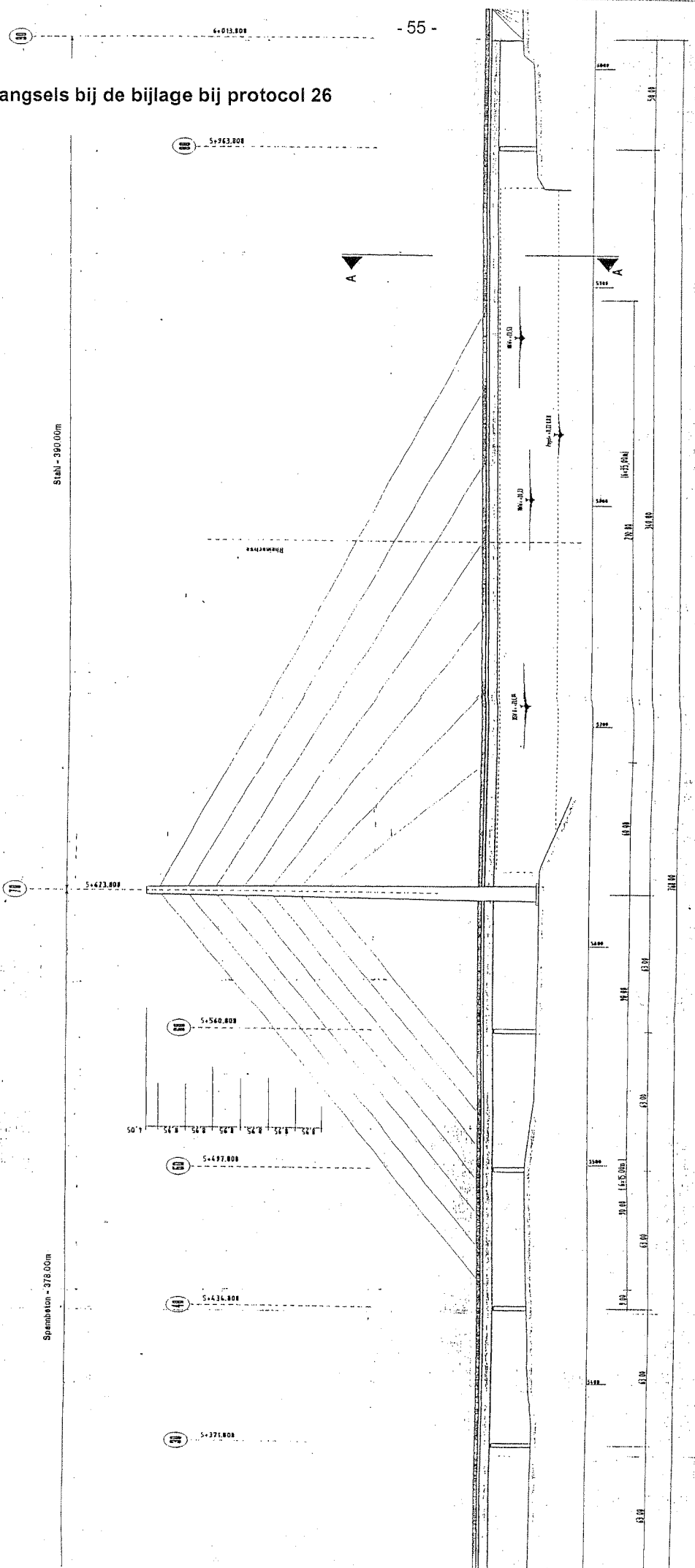
20. Wijze waarop de brug wordt gemonteerd
- De pyloonconstructie bestaat uit een glijbekisting, de constructie van de bovenbouw in het riviergedeelte vindt plaats in de vorm van een aanbouw, voor een deel met gebruikmaking van een hulpconstructie. De bruggedeelten in de uiterwaard worden ter plekke in bekisting gestort. Het begin van de werkzaamheden is eind 2004 gepland, de beëindiging van de werkzaamheden rond eind 2008.
21. Beperking van de vrije doorvaart en duur van de beperkingen
- niet voorzien
22. Verwachte duur van stremmingen van de scheepvaart (volledig / gedeeltelijk)
- In de bouwvergunning is bepaald dat de bouw van de nieuwe brug en de sloop van de oude brug zonder volledige stremming van de scheepvaart plaats zal moeten vinden.

Aanhangsels:

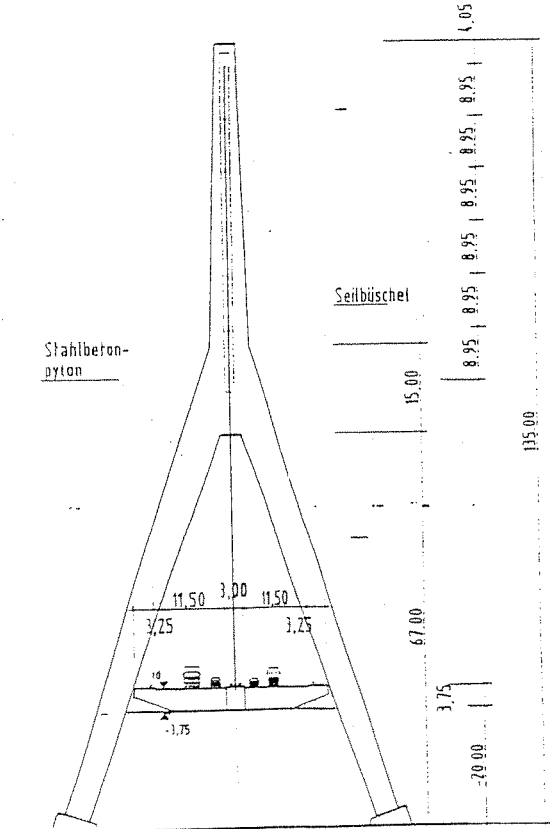
Schema: aanzicht
Schema: dwarsdoorsnee

Aanhangsels bij de bijlage bij protocol 26

Ansicht Rheinbrücke Wesel, Var. 7 Schrägseilüberbrücke, Bauhöhe: 3.75m
(Stahlbeton Pylon)



Querschnitt A - A



STÄUWERKZEUGFABRIK Schüller-Plan Formen 4274 / 4274-10 120 / 4274 / 4274-10 GEMÄSS DEN VORGESCHRIBENEN MAßSTÄBEN VERFÄHRTEILUNG		Blatt Blatt Nr. Blatt Nr. Blatt Nr.
LANDSCHAFTSVERBAND RHEINLAND RHEINISCHES STRASSENBAUAMT WESEL		
B 58n		Aufl. Nr. 18/00/1988 Anzahl 10,8 Blatt-Nr. 7116-7 Blatt-Nr.
B 58n - Umgehung Wesel/Büderich Abschnitt Rheinquerung		Blatt-Nr.
Rheinbrücke Wesel Var. 7 Schrägseilbüschelbrücke (Betonpylon)		Blatt-Nr. 1:1000
Gezeichnet: <input type="checkbox"/> Geprüft: <input type="checkbox"/>		
Aufgezeichnet: <input type="checkbox"/>		
Name: <input type="text"/>		
Datum: <input type="text"/>		
Auftraggeber: <input type="text"/>		
Auftrag: <input type="text"/>		
Grundriss: <input type="text"/>		
MSBA Wesel - Vermessungsamt -		Aufnahme Feldvergleich Datum: <input type="text"/>

PROTOCOL 27

Vaart met grote duwbakken op de Rijn

Besluit

De Centrale Commissie,

na kennisneming van het verslag van de voorzitters van haar Permanent technisch Comité, haar Comité voor het Politierglement en haar Comité voor het Reglement van Onderzoek met betrekking tot de voorstellen van het bedrijfsleven over de duwvaart met vier grote duwbakken op de Rijn,

onder voorbehoud van een positieve uitkomst van de nog lopende toetsing betreffende de mogelijke extra erosie van het rivierbed,

draagt de betrokken Comités op de mogelijkheden verder te onderzoeken, voorwaarden te formuleren waaronder proefvaarten met duwstellen die uit deze grote duwbakken zijn samengesteld, veilig kunnen plaatsvinden, en zonodig een aanpassing van de reglementen voor te bereiden, en haar de voorstellen daartoe op de komende najaarszitting te presenteren.

KENNISNEMINGEN

PROTOCOL 28

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

Besluit

De Centrale Commissie neemt kennis

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

Bijlagen bij protocol 28

1. Règlement de Police pour la Navigation du Rhin : Mise et remise en vigueur

RÈGLEMENT DE POLICE

Acte de mise en vigueur de prescriptions et de prescriptions temporaires

Acte de remise en vigueur de prescriptions temporaires

Protocole	Objet)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art. 2, 7, 8 et annexe 2 - Prescriptions conc. la couleur et l'intensité des feux	M	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2002-I-26	Amendement au règlement de police pour la navigation du Rhin en liaison avec l'introduction du standard ECDIS intérieur - article 4.06	M	1.4.2003	8.8.2003	3.4.2003		7.6.2002
2002-I-27	Modification des prescriptions relatives aux exigences minimales et conditions d'essai pour le montage et le contrôle de fonctionnement d'appareils radar de navigation et d'indicateurs de vitesse de giration en liaison avec l'introduction du standard ECDIS intérieur	M	1.4.2003	8.1.2003	3.4.2003		7.6.2002
2002-II-15	1. Art. 1.10, 3.14, 4.01, 7.07, 7.08, 12.01 et annexe 3 2. Art. 10.01 Prescriptions de caractère temporaire conformément art. 1.22	M	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	Amendements définitifs au RPNR	M	1.1.2004				29.1.2003
2002-II-17	Amendement des prescr. suiv.: Prescr. min. et condit. d'essais rel. aux appareils radar de navig. pour la navig. rhénane, Prescr. min. et cond. d'essais rel. aux indicateurs de vitesse de giration pour la navig. rhénane les prescr. rel. à l'installation et au contrôle de fonctiont. d'appareils radar de navigation et d'indicateurs de vitesse de giration pour la navig. rhénane	M	1.1.2004	2.7.2003			29.1.2003
2002-II-18	Amendements aux prescr. concernant la couleur et l'intensité des feux, ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation pour la navig. du Rhin	M	1.1.2004			3.7.2003	29.1.2003
2003-II-22	Prescriptions de caractère temporaire conformément art. 1.22 1. §§ 1.01, 6.20, 7.08 et 14.11 2. § 10.01	M		5.12.2003	23.1.2004	9.2.2004	12.12.2003
			1.4.2004				
			1.1.2004				

⁹⁾ M = Mise en vigueur, R = Remise en vigueur.

