



**NAJAARZITTING 2025
AANGENOMEN BESLUITEN
(2025-II)**

Straatsburg, 4 december 2025

NAJAARSZITTING 2025

AANGENOMEN BESLUITEN

(2025-II)

Straatsburg, 4 december 2025

INHOUD

Bladzijde

I.	Opening van de zitting - Vaststelling van de agenda - Samenstelling	5
PROTOCOL 1	Opening van de zitting – Vaststelling van de agenda	5
PROTOCOL 2	Samenstelling van de Centrale Commissie	5
II.	Volgend voorzitterschap.....	5
PROTOCOL 3	Een terugblik op de werkzaamheden voor de periode 2024-2025 Verwezenlijking van de doelstellingen van het Nederlandse voorzitterschap in de periode 2024-2025	5
PROTOCOL 4	Vorbereiding van de werkzaamheden voor de periode 2026-2027 Oriëntaties van het toekomstige Zwitserse voorzitterschap.....	8
PROTOCOL 5	Werkprogramma's	11
PROTOCOL 6	Voorzitterschap en plaatsvervangend voorzitterschap van de comités voor de periode 2026-2027	38
III.	Algemene en juridische zaken	40
PROTOCOL 7	Toekenning van de status van waarnemersstaat aan de Republiek Moldavië	40
PROTOCOL 8	Interpretatieverzoek van de Overeenkomst van 1952	40
IV.	Economische aspecten.....	43
PROTOCOL 9	Economische situatie in de Rijnvaart	43
V.	Schipperspatenten en bemanning	56
PROTOCOL 10	Schipperspatenten en bemanning Wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn: Wijziging van artikel 1.02, nummer 40	56
VI.	Verkeersregels en informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn	58
PROTOCOL 11	Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) ter wijziging van artikel 2.04 met betrekking tot de inzinkingsmerken en diepgangsschalen, en de artikelen 3.08, vijfde lid, en 3.10, eerste lid, met betrekking tot de boordlichten	58
PROTOCOL 12	Wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) met betrekking tot het gebruik van alternatieve energiebronnen in de binnenvaart (methanol en accumulatoren) door een voorschrift van tijdelijke aard (inhoudsopgave, artikel 8.14) en definitieve wijzigingen (artikelen 1.01, onderdeel a, 3.33, vierde lid, 6.28, elfde lid, 7.07, tweede lid, 7.08, derde lid, onderdeel c, en bijlage 3)	62
PROTOCOL 13	Wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) door een voorschrift van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22a van het RPR met betrekking tot trackcontroleassistenten voor de binnenvaart (TGAIN) (artikelen 1.01 en 4.08).....	67
VII.	Technische voorschriften voor schepen.....	71
PROTOCOL 14	Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) Aanpassing van het ROSR in verband met de Europese scheepsrompendatabank (EHDB).....	71

VIII. Geautomatiseerd varen.....	71
PROTOCOL 15 Aanbeveling voor het motorvrachtschip ERNST KRAMER	71
PROTOCOL 16 Aanbeveling voor het duwstel PRIVILEGE	77
PROTOCOL 17 Aanbeveling voor het motortankschip VOLHARDING 1	83
PROTOCOL 18 Aanbeveling voor het motortankschip VOLHARDING 3	89
PROTOCOL 19 Aanbeveling voor het motortankschip VOLHARDING 17	95
PROTOCOL 20 Aanbeveling voor het motorvrachtschip BLUE MARLIN	101
IX. Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg.....	107
PROTOCOL 21 Plaatsing van een dukdalf voor het afmeren van middelgrote en grote schepen stroomopwaarts van de sluis van Gerstheim bij Rijnkilometer 271,900.....	107
PROTOCOL 22 Stremming van afzonderlijke kolken van de sluizen in de Bovenrijn voor het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden	113
X. Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisnemingen van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften.....	115
PROTOCOL 23 Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisnemingen van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften	115
XI. Begroting en beheer	129
PROTOCOL 24 Wijziging voor het Personeelsreglement.....	129
XII. Overkoepelende vraagstukken en diversen	132
PROTOCOL 25 Start van het onderzoeksproject van de CCR voor de herziening van de studie Economische en technische evaluatie van de vergroeningstechnologieën die bijdragen aan de energietransitie naar een emissievrije binnenvaart.....	132
PROTOCOL 26 Gebruikelijke besluiten voor het einde van het jaar	133
XIII. Diverse mededelingen en punten ter informatie	133
PROTOCOL 27 Mondeling verslag van de internationale organisaties en waarnemersstaten.....	133
PROTOCOL 28 Werkzaamheden van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI).....	133
PROTOCOL 29 Stand van de ratificaties van de verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR.....	134
PROTOCOL 30 Goedkeuring van het verslag van de plenaire zitting van 5 juni 2025.....	141
PROTOCOL 31 Persbericht	141
PROTOCOL 32 Datum van de volgende plenaire zitting	141

AANGENOMEN BESLUITEN TIJDENS DE NAJAARZITTING 2025

I. Opening van de zitting - Vaststelling van de agenda - Samenstelling

PROTOCOL 1

Opening van de zitting – Vaststelling van de agenda

Geen besluit.

PROTOCOL 2

Samenstelling van de Centrale Commissie

Geen besluit.

II. Volgend voorzitterschap

PROTOCOL 3

**Een terugblik op de werkzaamheden voor de periode 2024-2025
Verwezenlijking van de doelstellingen van het Nederlandse voorzitterschap
in de periode 2024-2025**

Besluit

De Centrale Commissie,

neemt akte van het verslag van haar voorzitter over de oriëntaties die hij voor de periode 2024-2025 had vastgelegd,

sprekt haar waardering uit aan de heer van Kruiningen voor zijn inzet en betuigt haar dank aan zijn team voor het uitstekende werk dat is verricht.