2. Règlement de Visite des bateaux du Rhin : Mise et remise en vigueur

REGLEMENT DE VISITE

Acte de mise en vigueur de prescriptions et de prescriptions temporaires

Acte de remise en vigueur de prescriptions temporaires

Protocole	Objet	¹⁾	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
1994-I-23	Règlement de visite des bateaux du Rhin 1995	M	1.1.1995	19.12.1994	„)	5.5.1995	9.1.1995	10.6.1994
1995-I-18	1. Article 23.11 du RVBR – Equipage minimum	M	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1995-I-18	2. Article 23.14 du RVBR – Equipage minimum des autres bâtiments	M	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1996-II-16	Modification des dispositions transitoires et finales	M	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1996-II-17	Modification du RVBR suite à la révision du règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin	M	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1997-I-19	1. Article 10.03, chiffre 5, lettre b - Aspiration de l'air de combustion des moteurs de propulsion	M	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-20	2. Articles 9.17, 24.02 et 24.03 - Contrôle des feux de signalisation	M	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-21	3. Chapitre 20 - Dispositions particulières pour les navires de mer - Modification du chapitre 24 qui en résulte	M	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-23	Livret de service - Annexe F	M	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	10.6.1997
1997-II-27	Révision du règlement de visite des bateaux du Rhin	M	1.1.1999	19.8.1998	**)	3.2.1999	15.9.1998	13.2.1998
1998-I-15	1. Art. 6.30, ch. 7 ; art. 9.05 ; art. 9.09, ch. 4 et art. 12.01, ch. 1 – Dimensions maximales de bâtiments sur le Rhin 2. Art. 9.07, ch. 2 et art. 11.01 - Dimensions maximales de bâtiments sur le Rhin	R	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
		M	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-17	1. Art. 10.01, ch. 4 - Gréement en ancras de poupe 2. Art. 23.05, 2 ^{ème} phrase - Tachygraphes d'un type conforme	R	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
		R	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-18	Disposition transitoire relative à l'art. 15.07, ch. 2, lettre a - Largeur disponible des portes des cabines de passagers	M	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-19	Dispositions transitoires relatives à l'art. 16.01 - Bâtiments aptes à pousser	M	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-20	Art. 3.04 - Cloison commune entre les locaux destinés aux passagers et les soutes à combustibles	M	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-II-18b	Art. 8.05 ch. 6, 9 - 13 - Prévention du déversement de combustible lors de l'avitaillement et art. 24.02, ch. 2	M	1.4.1999	17.2.1999	**)	18.1.1999	14.4.1999	3.12.1998
1998-II-25	Art. 24.02 ch. 2 - ad art. 15.08 ch. 4 - Dispositions transitoires relatives aux moyens de sauvetage individuels à bord de bateaux à passagers	R	1.4.1999	17.2.1999	**)	18.1.1999	14.4.1999	3.12.1998
1998-II-26	Art. 11.01 - Sécurité dans les zones accessibles aux passagers	M	1.4.1999	17.2.1999	**)	-	14.4.1999	3.12.1998

¹⁾ M = Mise en vigueur, R = Remise en vigueur.

^{**)} En Belgique la question de savoir sous quelle forme la mise en vigueur peut avoir lieu fait encore l'objet d'un examen du point de vue juridique. En attendant les résolutions de la Commission Centrale sont appliquées de fait, en l'absence de la clarification de la situation juridique.

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
1999-II-14	Art. 3.02, 3.03 et 24.02 - Amendements temporaires au règlement de visite conformément. à l'art. 1.06	M	1.10.1999	19.10.1999	**)	23.6.1999	16.7.1999	1.6.1999
1999-II-15	Art. 23.04 ch. 2 - Possibilité de reconnaître des livrets de service	M	1.10.1999	19.10.1999	**)	23.6.1999	16.7.1999	1.6.1999
1999-III-16	Art. 15.02, 20.01 et 24.02 – Amendements temporaires au RVBR conform. à l'art. 1.06	M	1.4.2000	11.2.2000	**),	5.4.2000	17.2.2000	22.11.1999
1999-III-20	Chap. 22bis RVBR – Dispositions particulières pour les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m	M	1.4.2000	16.2.2000	**)	5.4.2000	17.2.2000	22.11.1999
2000-I-18	1. Art. 2.12, 9.11, 10.03, 14.04, 15.07, Annexe I RVBR 2. Art. 15.09 RVBR, version néerlandaise uniquement	M	1.10.2000	9.11.2000	**)	1.9.2000	16.8.2000	7.6.2000
		M	1.10.2000	--	**)	--	--	--
2000-I-19	Chap. 8bis et annexe J du RVBR - Emission de gaz et de particules polluant l'air par les moteurs Diesel	M	1.1.2002	21.12.2001	**)	31.3.2003	12.4.2001	7.7.2000
2000-I-24	Art. 24.05, ch. 1 – Utilisation du nouveau livret de service	M	1.4.2001	20.12.2000	**)	6.2.2001	12.4.2001	7.7.2000
2000-III-20	Art. 7.02, 8.06, 10.05, 12.05, 24.01, 24.02, 24.06 et Annexe B – Amendements temporaires	M	1.4.2001	19.2.2001	**)	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001
2000-III-21	Art. 5.02, 5.06 – Bateaux rapides – Amendements temporaires	M	1.10.2001	19.2.2001	**)	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001
2001-I-17	1. Art. 3.04, chiffre 2 et annexe 3 – cloisons communes 2. Article 24.02, (ad article 15.07, chiffre 2a, 2 ^{ème} phrase – largeur libre 3. Article 24.02, chiffre 2 (ad article 16.01, chiffre 2) – Treuils spéciaux	R	1.10.2001	30.1.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-18	1. Article 22bis.05 - prescriptions de caractère temporaire - Bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m sur le secteur Mannheim – Bâle 2. Article 24.06, chiffre 2 ad article 22bis.05, chiffre 2	M	1.10.2001	30.8.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-19	Article 21.02 – prescriptions de caractère temporaire - Application de la Partie II aux bateaux de sport	M	1.10.2001	30.7.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-20	Article 24.04, chiffre 1 - Calcul du franc-bord pour les bâtiments agréés avant le 1.4.1976	M	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-I-22	Adaptation des prescriptions relatives aux équipages - chapitre 23	M	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-II-20	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire	R	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-21	Prescriptions de caractère temporaire – bateaux à passagers d'une longueur supérieure à 110 m sur le secteur Mannheim – Bâle	M	1.1.2002	7.12.2001	**)	12.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-22	Modification du RVBR par des prescriptions de caractère temporaire	M	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-24	Emissions de gaz et de particules polluant l'air provenant de moteurs Diesel	M	1.1.2002	7.12.2001	**)		6.5.2002	18.12.2001

*) M = Mise en vigueur, R = Remise en vigueur.

**) En Belgique la question de savoir sous quelle forme la mise en vigueur peut avoir lieu fait encore l'objet d'un examen du point de vue juridique. En attendant les résolutions de la Commission Centrale sont appliquées de fait, en l'absence de la clarification de la situation juridique.

Protocole	Objet)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2002-I-30	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire - article 3.03	R	1.10.2002	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
2002-I-31	Prescriptions de caractère temporaire - Articles 3.02 ; 7.02 ; 8bis.03 ; 10.02 ; 10.05 ; 11.02 ; 11.13 ; 23.09 ; 24.02 ; 24.04 ; 24.06 ; Annexes D et J Articles 10.05 ; 23.09, chiffre 1 ; 24.02, chiffre 2 et 24.06, chiffre 5	M M	1.10.2002 1.10.2003	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
2002-I-32	Prescriptions transitoires relatives au chapitre 23 - Equipages	M	1.7.2002	15.6.2002	..)	25.7.2002	5.2.2003	4.6.2002
2002-I-33	Amendement définitif au RVBR	M	1.10.2003	6.5.2003	**)		20.5.2003	7.6.2002
2002-I-34	Amendement au RVBR en liaison avec l'introduction du standard ECDIS intérieur - articles 1.01 et 7.06	M	1.4.2003	6.5.2003	**)	3.4.2003	20.5.2003	7.6.2002
2002-II-19	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire 1. Art. 15.02 ch. 3 Calcul de stabilité (uniquement NL) 2. Art. 20.01 ch. 5 d – Navires de mer et art. 22bis.01, 22bis.02, 22bis.03, 22bis.04 ch. 1 à 4 et ch. 6, 7 et 9 22bis.06 – Bâtiments d'une longueur supérieur à 110 m	R	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-20	Prescriptions de caractère temporaire – art. 1.07, 3.04 ch. 3, 8.02 ch. 4, 10.02 ch. 2, 15.10 ch. 10, 21.02 ch. 1 et 2, 22bis.04 ch. 5 et 8, 22bis.05 ch. 2, 23.07 ch. 1, 24.02 ch. 2, 24.06 et annexe D	M	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-21	Amendements définitifs au RVBR – art. 1.06, 1.07, 15.02 et 23.07	M	1.1.2004		**)		16.7.2003	29.1.2003
2002-II-22	Bateaux rapides sur le Rhin - RVBR complété par un nouveau chapitre 22ter	M	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2003-I-24	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire 1. Art. 15.07, ch. 6 – Symbole "Accès interdit aux personnes non autorisées" 2. Art. 15.09, ch. 7 (uniquement NL) et ch. 9	R	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-I-25	Prescriptions de caractère temporaire – art. 3.04, 7.03, 7.04, 8bis.02, 9.03, 9.15, 9.20, 10.04, 10.05, 15.08, 23.09, 24.02 et 24.06	M	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-II-24	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire 1. Art. 7.02, ch. 3 – Timonerie, vue dégagée 2. Annexe B, ch. 36 – Mention des organes de fermeture 3. Art. 24.01, ch. 3 – Application des dispositions transitoires 4. Art. 24.02, ch. 2 – Disposition trans. à l'art. 10.05, ch. 1 5. Art. 24.06 – Dérogations pour les bâtiments non visés par l'art. 24.01	M	1.4.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003

) M = Mise en vigueur, R = Remise en vigueur.

**) En Belgique la question de savoir sous quelle forme la mise en vigueur peut avoir lieu fait encore l'objet d'un examen du point de vue juridique. En attendant les résolutions de la Commission Centrale sont appliquées de fait, en l'absence de la clarification de la situation juridique.

Protocole	Objet	M ¹⁾	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2003-II-25	Prescriptions de caractère temporaire – art. 1.02, 8.03, 11.05, 11.07, 23.03, 24.02, 24.06 et 24.07	M	1.4.2004 1.10.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003
2003-II-26	Amendements définitifs au RVBR – Nouvelle rédaction du chap. 24	M	1.10.2004		**)			18.12.2003
2003-II-27	Introduction de valeurs limites d'une étape II par un amendement à l'art. 8bis.02, chiffre 2, ainsi qu'aux prescriptions transitoires correspondantes de l'art. 24.02, ch. 2 et de l'article 24.06, chiffre 5, du RVBR	M	1.7.2007		**)			18.12.2003

¹⁾ M = Mise en vigueur, R = Remise en vigueur.

^{**)} En Belgique la question de savoir sous quelle forme la mise en vigueur peut avoir lieu fait encore l'objet d'un examen du point de vue juridique. En attendant les résolutions de la Commission Centrale sont appliquées de fait, en l'absence de la clarification de la situation juridique.

3. ADNR : Mise en vigueur

ADNR

Acte de mise en vigueur de prescriptions et de prescriptions temporaires
Acte de remise en vigueur de prescriptions temporaires

Protocole	Sommaire	M ¹⁾	Date d'entrée en vigueur	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
1994-I-24	ADNR 1995	M	1.1.1995	21.12.1994	**)	14.6.1995	11.11.1994	10.6.1994
1994-I-25	Amendements à l'ADNR révisé	M	1.1.1995	21.12.1994	**)	14.6.1995	11.11.1994	10.6.1994
1994-II-22	ADNR - Prescriptions transitoires	M	1.1.1995	21.12.1994	**)	16.6.1995	11.11.1994	10.6.1994
1995-I-23	Amendements à l'ADNR révisé	M	1.1.1996	20.12.1995	**)	3.12.1996	11.12.1995	1.6.1995
1996-I-28	Amendements à l'ADNR	M	1.1.1997	30.12.1996	**)	16.9.1998	22.11.1996	5.6.1996
1996-II-19	Amendements à l'ADNR	M	1.1.1997	30.12.1996	**)	2.12.1998	22.11.1996	11.12.1996
1997-I-24	Amendements à l'ADNR-Annexe B2, Append. 4 - Liste des matières	M	1.1.1998	4.12.1997	**)	2.12.1998	9.12.1997	17.6.1997
1998-I-21	Amendements à l'ADNR	M	1.1.1999	22.12.1998	**)	31.5.1999	24.12.1998	2.10.1998
1998-II-18c	Equipement de contrôle et de sécurité à bord des bateaux avitailleurs (ADNR marg. 331 221)	M	1.4.1999	22.12.1998	**)	18.1.1999	24.12.1998	3.12.1998
1998-II-27	Amendements à l'ADNR	M	1.1.1999	22.12.1998	**)	15.7.1999	24.12.1998	2.10.1998
1999-II-17	Amendements à la liste des matières admises au transport en bateaux-citernes – Annexe B2, Appendice 4	M	1.1.2000	11.4.2002	**)	1.9.2000	27.12.1999	8.6.1999
2000-II-3	Amendements à l'ADNR	M	1.1.2001	11.4.2002	**)	11.12.2000	19.12.2000	7.7.2000
2001-II-27	ADNR 2003	M	1.1.2003	12.7.2003	**)	7.3.2003	4.12.2002	26.9.2002
2002-I-37	ADNR 2003	M	1.1.2003	12.7.2003	**)	7.3.2003	4.12.2002	26.9.2002

¹⁾ M = Mise en vigueur, R = Remise en vigueur.