Bijlage

Bijlage bij het protocol 3

Balans van het Nederlandse voorzitterschap 2024-2025

De Nederlandse delegatie heeft de eer de delegaties van de CCR te voorzien van een terugblik op het Nederlandse voorzitterschap van de jaren 2024-2025. Het voorzitterschap heeft het comité PRE aan het begin van het voorzitterschap voorzien van een vijftal prioriteiten voor het tweejarige voorzitterschap. De prioriteiten betreffen de samenwerking met de Europese Unie, de verduurzaming van de vloot; financiering van de energietransitie, de langlopende overgangsbepalingen, klimaatadaptieve Rijn als vaarweg en smart shipping en vergaand geautomatiseerd varen.

Graag informeren wij de delegaties bij de CCR over de geboekte voortgang op het gebied van deze prioriteiten. We willen tevens van deze gelegenheid gebruik maken om een grote blijk van waardering uit te spreken richting de delegaties bij de CCR, alsmede richting het secretariaat, voor de goede samenwerking en inzet op de werkzaamheden van deze prioriteiten in de afgelopen twee jaar.

Samenwerking met de Europese Unie

Een goede samenwerking met de Europese Commissie is van strategisch belang en kan bijdragen aan het behalen van de doelen van de CCR-landen. We hebben de afgelopen twee jaar gewerkt aan een pragmatische relatie met de EU.

De afgelopen jaren hebben er een aantal activiteiten plaatsgevonden in het kader van het verbeteren van de relatie met de Europese Unie. In het eerste jaar van het Nederlands voorzitterschap zijn er een aantal strategieworkshops georganiseerd over de samenwerking met de Europese Commissie. Ook is er gewerkt aan de ondertekening van een nieuw dienstverleningscontract met DG MOVE. Er hebben regelmatig overleggen plaatsgevonden met DG MOVE, zowel in het kader van het dienstverleningscontract als ook breder.

Verduurzaming van de vloot: Financiering van de energietransitie

De verduurzaming van de binnenvaartvloot is van groot belang voor Nederland en daarom was dit ook een prioriteit van ons voorzitterschap. Op het gebied van de verduurzaming en energietransitie hebben er veel werkzaamheden plaatsgevonden in de comités van de CCR. Zo is er vanuit comité ECO ingezet op een lobby richting de Europese Unie voor een passend kader voor financiering van de verduurzaming en energietransitie in de binnenvaart. Tevens is er door de delegaties bij de CCR gewerkt aan de CCR-routekaart, een standaard voor een emissielabelsysteem, standaarden met betrekking tot luchtverontreinigende stoffen en broeikasgassen en zijn er afspraken gemaakt over de effecten van de EU-richtlijn voor Energiebelastingen (ETD-richtlijn) en de te nemen stappen ten aanzien van het Gasolieprotocol van 1952. De Nederlandse delegatie signaleert het belang van de financiering van de energietransitie en de bijhorende lobby en roept delegaties op om ook na het Nederlands voorzitterschap hier voldoende aandacht voor te blijven vragen.

Klimaatadaptieve Rijn als vaarweg

De opgave van klimaatadaptieve vaarwegen dient internationaal te worden opgepakt omdat vaarwegen niet stoppen bij de landsgrenzen. Het onderwerp 'klimaatverandering' is opgenomen in het werkprogramma van IEN (III-22-11) en het voorstel is om toe te werken naar een "masterplan Rijn".

Voor de Rijn(takken) is het van belang om klimaatadaptatie integraal te benaderen en daarbij breder te kijken dan alleen vanuit laag water. Daarbij zal ook rekening moeten worden gehouden met de TEN-T-verordening die de lidstaten in de toekomst zal vragen een klimaattoets toe te passen en de bepaling van geen achteruitgang van de Goede Navigatie Status (vaardiepte, doorvaarthoogte vaste bruggen en dienstverleningsniveau). Daarnaast is er nog andere Europese regelgeving om rekening mee te houden, zoals de Critical Entities Resilience-richtlijn en het concept-werkprogramma van Horizon Europe. Werk aan het Masterplan Rijn kan dus bijdragen aan meerdere doelstellingen en input leveren voor de werkprogramma's die de Europese corridorcoördinatoren opstellen.

Nederland heeft ook haar kennis gedeeld met andere lidstaten. In maart 2025 is het synthesedocument Klimaatbestendige Netwerken voor het Hoofdvaarwegennet met daarin onderzoeksresultaten gedeeld in comité IEN. De Nederlandse delegatie kijkt uit naar de werkzaamheden van het inkomende voorzitterschap op het gebied van klimaatadaptatie en weerbaarheid tegen klimaatextremen.

Smart Shipping

De Nederlandse delegatie heeft zich, in samenwerking met de andere delegaties van de CCR, ingezet voor verdere duurzame ontwikkeling van het beleid omtrent vergaand geautomatiseerd varen. In Comité RN zijn in het afgelopen jaar meerdere nieuwe aanvragen voor proefprojecten op de Rijn met succes behandeld. De Nederlandse delegatie vindt het belangrijk dat de voortgang van verschillende ontheffingen op de Rijn goed wordt gemonitord, en dat zowel de aanvragers als de CCR leren van deze projecten. De Nederlandse delegatie heeft daarnaast de resultaten gedeeld van verrichte onderzoeken, door het Asser instituut en Marin naar respectievelijk juridische en veiligheidsaspecten van het op afstand bestuurd varen. Ten slotte zijn er in de verwante comités werkzaamheden uitgevoerd ter voorbereiding en ondersteuning van deze ontwikkelingen, zoals gap-analyses van de bestaande regelgeving.

Langlopende overgangsbepalingen

Er zijn diverse ontwikkelingen in de sector die ertoe leiden dat het aantal kleine schepen afneemt en het aflopen van de langlopende overgangsbepalingen is er daar één van. De Nederlandse delegatie heeft dit onderwerp daarom opgenomen als prioriteit van het NL-voorzitterschap.

Voor knelpunten als gevolg van het aflopen van de overgangsbepalingen biedt in individuele gevallen de hardheidsclausule een oplossing. In het rapport van Erasmus UPT en Panteia uit 2023 wordt echter ook het onderzoeken van de haalbaarheid van collectieve oplossingen op internationaal niveau (CCR/CESNI) als oplossingsrichting genoemd.

Het onderzoeken van de mogelijkheid van collectieve oplossingen is opgenomen op het werkprogramma van RV (zie taak IV-24-4 in RV (23) 53 rev. 1). In het kader van deze taak zijn op basis van een model voor een motivering voor collectieve oplossingen/afwijkingen 24 voorstellen uitgewerkt. Voor al deze voorstellen is in RV/G overeenstemming bereikt over een oplossing.

De werkzaamheden in RV/G zullen in maart 2026 worden afgerond waarna het voorstel aan RV zal worden voorgelegd. Na instemming van RV zal het voorstel in CESNI/PT worden behandeld. De verwachting is dat het voorstel in december 2026 in CESNI/PT kan worden goedgekeurd voor opname in de concept ES-TRIN 2029. De formele besluitvorming in het Comité volgt dan in oktober 2028.

Als Nederlandse delegatie zijn we erg blij met de vooruitgang die is geboekt op dit dossier en we zijn daarbij ook de andere lidstaten zeer erkentelijk voor hun inspanningen.

Tot slot, de Nederlandse delegatie wil van deze gelegenheid gebruik maken om het inkomende voorzitterschap voorspoed te wensen bij het overnemen van het voorzitterschap en de uitvoering van de prioriteiten. De delegatie staat beschikbaar om het inkomende voorzitterschap te steunen en in gezamenlijkheid met de andere lidstaten van de CCR te blijven werken aan een toekomstbestendige, veilige, schone en competitieve binnenvaart op de Rijn.

PROTOCOL 4
Voorbereiding van de werkzaamheden voor de periode 2026-2027
Oriëntaties van het toekomstige Zwitserse voorzitterschap

Besluit

De Centrale Commissie,

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

neemt kennis van het oriënterend document waarin de prioriteiten van het voorzitterschap voor de periode 2026-2027 worden vastgesteld,

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

benadrukt dat dit document de werkprogramma's van haar comités aanvult (Protocol 2025-II-5).

Bijlage

Prioriteiten van het Zwitserse voorzitterschap van de CCR voor 2026-2027

Modernisering van de CCR

De structuren en werkprocessen van de CCR worden verder ontwikkeld, met name door de modernisering van het secretariaat om de rol van de CCR als kenniscentrum te versterken. Het doel is het bevorderen van een modern en fair personeelsbeleid met aantrekkelijke werkomstandigheden, waarbij de werknemers van de CCR centraal staan. Een sterk en gemoderniseerd secretariaat speelt een sleutelrol om de huidige uitdagingen duurzaam aan te gaan. Samen zorgen wij voor een positieve publieke perceptie van de CCR als een competente internationale organisatie. Dit omvat een duidelijke voorlichting op internet over de taken en relevante onderwerpen van de CCR, een helder en nauwkeurig taalgebruik en ook een adequaat gebruik van afbeeldingen.

Versterking van de samenwerking met de EU en Europese riviercommissies

In het kader van het Zwitserse voorzitterschap bevorderen wij het partnerschap van de CCR met de Europese Unie en benutten wij de sterke punten en voordelen van de CCR en de EU om de binnenvaart in heel Europa te consolideren als een belangrijke vervoerswijze voor de toekomst. Wij zetten ons in voor de voortzetting van de succesvolle werkzaamheden in het kader van CESNI en het aanknopen van gesprekken over een verlenging van de administratieve overeenkomst tussen de CCR en de EU. Daarnaast ondersteunen wij de bevordering van een goede samenwerking met de andere Europese riviercommissies en de VN ECE.

Milieu en duurzaamheid

Wij steunen het werk dat tot nu toe is verricht om de binnenvaart groener te maken en zetten ons in voor de voortzetting van de herziening van de routekaart en de maatregelen om deze uit te voeren. Dit omvat de actualisering van het onderzoekswerk, met inbegrip van de economische en technische beoordeling van de technologieën (deel C van de studie van de CCR), de noodzakelijke aanpassingen van de relevante voorschriften en de goedkeuring van aanbevelingen voor innovatieve schepen. Om de transitie naar een groenere binnenvaart mogelijk te maken, moet ook de infrastructuur worden aangepast en de beschikbaarheid van alternatieve brandstoffen worden bevorderd.

De mogelijkheid van een geleidelijke belasting op fossiele brandstoffen en verdere maatregelen voor de vergroening van de binnenvaart worden onder het Zwitserse voorzitterschap verder onderzocht en besproken. Voorts blijven wij ons inzetten voor de ontwikkeling en invoering van het label voor de binnenvaart in samenspraak met CESNI. Op het gebied van klimaatverandering en laagwater zetten wij de werkzaamheden voort die door de CCR in gang zijn gezet. De focus ligt op de vraag hoe de Rijn als waterweg beter bestand gemaakt kan worden tegen extreme klimatologische gebeurtenissen.

Digitalisering en veiligheid

De CCR blijft zich positioneren als een promotor van innovatie op het gebied van digitalisering en automatisering in de binnenvaart en stimuleert de ontwikkelingen op dit gebied met de pioniers uit de sector. Dit omvat met name de voortzetting van proefprojecten voor de afstandsbesturing en de verdere ontwikkeling van automatisering, evenals andere toepassingen zoals River Information Services (RIS). Deze onderwerpen moeten verder worden onderzocht en waar nodig moeten innovaties worden geïmplementeerd.