^{**)} En Belgique la question de savoir sous quelle forme la mise en vigueur peut avoir lieu fait encore l'objet d'un examen du point de vue juridique. En attendant les résolutions de la Commission Centrale sont appliquées de fait, en l'absence de la clarification de la situation juridique.

4. Règlement des brevets : Mise en vigueur

REGLEMENT DES BREVETS DU RHIN

Acte de mise en vigueur de prescriptions et de prescriptions temporaires
Acte de remise en vigueur de prescriptions temporaires

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
1999-II-18	Art. 3.06, 3.07 nouv., annexes A1 et B1	M	1.4.2000	27.3.2000	**)	18.9.2000	1.12.1999	8.6.1999
1999-III-22	Article 1.03, chiffre 5	M	1.1.2001	26.6.2000	**)	25.1.2001	22.3.2001	7.7.2000
2000-I-25	Art. 1.01, ch. 2, 1.03, ch. 5, 5.02, ch. 3	M	1.1.2001	20.12.2000	**)	6.2.2001	22.3.2001	7.7.2000
2001-I-23	Art. 2.01, 2.02, 3.02, 5.01 – compléments apportés au règlement rel. à la délivrance des pat. du Rhin	M	1.4.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	23.4.2002	27.6.2001
2001-II-25	Adaptation du règlement relatif à la délivrance des brevets du Rhin – article 4.04 (nouveau) et annexe C	M	1.10.2002	1.8.2002	**)	21.7.2003	22.7.2002	21.12.2001
2002-II-24	Modification du règlement relatif à la délivrance des brevets du Rhin – Article 1.01	M	1.1.2004	19.12.2003	**)		16.7.2003	29.1.2003
2003-I-26	Modification du règlement relatif à la délivrance des brevets du Rhin – Articles 1.01 et 5.02	M	1.1.2004	19.12.2003	**)		14.11.2003	17.6.2003
2003-II-28	Modification du règlement relatif à la délivrance des brevets du Rhin - Article 3.02 et les annexes B1 et B2	M	1.4.2004	25.2.2004	**)	23.1.2004		12.12.2003

5. Règlement relatif à la délivrance des brevets radar : Mise en vigueur

REGLEMENT RELATIF A LA DELIVRANCE DE BREVETS RADAR

Acte de mise en vigueur de prescriptions et de prescriptions temporaires
Acte de remise en vigueur de prescriptions temporaires

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
1998-II-28	Révision du règlement relatif à la délivrance des diplômes de conducteur au radar pour le Rhin	M	1.1.2000	26.6.2000	**)	1.9.2000	1.12.1999	4.3.1999
1999-II-19	Articles 3.04, ch. 1 et 4, 3.06 et 4.02	M	1.1.2000	26.6.2000	**)	1.9.2000	1.12.1999	8.6.1999
2002-I-36	Modification du règlement relatif à la délivrance des brevets radar	M	1.4.2003	6.5.2003	**)	21.7.2003	16.7.2003	7.6.2002
2002-II-25	Modification du règlement relatif à la délivrance des brevets radar	M	1.1.2004	19.12.2003	**)		16.7.2003	29.1.2003

*) M = Mise en vigueur, R = Remise en vigueur.

***) En Belgique la question de savoir sous quelle forme la mise en vigueur peut avoir lieu fait encore l'objet d'un examen du point de vue juridique. En attendant les résolutions de la Commission Centrale sont appliquées de fait, en l'absence de la clarification de la situation juridique.

6. **Handboek voor de marifonie in de binnenvaart** – Gewijzigde pagina's
(Besluit 2001-II-18)

**CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART
DONAUCOMMISSIE
MOEZELKOMMISSIE**

HANDBOEK VOOR DE MARIFONIE

IN DE BINNENVAART

Algemeen deel

Editie 2004

Budapest, Trier en Straatsburg

Aanhangsel 2

TABELLEN VAN DE KANALEN, ZENDFREQUENTIES, EFFECTIEF UITGESTRAALD VERMOGEN (ERP), UITGANGSVERMOGEN EN VERKEERSGEBIEDEN VOOR DE MARIFOON IN DE BINNENVAART

1. Tabel 1

Kanaal	Specifieke aantekeningen	Zendfrequenties (MHz)		Schip-Schip	Schip-Haven- autoriteiten	Nautische Informatie
		Scheeps- station	walstation			
60	a)	156,025	160,625			X
01	a)	156,050	160,650			X
61	a)	156,075	160,675			X
02	a)	156,100	160,700			X
62	a)	156,125	160,725			X
03	a)	156,150	160,750			X
63	a)	156,175	160,775			X
04	a)	156,200	160,800			X
64	a)	156,225	160,825			X
05	a)	156,250	160,850			X
65	a)	156,275	160,875			X
06	a) b)	156,300	156,300	X		
66	a)	156,325	160,925			X
07	a)	156,350	160,950			X
67	a) c)	156,375	156,375			X
08	a) q)	156,400	156,400	X		
68	a)	156,425	156,425			X
09	a) b) d)	156,450	156,450			X
69	a)	156,475	156,475			X
10	e)	156,500	156,500	X		
70	a)	156,525	156,525	Selectieve Digitale Oproep voor Noodsituaties, veiligheid en oproep		
11		156,550	156,550		X	
71		156,575	156,575		X	
12		156,600	156,600		X	
72	a) r)	156,625	156,625	X		
13	f)	156,650	156,650	X		
73	f) g)	156,675	156,675			X
14	q)	156,700	156,700		X	

**MOEZELCOMMISSIE
CENTRALE COMISSIE VOOR DE RIJNVAART**

**HANDBOEK VOOR DE MARIFONIE
IN DE BINNENVAART**

**Regionaal deel
Rijn (Bazel – open zee) en Moezel**

Editie 2004

Trier en Straatsburg

Rijn (vervolg)

kilometer	roepnaam	Kanaal		
		Nautische informatie		Haven
		Central e	Sluis	
352,00-385,00	Oberwesel Revierzentrale	22		
360,00	Rheinhafen Karlsruhe			11
367,50	Ölhafen Karlsruhe			12
380,00-443,00	Oberwesel Revierzentrale	18		
426,00	Ludwigshafen Hafen			71, 74
428,00	Mannheim Hafen Difffenébrücke Mannheim			11 14
426,40-500,00	Oberwesel Revierzentrale	22		
465,50-527,60	Oberwesel Revierzentrale	18		
499,00-543,00	Oberwesel Revierzentrale	22		
533,80-577,00	Oberwesel Revierzentrale	18		
578,00-626,20	Oberwesel Revierzentrale	22		
608,00-644,00	Oberwesel Revierzentrale	18		
636,50-753,50	Duisburg Revierzentrale	22		
672,00	Wesseling Hafen			12
672,00	Godorf Hafen			14
746,50-800,00	Duisburg Revierzentrale	18		
740,00	Neuss Hafen			71
743,10	Marina Düsseldorf Port			11
702,00-773,00	Duisburg Revierzentrale			23
780,00	Duisburg Hafen			14
	Klappbrücke Marientor			71
	Hubbrücke Schwanentor			71
	Marina Duisburg			12
778,40-853,80	Duisburg Revierzentrale	22		
830,00-865,00	Duisburg Revierzentrale	18		
853,60	Schute Emmerich			71

Verkeerscentrale Hartel

Plaatweg 11
NL-3297 KW Rotterdam
Telefoon: (010) 2522613
Fax: (010) 2522635

Verkeerscentrale Hoek von Holland

Koningin Emmaweg 9
NL-3151 HG Hoek van Holland
Telefoon: (010) 2522801
Fax: (010) 2522811

Verkeerscentrale Maasboulevard

Rijnspoorkade 40
NL-3063 NK Rotterdam
Telefoon: (010) 2522601

Verkeerscentrale Stad

Lekstraat 14
NL-3029 BN Rotterdam
Telefoon: (010) 2522750
Fax: (010) 4251722

Regiopolitie Rotterdam-Rijnmond

Zeehavenpolitie
Sint Jobsweg 6
NL-3024 EJ Rotterdam
Telefoon: 0900 8844
Fax: (010) 2750121

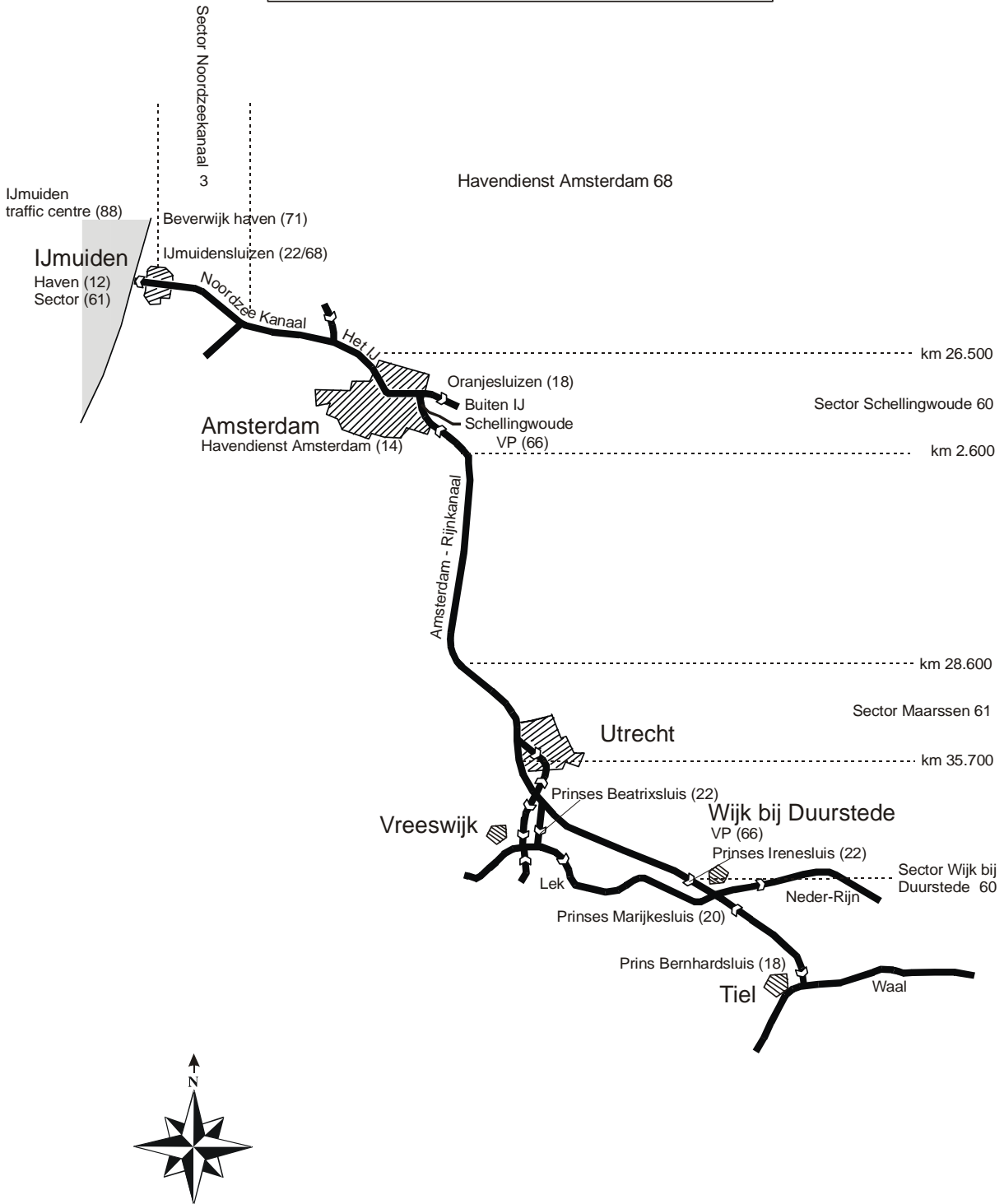
Korps Landelijke Politiediensten (KLPD)