In het kader van het Zwitsers voorzitterschap zetten wij ons in voor de zichtbaarheid en aantrekkelijkheid van de binnenvaartberoepen en ondersteunen wij de sector bij de begeleiding van de aankomende generaties door de nodige voorlichting. Wij bevorderen de promotie van de beroepen om deze bekender en aantrekkelijker te maken. Trouw aan het motto 'veiligheid door opleiding' worden met name de opleiding en bijscholing doelgericht bevorderd.

Ongeacht of het schip met of zonder hulpsystemen wordt bestuurd vanuit het stuurhuis of vanaf de wal: de veiligheid van mens en milieu moet altijd de hoogste prioriteit krijgen. Daarom zijn wij toegewijd aan hoge veiligheidsstandaarden en werken wij voortdurend aan de regelmatige actualisering van de reglementen en andere regelgeving. Wij zetten ons in voor de aanpak van nieuwe bedreigingen, met name op het gebied van cyberveiligheid, en voor een veerkrachtige binnenvaart. Dit moet de kritieke infrastructuur van de Rijn op alle niveaus veilig houden.

PROTOCOL 5
Werkprogramma's

Besluit

De Centrale Commissie,

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

uitgaande van de evaluerende en prospectieve werkzaamheden van haar comités,

neemt kennis van de in de bijlage vermelde, door de comités vastgestelde werkprogramma's voor 2026-2027.

Bijlage

Bijlage bij het protocol 5

I – Comité Binnenvaartrecht

HOOFDTAKEN VAN HET COMITÉ DF:
Verduidelijking en harmonisatie van het recht, klachtenprocedure

Code	Taak	Duur	Context en/of voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
I-26-1	Vraagstukken in verband met de betrekkingen met de Europese Unie en de wisselwerking tussen Rijnvaartrecht en gemeenschapsrecht Juridische vraagstukken in verband met de tenuitvoerlegging van de samenwerkingsovereenkomsten Beschikbare juridische instrumenten voor de versterking van de samenwerking	vaste taak		Zie ook DF (19) 28 intern	DF, op verzoek van en in overleg met PRE	I	
I-26-2	Juridische monitoring/ toezicht op de naleving van internationale verdragen Monitoren van de ratificaties van de internationale verdragen, en met name van het CLNI 2012, en beantwoorden van eventuele vragen over de tenuitvoerlegging van deze verdragen	vaste taak		DF (11) 20	DF	II	
I-26-3	Verstrekken van juridische adviezen ook op verzoek van de andere comités	vaste taak			DF, op verzoek van en in overleg met de andere comités	I	

II – Economisch Comité

HOOFDTAKEN VAN HET COMITÉ ECO:

Taken met betrekking tot de ontwikkeling van de marktobservatie (MO)

Code	Taak	Duur	Context en/of voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
Werkzaamheden in verband met de marktobservatie							
II-26-1	Ter beschikking stellen van economische gegevens met betrekking tot de binnenvaart in Europa	Perma- nent	Een zo volledig mogelijke gegevensvergaring garanderen	Europees contract 2025-2029	ECO	I	
II-26-2	Advies en opmerkingen van het comité vergaren met het oog op de publicatie van de verschillende rapporten		Erop toezien dat de inhoud van de marktobservatierapporten zo goed mogelijk beantwoordt aan de noden van de CCR-delegaties (en de sector).			I	
II-26-3	Lage waterstanden en de gevolgen daarvan voor de Rijnvaart: monitoring van de economische aspecten		Regelmatige monitoring van de economische aspecten in verband met de gevolgen van de lage waterstanden voor de Rijnvaart: <ul style="list-style-type: none"> - in het kader van de marktobservatie, - op verzoek van de delegaties voor meer specifieke analyses. - In samenwerking met het Comité IEN voor wat betreft de infrastructuuraspecten - In samenwerking met het Comité IEN: - regelmatige organisatie van workshops over dit vraagstuk, - regelmatige verslaglegging door de delegaties over de op nationaal niveau uitgevoerde initiatieven (in het kader van de correspondentiegroep). 	ECO (22) 62 ECO (21) 15 Act Now!	ECO - IEN	I	

Code	Taak	Duur	Context en/of voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
Bevordering van de energietransitie in de binnenvaart en ondersteuning van de uitvoering van deze transitie							
II-26-4	<p>Ondersteuning bij de tenuitvoerlegging van de maatregelen die voorgesteld zijn in het implementatieplan van de CCR-routekaart</p> <p>Het comité draagt in het kader van zijn bevoegdheden bij tot de implementatie van de CCR-routekaart, in samenspraak met de andere betrokken comités en in samenhang met de CCR-studie over de financiering van de energietransitie van de Europese binnenvaart. Het comité doet voorstellen voor de coördinatie van de activiteiten van de CCR met het oog op de uitvoering van de doelstellingen van de Verklaring van Mannheim op economisch gebied.</p>	2022 - 2027	<ul style="list-style-type: none"> - Invoering van een internationaal label voor de bescherming van het milieu en klimaat: voorbereidende werkzaamheden voor de vaststelling van de ontwerpcriteria en de methode voor het meten van de uitstoot (in twee fasen) in overleg met alle betrokken actoren. - Implementatie van een internationaal label voor de bescherming van het milieu en klimaat: vaststelling van de scenario's voor de tenuitvoerlegging en bijbehorende acties, uitwisseling met de betrokken actoren met het oog op de implementatie van dit toekomstige label, vaststelling van de succes- en faalfactoren. - Identificatie van de mogelijke maatregelen om de transitie te verwezenlijken en te financieren, toewerken naar Europese subsidieprogramma's op het gebied van de energietransitie die passende kansen bieden voor de binnenvaart - 'EU-taxonomie': technische monitoring door het secretariaat van de werkzaamheden in verband met de taxonomie. - Bijdrage aan de volgende stappen uit hoofdstuk 6 van de routekaart. 	2021-II-36 (route-kaart van de CCR voor de emissies)	RV – ECO - IEN - DF	I	Maatregelen V1, F1, F2 en hoofdstuk 6 van de routekaart Paragraaf 4.2 van de Verklaring van Mannheim
II-26-5	'Energiebelasting en de gevolgen voor de binnenvaart: aanpassing aan de uitdagingen van de klimaatverandering'	2023 - 2027	<p>In nauwe samenwerking met het Comité DF de herziening van Richtlijn 2003/96/EG volgen en de impact op de binnenvaart en CCR in kaart brengen.</p> <p>Een gecoördineerd standpunt innemen binnen de CCR.</p>	ECO (23) 6 intern	ECO - DF	I	

Code	Taak	Duur	Context en/of voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
II-26-6	Verstrekking van informatie over de beschikbare financieringsprogramma's voor de binnenvaart op nationaal en Europees niveau in verband met de energietransitie	2022 - 2027	Jaarlijkse actualisering van een synthese van de beschikbare financieringsmechanismen ten gunste van de energietransitie en de modernisering van de vloot in de CCR-staten. De belangrijkste rol van het comité is te fungeren als uitwisselingsplatform.	ECO (22) 70 intern ECO (22)m 88 punt 6	ECO	II	Paragraaf 4.1 de van de Verklaring van Mannheim
Platform voor de uitwisseling en coördinatie van standpunten							
II-26-7	Bevordering van de belangen van de binnenvaart, met name op de Rijn, in discussies met economische gevolgen voor de binnenvaart door de bevordering van de coördinatie tussen de delegaties en, in voorkomend geval, de stakeholders	2023 - 2027	In kaart brengen van de ontwikkelingen van het Europees beleid dat een aanzienlijke economische invloed op de binnenvaart heeft. Indien nodig een analysedocument voorbereiden en overwegingen aandragen rond deze ontwikkelingen. Voorleggen van deze overwegingen bij de desbetreffende instellingen door de delegaties en/of het secretariaat. Een gecoördineerd standpunt innemen binnen de CCR en de stem van de binnenvaart uitdragen.	ECO (23)m 12 punt 6	ECO	I	Paragraaf 6 van de Verklaring van Mannheim
II-26-8	Uitnodiging van externe sprekers om projecten of studies te presenteren die verband houden met de activiteiten van het Economisch Comité, de prioriteiten van de Verklaring van Mannheim of de routekaart	2023 - 2027	Een externe actor toestaan een presentatie te geven in verband met de activiteiten van het Economisch Comité. Op initiatief van de delegaties of het secretariaat kunnen met name presentaties worden gehouden over onderwerpen die verband houden met de Verklaring van Mannheim, zoals een betere integratie van de binnenvaart in de digitale en multimodale logistieke ketens, sneller en efficiënter laden/lossen van binnenvaartvrachten in zeehavens, aspecten die verband houden met het klimaat of energievraagstukken en de financiering daarvan.		ECO	II	

Code	Taak	Duur	Context en/of voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
II-26-9	Op verzoek van de andere comités overgaan tot een analyse van de economische gevolgen van specifieke maatregelen of gebeurtenissen	Perma- nent	De comités kunnen een schriftelijk verzoek om steun voor hun werkzaamheden indienen bij het Comité ECO. In een dergelijk verzoek moet het geconstateerde probleem worden omschreven en worden vermeld hoe het Comité ECO steun zou kunnen verlenen: verzamelen van gegevens over een specifiek thema, analyse van de economische gevolgen van een specifieke maatregel of gebeurtenis (oorlog in Oekraïne, corona, laagwater, enz.), thematische analyse met betrekking tot de vloot, de energietransitie, de ontwikkeling van vraag en aanbod op bepaalde markten, enz.	ECO (25) 1	ECO	II	-

III - Comité Infrastructuur en milieu

HOOFDTAKEN VAN HET COMITÉ IEN:

Onderhoud en verbetering van de vaarweg, overkoepelende milieuonderwerpen, principiële vraagstukken met betrekking tot de verduurzaming van de binnenvaart

Code	Taak	Termijn	Context en/of voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
III-26-1	<p>Bevordering van de veiligheid van de Rijnvaart bij het gebruik van alternatieve energiebronnen: hulpdiensten, brandweerdiensten, vaarwegbeheerders sensibiliseren: Organiseren van een workshop</p>	2022 - 2027	<p>De diensten die bij incidenten op de Rijn in actie komen, zoals reddingsdiensten, brandweer en politie, eventueel ook nog de vaarwegbeheerders, moeten erop voorbereid zijn om doelgericht maatregelen te treffen bij gevaarlijke incidenten met alternatieve brandstoffen of met grote elektrische opslagsystemen.</p> <p>Hiervoor zou in 2027 een specifieke bijeenkomst georganiseerd kunnen worden, in de vorm van een rondetafelconferentie of workshop. Hiervoor moeten in 2026 nog verschillende organisatorische aspecten bekeken worden en voorbereidende werkzaamheden zoals het opstellen van een ontwerpprogramma.</p>	IEN (24) 42 = IEN/G (24) 35	IEN/G	II	→ 4.1
III-26-2	<p>Ondersteuning bij de tenuitvoerlegging van de maatregelen die voorgesteld zijn in het implementatieplan van de CCR-routekaart</p> <p>In samenspraak met de andere bevoegde comités draagt het comité IEN in het kader van de eigen bevoegdheden bij aan de tenuitvoerbrenging van de CCR-routekaart. Het comité komt met voorstellen voor de coördinatie van CCR-activiteiten ter implementatie van de doelstellingen van de Verklaring van Mannheim voor zover het gaat om infrastructuur.</p>	2022 - 2027	<p>Bijdrage aan de volgende stappen in het kader van de routekaart:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bijdragen aan de werkzaamheden voor de vergaderingen van de vier comités - Bijdrage leveren voor de aspecten die samenhangen met de infrastructuur in het kader van de herziening van de routekaart, rekening houdend met de resultaten van de geactualiseerde studie waarin de technologieën geëvalueerd worden (als ze beschikbaar zijn), - Ondersteuning bij de ontwikkeling van voorstellen voor de infrastructuur betreffend het beschikbaar maken van alternatieve energiebronnen voor de binnenvaart in het kader van de maatregelen R1f en R3 van de routekaart. De nationale en Europese activiteiten zullen op dit vlak worden begeleid en door gerichte impulsen worden ondersteund. 	Hoofdstuk 6 van de routekaart	ECO/RV/ IEN/DF	I	→ 5