Dienst Waterpolitie
Postbus 867
NL-3300 AW Dordrecht
Telefoon: (078) 6482160
Fax: (078) 6482195

Meldkamer KLPD Driebergen (Tag und Nacht)

Telefoon: (0343) 535353 / 535355
Fax: (0343) 514620

AMSTERDAM - RIJNKANAAL - NOORDZEEKANAAL



7. Informatieblad Inland ECDIS – Nieuwe versie
(Besluit 2002-I-28)

Centrale Commissie voor de Rijnvaart

Informatieblad
Uitgifte 23 maart 2004

Inland ECDIS

„Electronic Chart and Display Information System“ op vaarwegen voor de binnenvaart

Inhoud

1. Grondslag
 - 1.1 Doel
 - 1.2 Begrippen
 - 1.3 Eigenschappen van ECDIS
 - 1.4 Aanvullende eigenschappen van Inland ECDIS
2. Inland ECDIS standaard
 - 2.1 Doel
 - 2.2 Rechtsgrond
 - 2.3 Actuele versie
 - 2.4 Voorschriften voor Inland ECDIS apparaten
 - 2.5 Indeling van de standaard
 - 2.6 Comptabiliteit met de maritieme ECDIS
3. Gebruiksvormen
 - 3.1 Informatiemodus
 - 3.2 Navigatiemodus
4. Configuraties van Inland ECDIS apparaten
5. Gelijkwaardigheidstest voor Inland ECDIS apparaten en –toepassingen
 - 5.1 Inland ECDIS apparaten voor de Informatiemodus
 - 5.2 Inland ECDIS apparaten voor de Navigatiemodus
6. Inhoud van de elektronische kaart (Inland ENC, IENC)
7. Produceren en testen van de Inland ENCs
8. Inland ECDIS gegevensproductie
 - 8.1 Vaarwegen in België
 - 8.2 Vaarwegen Nederland
 - 8.3 Rijksvaarwegen in Duitsland
 - 8.4 Vaarwegen in Frankrijk
 - 8.5 Rijn in Zwitserland
 - 8.6 Donau in Oostenrijk
 - 8.7 Donau benedenstrooms van Oostenrijk

Bijlagen

Contactadressen van de overheden (Stand 23 maart 2004)

1 Grondslag

1.1 Doel

Inland ECDIS is een systeem voor de elektronische weergave van binnenvaartkaarten en extra informatie. Het moet bijdragen tot de veiligheid en de efficiëntie op de vaarwegen voor de binnenvaart en daarmee ook aan de bescherming van het milieu. Tegelijkertijd moet Inland ECDIS de werkdruk bij het sturen van het schip in vergelijking tot de traditionele navigatie en informatie methoden verminderen.

1.2 Begrippen

ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) is de internationale standaard, zoals die voor de elektrische zeekaart en zijn weergave, door de International Maritime Organization (IMO), de International Hydrographic Organisation (IHO) en de International Electrotechnical Commission (IEC) zijn gedefinieerd.

Inland ECDIS is de door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), de Donaucommissie (DC) en de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (UN/ECE) vastgelegde standaard voor ECDIS op vaarwegen voor de binnenvaart. Inland ECDIS gebruikt en vult de bepalingen van de maritieme ECDIS aan, maar verandert deze niet.

Inland ENC is de elektronische binnenvaartkaart in ECDIS. Deze bevat alle essentiële kaartinformatie en extra, voor de scheepvaart aanvullende informatie (ter zake doende gegevens).

Inland SENC is de specifiek geproduceerde elektronische binnenvaartkaart. Deze ontstaat uit de transformatie van de Inland ENC in een specifiek geproduceerd formaat. De Inland SENC kan met gegevens van de producent aangevuld en tegen kopiëren worden beschermd.

1.3 Eigenschappen van ECDIS

De elektronische kaart volgens de standaard ECDIS onderscheidt zich fundamenteel van een papieren kaart. De weergave op een beeldscherm heeft voordelen tegenover de papieren kaart. Deze berust op de volgende principes:

- Objectoriëntatie met oppervlakteobjecten (bijv. landoppervlakten), lijnobjecten (bijv. oeverlijn) en puntobjecten (bijv. tonnen);
- Organisatie van de objecten in een gegevensbank; daardoor is de toevoeging van ter zake doende gegevens (attributen) aan ieder object mogelijk;
- Vectorweergave in plaats van rasterweergave; daardoor behouden lijnen bij het zoomen hun lijnsterkte en de puntobjecten hun grootte. De vectorbestanden zijn klein in vergelijking tot rasterbestanden;
- Er zijn drie stappen van informatiedichtheid: alles, standaard, minimum;
- Elke objectsoort krijgt een schaal toegevoegd, waarbij het object wordt uitgeschakeld bij het uitzoomen. Daardoor wordt vermeden dat een kaart met informatie wordt overladen;
- Teksten worden bij het draaien van de kaart altijd rechtstandig getoond;
- Het radarbeeld kan met de kaart worden geïntegreerd;
- De kaart kan gedurende de vaart van het schip automatisch worden gepositioneerd en opgelijnd. Hiervoor kan gebruik gemaakt worden van DGPS en GPS.

1.4 Aanvullende eigenschappen van Inland ECDIS

- Specifiek binnenvaart objecten zoals scheepvaarttekens (bijv. verkeerstekens);
- Tonen van afbeeldingen en ter zake doende gegevens van de verkeerstekens in een afzonderlijk venster van het objectenrapport (pickreport);
- Tonen van de verkeerstekens aan bruggen in overeenstemming met de oriëntering van de brug;
- Twee nieuwe gebruiksvormen "Navigatiemodus" en "Informatiemodus" in plaats van de gebruiksvormen "Route Monitoring" en "Route Planning" in de maritieme ECDIS.

De weergave van de kaart via elektronische weg is slechts een aspect van ECDIS. ECDIS is ook een informatiesysteem, wat de gebruiker toestaat, naast de grafische weergave ook andere informatie van de weergegeven objecten op te roepen. In dit kader zal het in de toekomst de mogelijkheid bieden, bijv. software voor reisplanning te gebruiken op basis van Inland ECDIS gegevens.

2. Inland ECDIS standaard

2.1 Doel

De toepassing van de Inland ECDIS standaard verschaft een uniforme basis voor het gebruik van een elektronische binnenvaartkaart en voor gebruik van telematica, zoals Transponders (bijvoorbeeld het Automatic Identification System AIS) of andere methoden voor de identificatie, positiebepaling en doelvolging aan boord van binnenschepen op de vaarwegen voor de binnenvaart.

2.2 Rechtsgrond

- Besluit van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart van 31 mei 2001: „Standaard systeem voor elektronische weergave van binnenvaartkaarten en de daaraan verbonden informatie (Inland ECDIS standaard)“ (2001-I-16);
- Aanbeveling van de Donaucommissie van 2/10 april 2001 (DK 201/VII-2001);
- Resolutie nr. 48 van de UN/ECE (TRANS/SC.3/2001/1).

2.3 Actuele versie

De editie 1.02 van Inland ECDIS standaard van 16-10-2003 omvat:

- Tekst in Engelse, Duitse, Franse en Nederlandse taal;
- Digitale bibliotheken (Objectencatalogus, weergave bibliotheek);
- Legenda van de symbolen;
- Model gegevens regel (Inland kaart 1) met software voor het tonen;
- Test Inland ENC.

De editie 1.02 is op internet openbaargemaakt onder: www.ccr-zkr.org en is op CD verkrijgbaar.

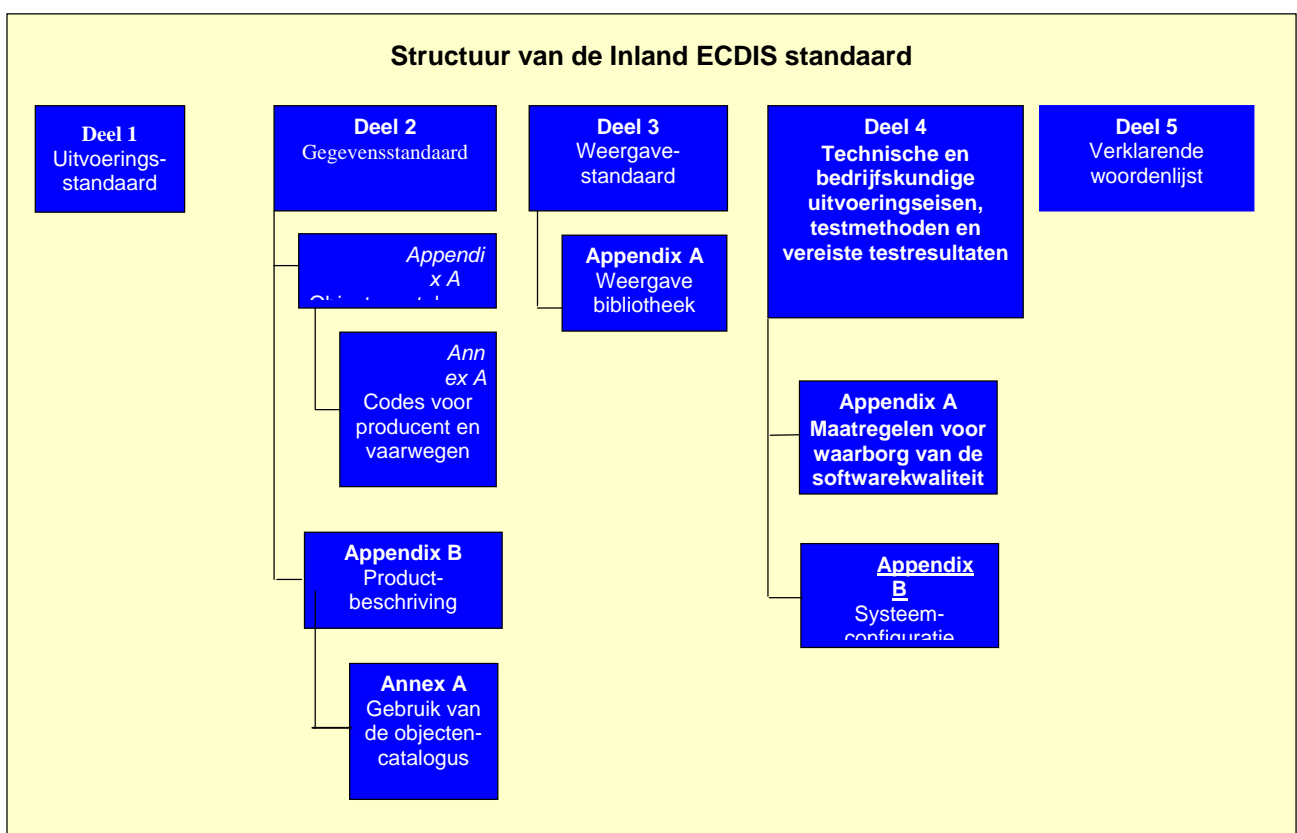
2.4 Voorschriften voor Inland ECDIS apparaten

Voor Inland ECDIS apparaten die in de Navigatiemodus worden gebruikt kunnen worden, bestaan voor zowel de apparatuur en het functioneren ervan als ook voor het gebruik ervan, voorschriften. Deze zijn opgenomen in de Inland ECDIS Standaard zelf en in de CCR-besluiten 1989-II-33, 34 en 35 met betrekking tot de minimumeisen, de testbepalingen, de inbouw en het functioneren van Radarinstallaties en bochtaanwijzers voor de Rijnvaart.