Code	Taak	Termijn	Context en/of voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
III-26-3	Formulering van eisen aan de Rijn als vaarweg	2020 - 2027	<p>De binnenvaart zal bij het gebruik van de Rijn in de toekomst nog beter dan voorheen rekening moeten houden met de doelstellingen van de andere gebruikers. De ICBR heeft haar doelstellingen vastgelegd in het programma 'Rijn2040'. Het comité werkt aan het formuleren van doelstellingen voor het gebruik van de Rijn als vaarweg.</p> <p>Op basis van zijn voorstellen heeft het comité in 2025 een advies van de andere comités ontvangen. Het is de bedoeling deze werkzaamheden in 2026 af te ronden. Daarna (2027) zullen de resultaten worden gepresenteerd aan de stakeholders in het kader van een nog nader te bepalen bijeenkomst.</p>	IEN (24) 21 rev. 2 intern	IEN	I	→ 6.1
III-26-4	Behartiging van het CCR-standpunt en van de belangen van de Rijnvaart bij de tenuitvoerlegging van de TEN-T-Verordening (met name voor de vastlegging van de referentiewaterstanden en de 'Good Navigation Status (GNS)').	2024 - 2027	<p>De herziene TEN-T-Verordening 2024/1679 is op 14 juni 2024 gepubliceerd.</p> <p>In de herziene verordening staat dat de riviercommissies geraadpleegd zullen worden over de uitvoeringshandeling met betrekking tot de vastlegging van de referentiewaterstanden. Er zijn werkzaamheden en een coördinatie tussen de lidstaten nodig. Ook in zullen er vermoedelijk werkzaamheden verricht moeten worden (cf. GNS) in het kader van de implementatie van de TEN-T-Verordening in een nader te bepalen Europese deskundigengroep (bijv. NAIADES). Het comité heeft mede tot taak om via de leden van het comité het standpunt van de CCR in een dergelijke groep te behartigen.</p> <p>Er zijn aanvullende, gerichte stakeholder-activiteiten nodig.</p>	IEN (25) 38 intern	IEN/G	I	→ 2.1

Code	Taak	Termijn	Context en/of voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
III-26-5	Opstellen van voorstellen ter verhoging van het aantal en verbetering van de kwaliteit van de ligplaatsen langs de Rijn, met name ten aanzien van de beschikbaarheid van walstroom en laadpunten bij de ligplaatsen.	2011 - 2027	<p>De afronding van de werkzaamheden met betrekking tot de kwantitatieve aspecten is voorzien voor 2026. Daarna volgen de werkzaamheden voor de regionale verdeling van de extra ligplaatslocaties en het in kaart brengen van de bezettingsgraad van de beschikbare ligplaatslocaties. Tegelijkertijd is in 2025 een begin gemaakt met de werkzaamheden voor de kwalitatieve aspecten van de ligplaatslocaties. Deze zullen worden voortgezet met het doel om tot criteria te komen voor de voorzieningen die de ligplaatsen bieden.</p> <p>De tenuitvoerlegging van het actieplan “Walstroom en ligplaatsen” dat voortvloeide uit de workshop in 2022 wordt voortgezet.</p>	<p>IEN (25) 60 = IEN/G (25) 54</p> <p>IEN (25) 68 = IEN/G (25) 62</p> <p>IEN (24) 31 rev. 1 = IEN/G (24) 31 rev. 1</p>	IEN/G	I	→ 5 → 7.2
III-26-6	Analyse van activiteiten en documenten van de Europese Commissie in het kader van de implementatie van de Kaderrichtlijn Water (Richtlijn 2000/60/EG) met betrekking tot de Rijn, resp. de Rijnvaart, en, voor zover nodig, formuleren van aanbevelingen voor maatregelen ter ondersteuning van de delegaties	2014 - 2027	<p>Volgen van de activiteiten in het kader van de <i>Common Implementation Strategy</i> (CIS) van de Europese Commissie; coördinatie van CIS-activiteiten die gevolgen voor de scheepvaart hebben. Het gaat daarbij ook om het volgen van de werkzaamheden voor de tenuitvoerlegging van de “Water Resilience Strategy” en die van de werkgroep “Water Scarcity and drought”.</p>	<p>IEN (25) 59 = IEN/G (25) 53</p>	IEN/G	II	

Code	Taak	Termijn	Context en/of voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
III-26-7	<p>Klimaatverandering (mitigatie en adaptatie): analyse van studies over de gevolgen van de klimaatverandering voor de Rijn als waterweg. Behandeling van de eisen van de binnenvaart aan de Rijn als waterweg. Op grond daarvan aanbevelingen opstellen voor een eventuele aanpassing van de infrastructuur.</p> <p>Aanpassing van het CCR-rapport over de stand van zaken met betrekking tot de klimaatverandering en de gevolgen voor de infrastructuur van de Rijn.</p>	2024 - 2027	<p>Het comité heeft besloten het verslag over de stand van zaken op basis van het zesde rapport van de wereldklimaatraad (IPCC) vanaf 2023 te actualiseren.</p> <p>Het comité volgt de ontwikkelingen in het kader van de CHR en ICBR en volgt ook diverse projecten zoals Stars4water en Rheinblick. Indien nodig moet overwogen worden of het comité zijn besluiten moet aanpassen.</p> <p>Het comité past het verslag over de stand van zaken aan.</p>	<p>IEN (25) 62 = IEN/G (25) 55 IEN (24) 71 = IEN/G (24) 59</p>	IEN/G	I	
III-26-8	<p>Laagwater: analyse van studies over laagwater van de Rijn. Op basis daarvan opstellen van aanbevelingen voor maatregelen ter aanpassing van de infrastructuur. Voortzetting van de activiteiten met betrekking tot de discussienota „Act Now“.</p>	2020 - 2027	<p>Analyse van de gevolgen van laagwater voor de Rijnvaart en daar aanbevelingen uit afleiden voor de infrastructuur, in samenwerking met het Economisch Comité voor wat betreft de economische aspecten op basis van de derde versie van de discussienota „Act now!“.</p> <p>Volgen van de tenuitvoerlegging van het actieplan “Laagwater Rijn” dat in Duitsland werd aangenomen.</p>	“Act Now”	IEN/G	I	→ 1

Code	Taak	Termijn	Context en/of voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
III-26-9	Aanpassing en actualisering van de "Procedure voor het bepalen van voorwaarden en verplichtingen voor bouwwerken aan de Rijn in het kader van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart" en de „Minimumeisen en aanbevelingen van de CCR voor de technische uitvoering van werken aan de Rijn“	2014 - 2027	In de afgelopen jaren werden enkele fouten en lacunes in de procedure van het comité ontdekt en voorstellen ter verbetering gedaan. Het comité zou de minimumeisen kunnen controleren en indien nodig kunnen aanpassen.	2016-II-17 IEN (25) 69= IEN/G (25) 63	IEN/G	I	
III-26-10	Opstellen van mogelijke maatregelen voor windturbines om storingen van het radarbeeld te vermijden.	2026 - 2027	In functie van hun afmetingen en locatie ten opzichte van de waterweg kunnen windturbines het radarbeeld van binnenvaartschepen storen. Eventueel zou het document "Minimumeisen en aanbevelingen voor de technische uitvoering van kunstwerken op de Rijn" aangevuld kunnen worden om de veiligheid van de binnenvaart te verbeteren als er nieuwe windturbines geplaatst worden. Ook de "Procedure voor het bepalen van voorwaarden en verplichtingen voor bouwwerken aan de Rijn in het kader van de CCR" zou aangevuld kunnen worden.	IEN (25) 63 = IEN/G (25) 57	IEN/G	I	
III-26-11	Infrastructurele mogelijkheden om de modal shift van grote en zware transporten naar de waterweg te bevorderen	2024 - 2027	Bespreken of de lijst met overslagpunten voor grote en zware transporten moet worden uitgebreid tot de gehele Rijn, met inbegrip van de uitbreiding van geschikte hubs voor deze transporten en over infrastructurele ondersteuning om de totstandkoming van een netwerk voor RoRo-transporten op de Rijn te bevorderen. Informatie bijeenbrengen over de aan de Rijn gelegen overslagplaatsen en hubs.	IEN (25) 48 = IEN/G (25) 48	IEN	II	→ 6
III-26-12	Beoordeling en voorbereiding van de goedkeuring van bouwwerkzaamheden, voor zover deze gevolgen voor de scheepvaart hebben	Vaste taak		1995-I-29	IEN/G	P ¹	

¹ P betekent 'permanent'.

Code	Taak	Termijn	Context en/of voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
III-26-13	Vaststelling van de beschikbaarheid van de sluizen in de Oberrhein	Vaste taak	Deelname aan de regelmatige bijeenkomsten ter afstemming van de stremming van de sluizen in de Oberrhein.	2007-II-6, IV	IEN/G	P	
III-26-14	Masterplan Rijn	2026 - 2027	Taken die de lidstaten moeten verrichten in het kader van de klimaatverandering. Het doel is om de Rijn als waterweg 'robuust' en beter bestand tegen de klimaatverandering te maken.	IEN (25) 92 = IEN/G (25) 82	IEN/G	I	
III-26-15	Vorbereidende werkzaamheden voor de komende Overeengekomen Lage Rivierstand	2026 - 2027	Vorbereidende werkzaamheden voor het controleren van de OLR om vast te stellen of de huidige procedure toekomstbestendig is ten aanzien van de klimaatverandering.	IEN (25) 93 rev. 1 = IEN/G (25) 83 rev. 1	IEN/G	I	

IV – Comité Politierglement

HOOFDTAKEN VAN HET COMITE RP:

Veiligheid van de scheepsbedrijfsvoering, scheepsbedrijfsvoering en gedrag in het verkeer;
River Information Services (RIS)

Code	Taak	Termijn	Context en/of voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
Veiligheid van het scheepsbedrijf, bedrijf van de schepen en gedrag in het verkeer							
IV-26-1	Bevordering van het gebruik van alternatieve brandstoffen in de binnenvaart – Voorschriften op het gebied van de veiligheid, met name voor het gebruik van waterstof als alternatieve energiebron, en de controlelijsten voor het bunkeren	2024 - 2027	RPR, ES-TRIN	2025-I-8 RP (25) 51 = RP/G (25) 50	RP/G (RV)	I	→5
IV-26-2	Aanpassing van de voorschriften inzake de aanwezigheid van scheepsbescheiden en andere documenten in elektronische vorm aan boord	2016 - 2027	Artikel 1.10 en bijlage 13 van het RPR	Besluiten 2022-II-14 2023-II-13 en 2024-II-10	RP/G (RV/G, STF, RIS/G)	II	→5
IV-26-3	Opstellen van voorschriften in het RPR voor het gebruik en de toepassing van de trackcontroleassistent in de binnenvaart (TGAIN)	2023 - 2027	Artikel 3.08 van het RPR	RP/G (23) 79 rev. 2 = RP (23) 89 rev. 2 = RIS/G (23) 49 rev. 2	RP/G (RIS/G)	I	→5