2.5 De Indeling van de Inland ECDIS Standaard

De standaard bestaat uit vijf delen:

- Deel 1 „Uitvoeringsstandaard“- is nieuw geformuleerd als tegenhanger van de IMO Standaard A.817(19).
- Deel 2 „Gegevensstandaard“ - breidt de IHO-Standaard S-57 uit
- Deel 3 „Weergave standaard“ - breidt de IHO-Standaard S-52 uit.
- Deel 4 „Technische en bedrijfskundige uitvoeringseisen, testmethoden en test resultaten“ is nieuw geformuleerd als tegenhanger van de IEC-Richtlijn 1174
- Deel 5 „Verklarende woordenlijst“- is nieuw geformuleerd als tegenhanger van de IHO-Standaard S-52, Appendix 3.



2.6 Comptabiliteit met de maritieme ECDIS

ENCs voor de maritieme ECDIS, zijn in beginsel ook voor toepassing op Inland ECDIS apparatuur geëigend. Voor het de weergave van elektronische op binnenvaartkaarten op maritieme ECDIS apparatuur is de Inland ECDIS objectencatalogus en de weergave bibliotheek als aanvulling vereist. Ze tonen dan alle objecten op zeescheepvaartwegen en op vaarwegen voor de binnenvaart.

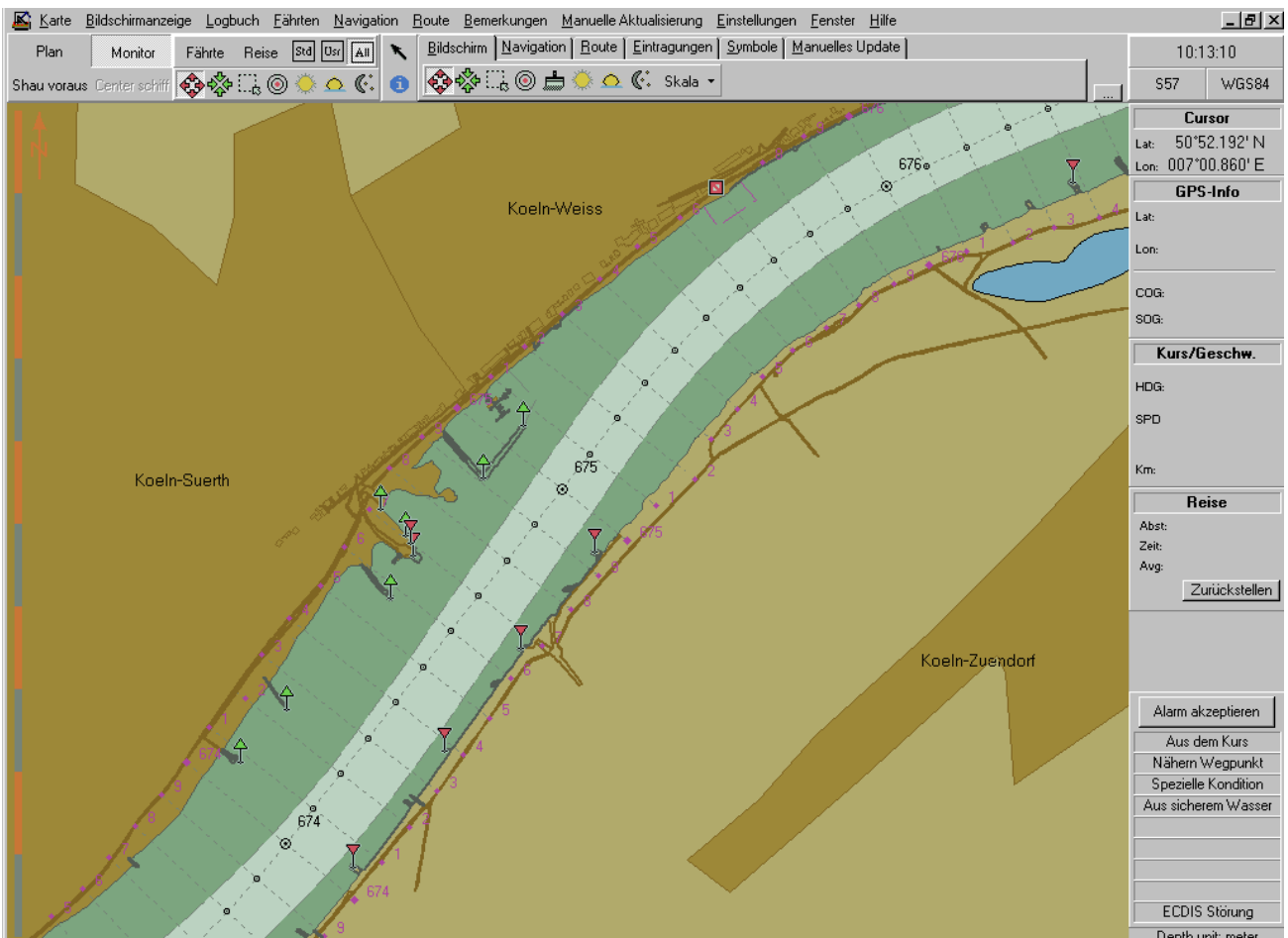
ECDIS toepassingen die slechts de objectencatalogus en de weergavenbibliotheek van de maritieme ECDIS bevatten, tonen op de vaarwegen voor de binnenvaart niet de voor de vaarwegen voor de binnenvaart toegevoegde objectsoorten.

3. Gebruiksvormen

3.1 Informatiemodus

De Informatiemodus van Inland ECDIS apparatuur is in principe een elektronische atlas en dient ter oriëntatie en informatie over de vaarweg, maar niet voor het sturen van het schip. Indien verbonden met een positiebepalend systeem, kan de afbeelding van de kaart automatisch zo verschuiven, dat het eigen vaartuig zich ongeveer in het midden van het beeldscherm bevindt.

Voor Inland ECDIS apparatuur en toepassingen, die slechts voor de Informatiemodus bestemd zijn, hebben de bepalingen van de Inland ECDIS standaard slechts een aanbevelend karakter.



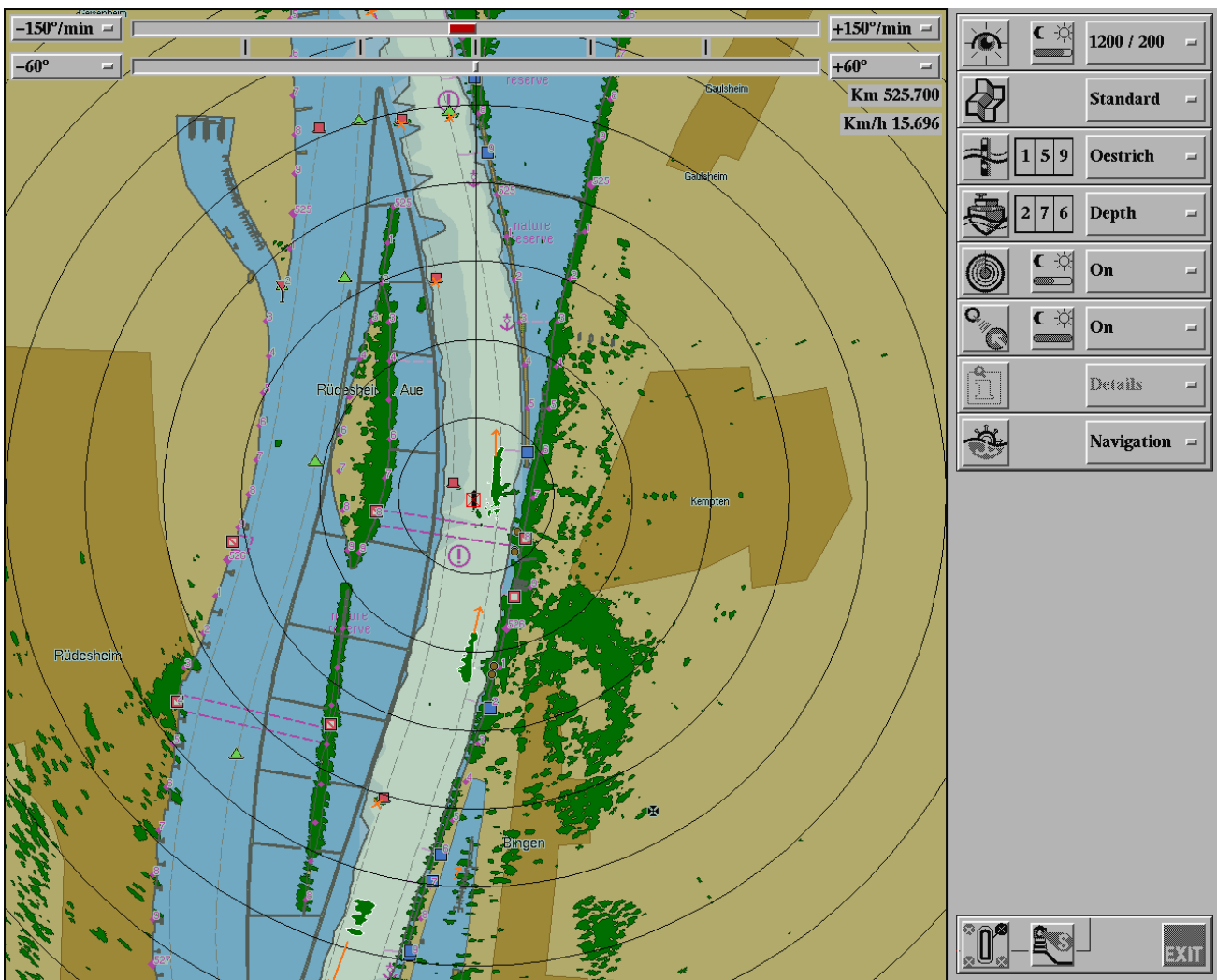
Inland ECDIS kaart in de Informatiemodus
(Rijn bij Keulen)

Afbeelding: Fa. Tresco Navigation Systems

3.2 Navigatiemodus

Onder het begrip Navigatiemodus wordt het gebruik van Inland ECDIS bij het sturen van het schip met geïntegreerd radarbeeld begrepen. Inland ECDIS apparaten die in de Navigatiemodus gebruikt kunnen worden, zijn radarinstallaties in de zin van de Voorschriften omtrent de minimumeisen en de keuringsvoorwaarden voor radarinstallaties voor de Rijnvaart en daarvoor is een typebeproeving en goedkeuring nodig. De positie van het schip moet van een doorlopend positiebepalend systeem worden afgeleid, waarvan de nauwkeurigheid de eisen voor het veilig voeren van het schip waarborgt. Aan de positie- en koersbepaling worden bepaalde eisen gesteld, die in Deel 4, Appendix A, nr. 2.1 van de standaard zijn gedefinieerd.

Degene die een Inland ECDIS apparaat in de Navigatiemodus gebruikt moet in het bezit zijn van een radarpatent.

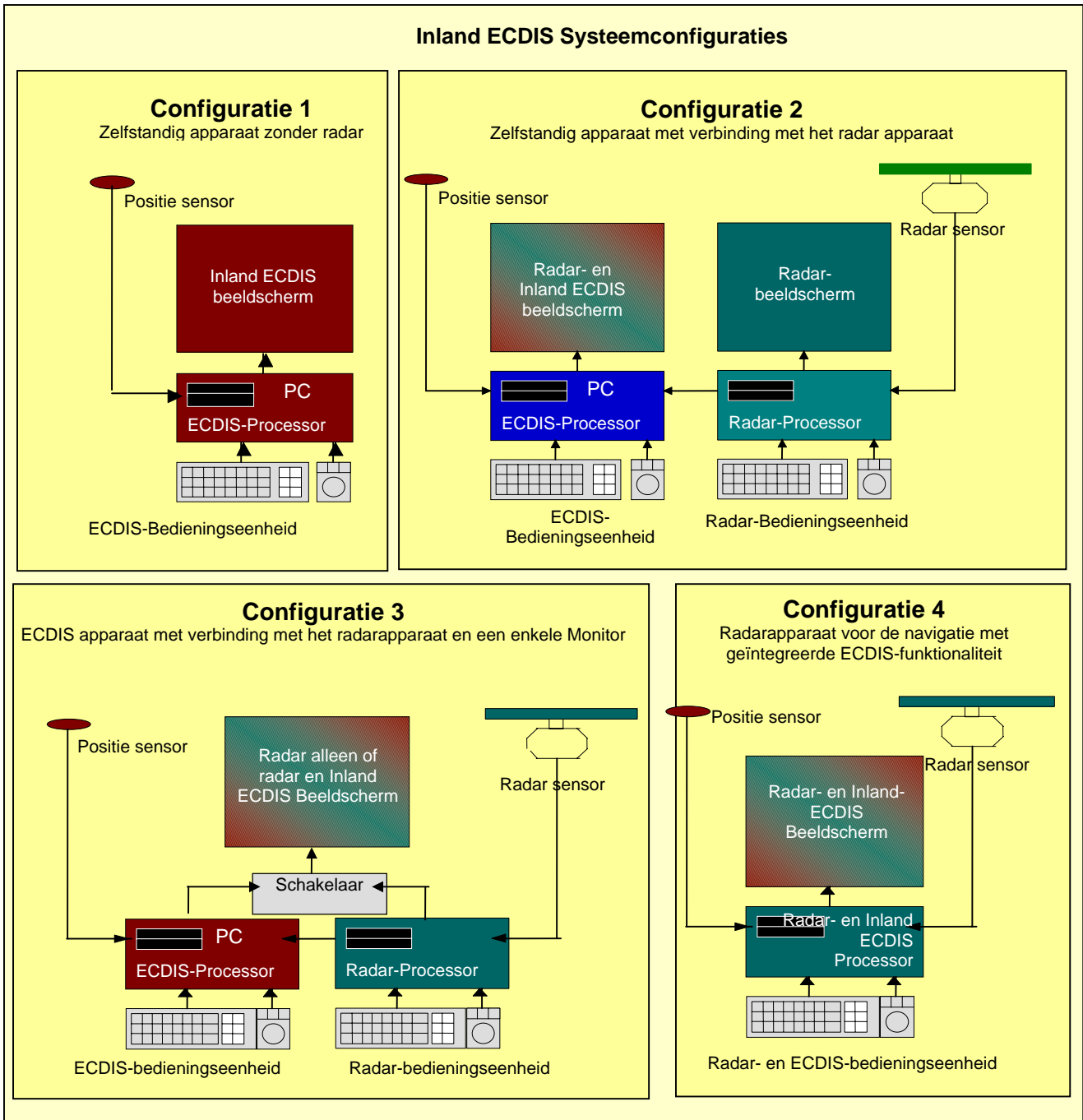


Inland ECDIS kaart in de Navigatiemodus
(Rijn bij Rüdesheim)

Afbeelding: Fa. in - innovative navigation GmbH

4. Configuraties van Inland ECDIS apparaten:

Met het oog op toekomstige ontwikkelingen zijn in de standaard, vier systeemconfiguraties voorzien:



In configuratie 1 is slechts de Informatiemodus mogelijk. In de configuraties 2 en 3 breidt het Inland ECDIS apparaat de functieomvang van het radarapparaat uit. Deze configuraties kunnen zowel in de Navigatiemodus als in de Informatiemodus worden gebruikt. Ze onderscheiden zich slechts door het aantal monitoren. Indien slechts één monitor gebruikt wordt (configuratie 3) kan of wel het radarbeeld met kaart of wel alleen het radarbeeld worden weergegeven. In configuratie 4 zijn de Inland ECDIS functies in het radarapparaat geïntegreerd.

5. Gelijkwaardigheidstest voor Inland ECDIS apparatuur en toepassingen

5.1 Inland ECDIS apparatuur voor de Informatiemodus

Voor Inland ECDIS apparatuur en toepassingen voor het informatieve gebruik (configuratie 1) is geen typegoedkeuring nodig. De producent test aan de hand van de bij de geldende Inland ECDIS standaard opgenomen Test Inland ENC, of de objectsoorten volledig en juist worden aangeduid. De WSD Südwest, Vakgroep Telematica(binnen) en Adviesdienst Verkeer en Vervoer, van Rijkswaterstaat verlenen daarbij ondersteuning.

5.2 Inland ECDIS apparatuur voor de Navigatiemodus

Inland ECDIS apparatuur en toepassing voor gebruik bij de navigatie worden door de bevoegde autoriteit getest (Typebeproeving) en toegelaten. Deze worden in een lijst op de homepage van de CCR openbaar gemaakt.

Bevoegde autoriteiten zijn:

Duitsland: Fachstelle für Verkehrstechnik der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Weinbergstraße 11-13, D-56070 Koblenz, www.fvt.wsv.de

Nederland: Agentschap Telecom, Ministerie van Economische zaken Emmasingel 1, Postbus 450, 9700 AL Groningen. (www.agentschap-telecom.nl)

6. Inhoud van de elektronische kaart (Inland ENC)

Indien beoogd wordt, de kaart in de Navigatiemodus te gebruiken, moet de ENC tenminste de volgende objectsoorten bevatten:

- Oeverlijn (bij MW)
- Oeverwerken (Kribben en geleidewerken)
- Omvang van de sluisen en stuwen
- Vaargeul grens (wanneer voorhanden)
- Geïsoleerde gevaarlijke plaatsen in de vaargeul onder en boven water, bijv. bruggen, hoogspanningskabels
- Tonnen, Bakens, Lichttekens, verkeerstekens
- As van de vaarweg met kilometer en hectometer aanduiding.

De Inland ECDIS standaard maakt het daarenboven mogelijk, een veelvoud van andere objecten weer te geven en met ter zake doende gegevens te beschrijven

7 Produceren en Testen van de Inland ENC

ENCs kunnen door privaatrechtelijke producenten en door beheerders van de vaarwegen worden geproduceerd, geactualiseerd en uitgegeven.

Privaatrechtelijk geproduceerde Inland ENC's voor het gebruik voor de navigatie inclusief updates vereisen voor de uitgave een test en vrijgave door de bevoegde autoriteit Deze beslist voor elke vaarweg, welke objectsoorten getest moeten worden.

8 Inland ECDIS gegevensproductie

8.1 Vaarwegen in België

Kustgebied: De Vlaamse oevers zijn volledig in kaart gebracht en het deel van de Westerschelde tussen de Nederlandse/Belgische grens en de Rupel is voor 80 % gereed. Deze activiteiten zijn gebaseerd op de IMO-standaard ook verbonden met de Internationale Hydrografische Organisatie.

Vaarwegen voor de binnenvaart: voor Inland ECDIS is tot nu toe alleen NV Zeekanaal (een van de drie autoriteiten in Vlaanderen) begonnen met de ontwikkeling en de invoering van Inland ECDIS kaarten. Hoewel de andere vaarweg autoriteiten grote interesse voor Inland ECDIS kaarten hebben, zijn er tot nu toe geen initiatieven genomen. De zeescheepvaartafdeling van de Vlaamse Gemeenschap heeft het voornemen met het vervaardigen van Inland ECDIS kaarten te beginnen, maar op dit ogenblik ontbreekt het aan menskracht.

8.2 Vaarwegen in Nederland

De planning van de invoering van een landelijke dekking van Inland ECDIS in Nederland is in de navolgende tabel weer gegeven. De eerste mijlpaal is 1 juli 2004. Vanaf die datum zullen de ENC's met de basisgegevens van de vaarwegen van klasse V en hoger die door de centrale overheid worden beheerd beschikbaar zijn en mogelijkerwijs ook voor vaarwegen (havenaanloopgebieden, vaarweg Lemmer-Delfzijl) die door derden worden beheerd. Er zal een eerste organisatiestructuur zijn die verantwoordelijk is voor de update van de ENC's. Op 1 juli 2004 zal in ieder geval duidelijk zijn hoe de organisatie, die verantwoordelijk is voor het beheer van de ENC's er uit zal zien.

De productie van ENC's gefaseerd naar inhoud en dekking.

Periode	Inhoud	Dekking
1 ^e helft 2004	Statische nautische info	Rijkswateren klasse Va en hoger in beheer bij RWS(1)
2 ^e helft 2004	Statische en deels dynamische nautische info (*)	Rijkswateren klasse Va en hoger in beheer bij RWS en derden
1 ^e helft 2005	Statische nautische info	Rijkswateren klasse IV in beheer bij RWS
2 ^e helft 2005	Statische en dynamische info	Rijkswateren klasse IV in beheer bij RWS en derden
1 ^e helft 2006	Statische nautische info	Alle Rijkswateren
2 ^e helft 2006	Statische en dynamische info	Alle Rijkswateren in beheer bij RWS en derden

(*) dynamische informatie wordt gefaseerd gerealiseerd. Begonnen wordt met de berichten aan de scheepvaart en de vaarwegmarkering

(1) RWS = Rijkswaterstaat

De organisatie die met het beheer en het volgen van de ECDIS Inland informatie op alle waterwegen is belast zal in Nederland tegen eind 2006 operationeel zijn.



De Organisatie die verantwoordelijk zal zijn voor het beheer en onderhoud van de informatie voor Inland ECDIS voor alle vaarwegen, zal eind 2006 in Nederland beschikbaar zijn.

Als basis voor Inland ECDIS in Nederland dient een nautisch basisbestand. In dit basisbestand zijn tenminste nautische gegevens, dieptegegevens en topografische gegevens opgenomen. Naast ENC's kunnen met dit basisbestand ook andere producten geleverd worden zoals voor beheersprocessen en beleidsondersteuning. In september 2002 is het prototype van dit basisbestand opgeleverd.

Eind 2003 zijn op basis van dit basisbestand de eerste basis-ENC's opgeleverd.

8.3 Vaarwegen in Duitsland

Uitgever: Vaarweg- en scheepvaart autoriteit van de bondsrepubliek.

Kaartproductie: Voor de volgende waterwegen zijn Inland ENC's ter beschikking gesteld

Vaarweg	van		Tot		Geplande jaar van uitgifte
	km	Plaats	km	Plaats	
Rijn	332	Iffezheim	865	Emmerich	2002
Main	0	Mainz	57	Hanau	2002
Main	57	Hanau		Bamberg	2002
Main-Donau-Kanaal	0	Bamberg	171	Kelheim	2002
Danube	2415	Kelheim	2201	Jochenstein	2002
Neckar	0	Mannheim	201	Plochingen	2004
Moezel	0	Koblenz	206	Sauermündung	2005
Weser	224	Windheim	250	Landesbergen	2004
Elbe	200	Elstermündung	291	Saalemündung	2004

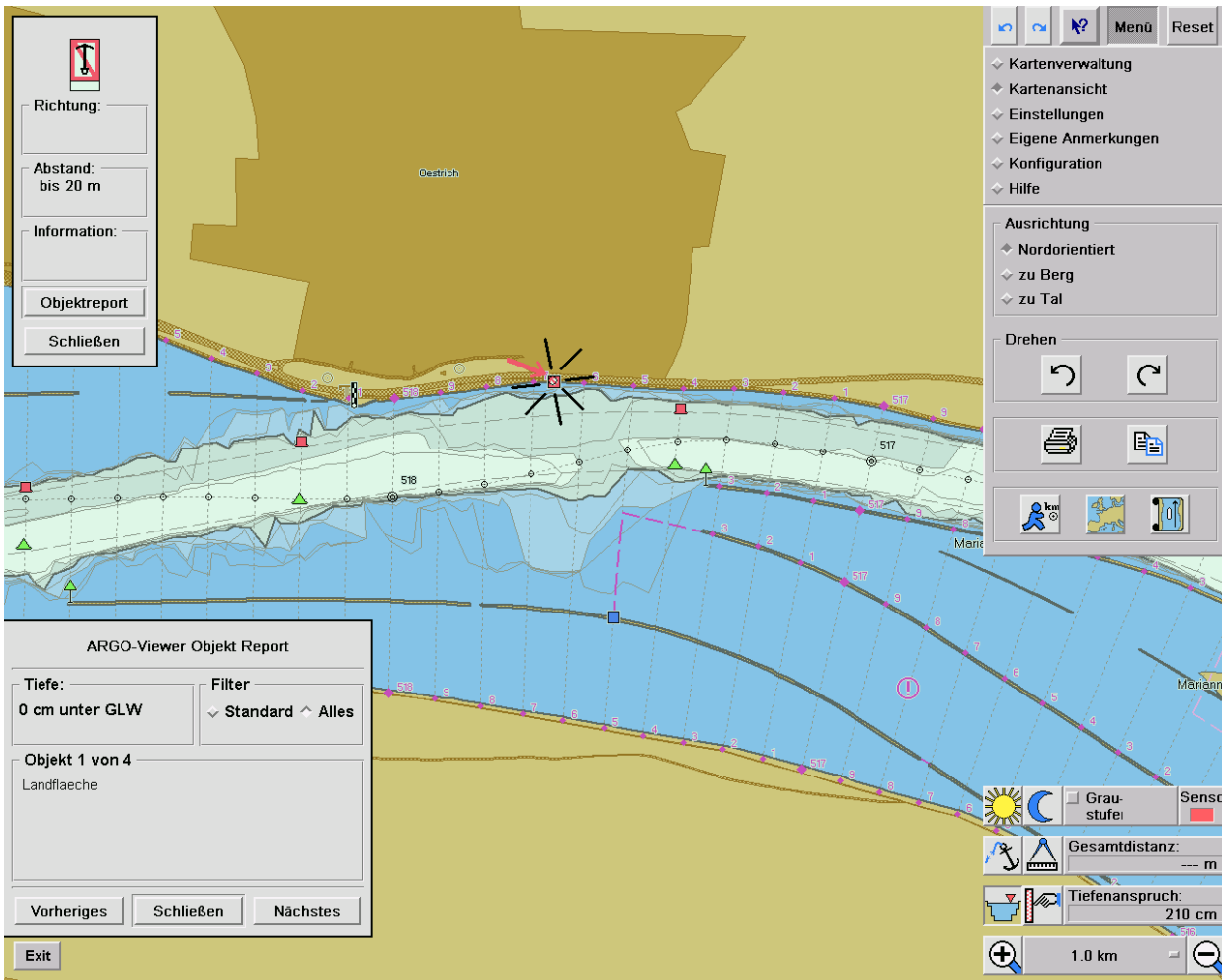
Bedrijf:

- Fa. SevenCs Chartworld (www.chartworld.de)
- Fa. Tresco Navigation Systems (www.tresconavigationsystems.be)
- Fa. Tresco Engineering (www.tresco.be)
- Fa. C-MAP (www.c-map.no)

Voor de scheepvaart belangrijke, op korte termijn ingaande wijzigingen op de vaarwegen (bijv. het wegvaren van tonnen of sluisstremmingen) zullen zoals tot nu toe ook gebruikelijk direct via de nautische berichtgeving bekend gemaakt. Wijzigingen die op middel lange termijn ingaan worden op Internet (www.elwis.de) in de berichten voor de binnenvaart bekend gemaakt. Op lange termijn ingaande wijzigingen worden in de herdruk (edities) van de Inland ENC's opgenomen, die ongeveer éénmaal per jaar gepland zijn.

Het verschijnen van nieuwe of gewijzigde Inland ENC's wordt in de ambtelijke scheepvaartberichten en in ELWIS bekend gemaakt. Bovendien wordt een speciale pagina in ELWIS ingesteld, waaruit de actuele stand van de productie van de kaarten kan worden afgeleid.

Diepte-informatie: voor de geselecteerde engten van de vaarwegen worden constant diepte-informatie geproduceerd. Deze heeft betrekking op of wel een vastgestelde waterstand (bijv. GLW op de Rijn) of wel op de actuele waterstand. De diepte-informatie wordt met een onregelmatige frequentie alleen dan geactualiseerd, als er zich wezenlijke wijzigingen van de rivierbodem hebben voorgedaan. Dit gebeurt in de vorm van updates van de afzonderlijke edities van de kaarten. De diepte worden elk naar de karakteristiek van het riviergedeelte en bodemgesteldheid met verschillende peilmethoden (multi beam of single beam) van een zekere kwaliteit vastgesteld. De peilmethode wordt in de Inland ENC's aangegeven.



Diepte-informatie in de kaart (Rijn bij Oestrich)

Afbeelding: Fa. SevenCs GmbH, Hamburg

Voor de volgende gedeelten wordt diepte-informatie ter beschikking gesteld:

- | | |
|---|------------------------|
| • Rijn van km 508 (Budenheim) tot 540 (Lorch) | beschikbaar vanaf 2003 |
| • Rijn van km 362 (Maxau) tot 390 (Philippsburg) | in de loop van 2004 |
| • Rijn van km 641 (Nonnenwerth) tot 644 (Drachenfelser Grund) | in de loop van 2004 |
| • Rijn van km 852 (Emmerich) tot 867 (Lobith) | in de loop van 2004 |
| • Donau van km 2342 (Straubing) tot 2319 (Vilshofen) | in de loop van 2004 |
| • Elbe van km 264 (Rodleben) tot km 291 (Saalemündung) | in de loop van 2004 |

De uitgifte van diepte-informatie verandert niets aan de soort en omvang van de door de Wasser und SchifffahrtDirektionen (WSD)- Bondsrepubliek tot nu toe gehanteerde verkeersveiligheid. Dit betekent, dat ook in het vervolg een bepaalde breedte (normbreedte) en diepte (normdiepte) van de vaargeul in het kader van wat mogelijk en redelijk voldoende is, door de WSD regelmatig wordt gecontroleerd. De diepte-informatie in Inland ECDIS is geen onderwerp van deze veiligheidsplicht. Het is veelmeer een aanvullende informatie van de Wasser- und Schifffahrt Direktionen van de Bondsrepubliek. Daar de rivierbodem van nature aan constante wijziging onderhevig is, moet de schipper met het oog op deze feiten rekening houden met het afladen en het benutten van een op een bepaald tijdstip medegedeelde diepte-informatie („Momentopname“).

Schepen, die de diepte-informatie als nautisch hulpmiddel gebruiken hebben geen voorrang ten opzichte van de overige scheepvaart

8.4 Vaarwegen in Frankrijk

De Franse vaarwegbeheerder Voies Navigable de France (VNF) heeft op vaarwegen waar zij bevoegd is vier projecten voor de productie van ENC's.

Het project op de Garonne, waar het transport van vliegtuigdelen voor de Airbus 310 de aanleiding vormde. De kaarten worden in samenwerking met de fa. Tresco engineering geproduceerd.

Het project op de gehele Rijn dat in samenwerking met de Wasser und SchifffahrtDirektion Sud-West in Duitsland wordt gedaan.

Het project op de Marne dat door het begin van het vervoer van huisvuil op een dode arm van de Marne geïnitieerd werd.

Het project op de Seine van Parijs naar Rouen.

Vaarweg	Van km	Tot km	Te verwachten eind van het project	Opmerkingen
Rijn	334	352	2004	Kaarten worden dor Duitsland geproduceerd
Rijn	246	334	2004	Samenwerking met Duitsland
Rijn	211	246	2004	Samenwerking met Duitsland
Rijn	180	211	2004	
Seine stroomafwaarts	17	242	2005	
Garonne	71(Petersbrug)	23(Langon)	afgerond	Beschikbaar in juni 2004
Marne	164,75 (sluis nr. 16 in Neuilly-sur-Marne)	133,55 (sluis nr.12 in Meaux)	2004	Beschikbaar in september 2004

8.5 Rijn in Zwitserland

De voorbereidende werkzaamheden voor de productie van kaarten zijn gedaan. De kaart zal de Rijn van de landsgrens (Rijn-kmr 170) tot de verkeersbrug Rheinfelden (eind van de beroepsvaart bij Rijn-kmr 149,22) af dekken.

8.6 Donau in Oostenrijk

Inland ECDIS kaarten voor het Oostenrijkse gedeelte van de Donau worden door het Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gepubliceerd en op de homepage www.doris.bmvit.gv.at als Gratis-Download openbaargemaakt.

De publicatie van dieptegegevens is voor tenminste de vrij afstromende gedeelten onder Wenen en in de Wachau in 2004 gepland. Dieptegegevens voor de andere delen zullen geleidelijk worden aan gevuld. Alle dieptegegevens hebben betrekking op RNW 96 (Regulierungs- Niedrigwasser) Ze geven de situatie ten tijde van de opname weer. Aangezien de bodem met name in de vrij afstromende gedeelten van de Donau van nature aan doorlopende veranderingen onderhevig is, kan voor de bij de opname aangegeven dieptegegevens geen verantwoording worden genomen, het is meer ter informatie. Omdat verschillende diensten voor de geografische gegevens en de scheepvaartverkeersregelingen verantwoordelijk zijn, worden voor elk gedeelte twee bestanden ter beschikking gesteld.

In de editie 1.02 van de Inland ECDIS Standaard is rekening gehouden, met het gelijktijdig weergeven van deze cellen door Inland ECDIS-apparatuur.

De kaarten dekken het Oostenrijkse deel van de Donau af met inbegrip van delen van de Traun, Enns en March voor zo ver die vaarweg zijn en het Donau-kanaal in Wenen.

Kaarten met gedetailleerde informatie over de haveninfrastructuur worden in samenwerking met de havenbedrijven uitgewerkt en zullen in 2004 worden gepubliceerd.

Actualiseringen worden op het hierboven aangegeven Internetadres openbaargemaakt, waar geïnteresseerden ook de mogelijkheid hebben, zich voor een gratis berichtenservice per e-mail aan te melden.

8.7 Donau benedenstrooms Oostenrijk

(productie van kaarten in het kader van het onderzoeksprogramma COMPRIS)

In het kader van het onderzoeksprogramma COMPRIS (Consortium Operationeel Platform voor River Information Services), deel uitmakend van het 5^e kaderprogramma van de Eu is getracht de productie van ENC's in alle Donau-staten op te starten, aangezien de elektronische kaarten de basis vormen voor de implementatie van de River Information Services. Gedurende het eerste jaar van dit project zijn er ENC's in Slowakije, Hongarije, Kroatië, Servië en Roemenië geproduceerd. Kaarten voor Bulgarije en de Oekraïne zijn in voor bereiding. In het kader van het onderzoeksprogramma COMPRIS is het niet mogelijk een totale dekking met Inland ENC's te produceren. Er zijn slechts concepten voor de kaartenproductie en de actualisatie van de kaarten, alsmede de publicatie uit gewerkt.

Bijlage 1

Contactadressen van de vaarwegbeheerders

Nederland: Gerard de Winter, Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Afdeling Scheepvaart (IBN), Boompjes 200, Postbus 1031, NL-3000 BA Rotterdam; Tel: +31 (0)102825606, Fax: +31 (0) 10 282 56 45, E-mail: g.dwinter@avv.rws.minvenw.nl

België: Piet Creemers, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Vlaamse Nautische Autoriteit, RIS-Vlaanderen-Evergem, (River Informatie Service), Westbeksuis 26, B-9940 Evergem, Tel: +32 (0)9-253 94 71, Fax: +32 (0)9-253 56 64, E-mail: piet.creemers@lin.vlaanderen.be

Duitsland: Nils Braunroth, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Brucknerstr. 2, D-55127 Mainz; Tel: +49 (0) 6131 979 292 Fax:+49 (0) 6131 979 152, E-mail: n.braunroth@wsd-sw.wsv.de

Frankrijk: André Kanschine, CETMEF, 12, rte de Stains, BP 12, F-94381 Bonneuil-sur-Marne Cedex; Tel: +33 (0)1 45 13 52 05, Fax:+33 (0)1 45 13 53 49 E-mail: andre.kanschine@cetmef.equipement.gouv.fr

Zwitserland : Max Bühler, Bundesamt für Wasser und Geologie, Ländtestrasse 20, Postfach, CH-2501 Biel, Tel: +41 (0)32 328 87 64, Fax: +41 (0)32 328 87 12, E-mail: max.buehler@bwg.admin.ch

Oostenrijk: Bernd Birkhuber, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schifffahrtsbehörde, Radetzkystrasse 2, A-1030 WIEN, Tel.: +43 (0) 1 71162-5902, Fax: +43 (0) 1 71162-5999, E-mail: bernd.birkhuber@bmvit.gv.at

Slowakije: Bozena Jakesova, SVP s.p., OZ Povodie Dunaja Bratislava, Karloveska 2, 842 17 Bratislava, Slovakia; Tel: +421 2 602 92 343, Fax: +421 2 654 22 547, E-Mail: bozena.jakesova@svp.sk

Hongarije: László Rédy, VITUKI RT./ COMPRIS Team, Kvassay Jenő út1, 1095 Budapest ; Tel : +361-2156140, Fax: +361-2161514, E-mail; : compris@vituki.hu

Servië en Montenegro: Zoran Lukic, Danube Project Centre, Kneza Milosa 82, 11000 Belgrad; Tel : + 38111-3619551, Fax: + 38111-658136, e-mail: lukic@dpc-belgrade.co.yu

Sinisa Spegar, Plovput-Gov. Agency f. Maintenance & Development of Inland Waterways, Francuska 9, 11000 Belgrad; Tel: + 38111-631632, Fax: + 38111-632027; E-mail: sspegar@plovput.co.yu

Kroatië: Ivica Ruzic,, Center for Marine & Environmental Research, 54, Bijenicka, 10000 Zagreb;
Tel: +3851-4561140, Fax: +3851-4680117, E-mail: ruzic@olimp.irb.hr

Damir Obad, CRUP Ltd., Rimska 28, HR-44000 Sisak, Tel: +385 (44) 524 339, Fax: +385 (44) 524 809,
E-mail: obad@crup.hr

Roemenië: Romeo Soare, River Administration of the Lower Danube Galati, Giurgiu Bd.C.F.R., Nr. 5,
Bl.Gitour, 080121, Tel: +40 246 213 329, Fax: +40 246 211 744, E-mail: soareromeo@hotmail.com

Bulgarije: Georgi Georgiev; Ministry of Transport and Communications, Executive Agency „Exploration and
Maintenance of the Danube River“ –Rousse, 6, Slavyanska Str., Rousse 7000,
Tel: +359 82 823 130, Fax: +359 82 823 131, E-mail: director@appd-bg.org

Hristo Draganchev, Technical University Varna, 1, Studentska Str. , 9010 Varna, Tel: +359 52 302769,
Fax: ,+359 52 302771, E-mail: hr_st_dr@ms3.tu-varna.acad.bg

Oekraïne: Igor Gladkykh, Odessa State Maritime Academy, 8, Didrikhson str. , 65029 Odessa;
Tel : +38048-7322665, Fax: +380482-345267, E-mail: gladkykh@ukr.net

Konstantin I. Sizov, Ministry of Transport of Ukraine State enterprise "Delta-Pilot", 27 Liagina St.,
Mykolaiv, 54001 Ukraine; Tel: +38 0512 500904, Fax: +38 0675 101632,
E-mail : sizov_konstantin@ukr.net

8. 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. 1/2004
van 12 februari 2004**

Ad artikel 10.03b, eerste lid – Vast ingebouwde brandblusinstallaties
blusmiddel (NOVEC 1230)

SPESSART

Voor de toepassing van artikel 10.03b, eerste lid, laatste zin, ROSR mag op het motortankschip „SPESSART“, officieel scheepsnummer 4802630, als blusmiddel NOVEC 1230 (formule $\text{CF}_3\text{CF}_3\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$) zowel in de hoofdmachinekamer als in de voorste machinekamer worden toegepast, onder de volgende voorwaarden:

1. Artikel 10.03b, tweede tot en met negende lid en elfde lid, onderdelen a tot en met c, moeten in acht worden genomen.
2. Artikel 10.03b, elfde lid, is van overeenkomstige toepassing, onverminderd de leden 3 tot en met 5 .
3. In afwijking van artikel 10.03b, 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 $\text{CF}_3\text{CF}_3\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ moet worden uitgegaan van 1,26 m³/kg .
4. In afwijking van artikel 10.03b, elfde lid, onderdeel e, moet het volume $\text{CF}_3\text{CF}_3\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ voor de te beschermen ruimte ten minste 5,5 % van het bruto volume 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. 2/2004
van 12 februari 2004

Ad artikel 22a.05, vijfde lid, onderdeel b, eerste zin – dubbele bodem bij h = 600 mm

Voor de toepassing van artikel 2.19, eerste lid, ROSR juncto artikel 22a.05, derde lid, onderdeel b, mag bij de bouw en het gebruik van passagiersschepen volgens de projectaanduiding „Premicon 2005“ van het ingenieursbureau Hellmich van december 2003 voor de vaart op de Rijn van de toepassing van artikel 22a.05, derde lid, onderdeel b, worden afgezien onder de volgende voorwaarden:

1. Het vaartuig is in overeenstemming met de overige bepalingen van hoofdstuk 22a van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn in de versie van kracht op 1 januari 2003.
2. De indeling van de schotten moet zodanig zijn gekozen, dat het schip bij het vollopen van twee willekeurige naast elkaar gelegen waterdichte compartimenten niet inzinkt tot onder de indompelingsgrenslijn en er een resterende veiligheidsafstand van 100 mm overblijft.
3. Het vaartuig (een schip) bestaat uit twee rompen die vast aan elkaar zijn verbonden. Het is zodanig gebouwd dat het uitsluitend in geval van een aanvaring kan worden gedeeld.
4. in geval van een aanvaring moet het vaartuig zonder inzet van zwaar bergingsmateriaal zodanig kunnen worden gedeeld, dat geen van de gescheiden delen een grootste lengte heeft van meer dan 110 m. De gescheiden delen van het schip moeten na het scheiden kunnen blijven drijven en ieder op zich manoeuvreerbaar blijven. Er moet een verklaring van een erkend classificatiebureau over het drijfvermogen, de trim en de stabiliteit van de gescheiden delen van het schip worden overgelegd.
5. De boegbesturingsinstallatie moet beschikken over een eigen energieverzorging, moet bij het uitvallen van de hoofdaandrijving een voortbewegen op eigen kracht mogelijk maken en ter plaatse (bij het voorschip op het open dek) via een vast geïnstalleerde besturing kunnen worden bediend.

9. Aanbeveling ADNR :

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

AANBEVELING ADNR Nr. 1/2004

d.d. 18 maart 2004

De Werkgroep "Gevaarlijke stoffen" krachtens het Besluit 2001-II-27 (IV), door welk zij door de Centrale Commissie van de Rijnvaart opgedragen werd de in 1.5.1.3 van het ADNR genoemde aanbevelingen af te geven,

Willigt het verzoek van de Belgische delegatie voor het erkennen van de gelijkwaardigheid met betrekking tot de bouw van een motortankschip van het type C in, d.w.z.:

"NAVIRA" officieel scheepsnummer 80 60021, bouwnummer 269 (Scheepwerf Ebert), BV Nr.: 40C367.

In afwijking van voorschrift 9.3.2.11.4, tweede lid, loopt een vanuit de machinekamer komende dekwasleiding door een zijcompartiment waarin zich geen opening bevindt, over het dek.

Uit een verslag van de Belgische delegatie blijkt dat de veiligheid is gegarandeerd en dat het schip aan de relevante voorschriften van het ADNR voldoet.

Verslag van de Belgische Delegatie met betrekking tot Aanbeveling Nr. 1/2004

Dit verslag betreft een tankschip van het type C met de volgende afmetingen 135 x 16,8 x 5,75 m.

Het schip heeft een benedendekse pompkamer, die zich in de kofferdam in een dubbele wand (dubbele bodem en dubbele wand) bevindt.

Onder bepaalde omstandigheden kunnen leidingen voor installaties in een bedrijfsruimte, in een kofferdam of in een laadruimte, of die naar buiten lopen, door het machinekamerschot worden gevoerd (9.3.2.17.5 e), f)).

In dit geval gaat het om een dekwasleiding (1,5 duim), die van de machinekamer naar het dek loopt en daarbij door een zijcompartiment loopt, waarin zich geen installatie of opening bevindt.

Volgens de vermelde artikelen, en gezien de aard van de vloeistof en het traject van de leiding, blijkt dat de veiligheid is gegarandeerd.

PROTOCOL 29

Reflectiegroep op hoog niveau over de institutionele aspecten van de binnenvaart op Europees niveau

Besluit

De Centrale Commissie,

machtigt de secretaris-generaal om in 2004 een bedrag ter hoogte van maximaal 127 000 euro op te nemen uit het reservefonds van de Centrale Commissie als voorfinanciering van de organisatie en werkzaamheden van de door Duitsland, België, Frankrijk, Nederland en Zwitserland ingestelde Reflectiegroep op hoog niveau.

neemt kennis van de toezeggingen van de lidstaten van de CCR om de voor het bovengenoemde doel daadwerkelijk opgenomen bedragen weer in het fonds terug te storten, waarbij in het kader van de begroting van 2005 de storting 30 000 euro bedraagt.

PROTOCOL 30

Begroting voor 2005 van de Centrale Commissie

Besluit

De Centrale Commissie neemt de begroting voor 2005 aan, die is vastgesteld op 2 070 000 euro.

De bijdrage van iedere staat, rekening houdend met de betaling van 15 000 euro door het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor Rijnvarenden, met de betaling van 44 000 euro door het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan en met andere inkomsten, beloopt 408 200 euro en is betaalbaar in euro.

De bijdragen zullen gestort worden op de rekening van de Centrale Commissie bij de Crédit Industriel d'Alsace et de Lorraine te Straatsburg.

PROTOCOL 31

Begroting voor 2005 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden

Besluit

De begroting voor 2005 van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden is bepaald op 42 000 euro. De bijdrage van iedere betrokken staat beloopt 7 000 euro. De begroting zal aan deze organisatie bekend worden gemaakt.

PROTOCOL 32

Voorlopige begroting van het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan

Besluit

De Centrale Commissie neemt kennis van de voorlopige begroting voor 2005 van het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan. Deze begroting zou 137 910 euro bedragen .

De bijdrage van iedere staat voor 2004 zou 22 985 euro bedragen.

Deze begroting zal pas in werking treden na de bekrachtiging door alle betrokken staten van het Verdrag inzake de Verzameling, afgifte en Inname van Afvalstoffen in de Rijn- en Binnenvaart

PROTOCOL 33

Organisatie van de volgende vergadering van de Raadgevende Conferentie

Geen besluit.

PROTOCOL 34

Persbericht

Besluit

Het persbericht is goedgekeurd.

PROTOCOL 35

Datum van de volgende vergadering

Besluit

De volgende plenaire vergadering vindt plaats op woensdag 24 en 25 november 2004 te Straatsburg.