Code	Taak	Termijn	Context en/of voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
IV-26-4	Analyseren en – zo nodig - aanpassen van het RPR met betrekking tot geautomatiseerd varen. Het RPR met name analyseren om in kaart te brengen of er hiaten en hindernissen zijn die de ontwikkeling van het geautomatiseerd varen in de weg staan	2024 - 2027	RPR	RP/G (23) 11	RP/G (RIS/G)	I	→5
IV-26-5	Vorbereidende werkzaamheden over mogelijke vereisten en aanbevelingen met betrekking tot de centrales voor de besturing en controle van schepen op afstand (afstandsbesturingscentrales)	2022 - 2027	RPR	RP (21) 67 = RIS/G (21) 49 = RP/G (21) 64	RP/G (RIS/G)	II	→5
IV-26-6	Vorbereiding van een gemeenschappelijke bijeenkomst van de scheepvaart- en waterpolitie	2026 - 2027	RPR, ROSR, RSP	RP/G (25) 59	RP/G	II	
IV-26-7	Juridische classificatie van op afstand bestuurde waterdrones	2026 - 2027	RPR	RP/G (25) 42 = RP (25) 45 = RIS/G (25) 22	RP/G	I	→5

Code	Taak	Termijn	Context en/of voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
IV-26-8	Gemengd afmeren en schutten kegelschepen	2026 - 2027	RPR	RP/G (25) 52 = RP (25) 53 = RIS/G (25) 25	RP/G	I	→5
IV-26-9	Artikel 3.27 – Wijziging van de kentekening van schepen van controlerende autoriteiten	2026 - 2027	RPR	RP/G (25) 63 = RP (25) 57 = RIS/G (25) 30	RP/G	II	→5
IV-26-10	Volgen van de werkzaamheden ter herziening van de Europese Norm EN 14744 : 2005 met betrekking tot navigatielantaarns en de impact voor het RPR	2026 - 2027	RPR	RP (25) 90 = RP/G (25) 82 = RIS/G (25) 48	RP/G	II	→5
IV-26-11	Markering van de vaarweg en van obstakels	2024 - 2027	Bijlage 8, onderdeel III van het RPR	RP (25) 77 = RP/G (25) 56	RP/G	I	→5

Code	Taak	Termijn	Context en/of voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
Informatiediensten voor de binnenvaart							
IV-26-12	Uitbreiding van de elektronische meldplicht vanaf 1 december 2026 en voorbereiding van de volgende uitbreiding	2023 - 2027	Artikel 12.01 van het RPR	Besluiten 2023-I-8 2024-I-12 RP/G (23) 40 rev. 1 = RIS/G (23) 21 rev. 1 = RP (23) 39 rev. 1	RP/G (RIS/G)	I	→5
IV-26-13	Actualisering van de verwijzingen naar de ES-RIS in het RPR	2024 - 2027	RPR, ES-RIS	Besluit 2024-I-13	RP/G (RIS/G)	P ¹	
IV-26-14	Actualisering van de elektronische brochure en de CCR-informatiebrochure over de verplichte uitrusting met een Inland AIS-apparaat en een visualiseringssysteem voor elektronische kaarten	2022 - 2027	RPR	RP (25) 76 = RIS/G (25) 37 = RP/G (25) 71	RIS/G	P	

¹ P staat voor "permanent"

Code	Taak	Termijn	Context en/of voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
IV-26-15	Verdere uitwerking van de invoering van de verplichte weergave van het blauwe bord in Inland ECDIS	2014 - 2027	Artikel 4.07 van het RPR (Bijlage 5 van ES-TRIN)	RP (25) 70 = RIS/G (25) 34 = RP/G (25) 69	RP/G (RIS/G)	II	→5
IV-26-16	Beoordeling van de mogelijke gevolgen voor het RPR van het gebruik van jachtradarinstallaties, toekomstige halfgeleiderradars en radargegevens voor andere toepassingen	2022 - 2027	RPR	RP (25) 29 = RP/G (25) 34 = RIS/G (25) 19 RP (25) 75 = RIS/G (25) 35 = RP (25) 75 = RP/G (25) 70	RIS/G (RP/G)	I	
IV-26-17	Ontwikkeling van maatregelen om de cyberveerkracht te vergroten en de binnenvaartdiensten op de Rijn in stand te houden tijdens cyberaanvallen	2020 - 2027	RPR, ES-TRIN, ES-RIS	RP (25) 3 intern = RP/G (25) 10 intern = RIS/G (25) 11 intern = STF (25) 4 intern = STF/G (25) 12 intern	RIS/G RIS/G Cyber RP/G	I	→5

Code	Taak	Termijn	Context en/of voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
IV-26-18	Monitoring van de evolutie van het gebruik van ASM's (Application Specific Messages, specifieke berichten voor applicaties) en van AtoN's (Aids to Navigation, navigatie-ondersteuning)	2017 - 2027	Artikel 4.07 van het RPR	RP (24) 70 = RIS/G (24) 5 rev.2 = RP/G (24) 78 RP (24) 71 = RIS/G (24) 21 = RP/G (24) 79	RIS/G (RP/G)	II	→5
IV-26-19	Vorbereidende werkzaamheden voor een nieuwe digitale strategie	2016 - 2027		RP (21) 81 = RIS/G (21) 57 = RP/G (21) 72 RP (22) 26 = RP/G (22) 26 = RIS/G (22) 11 RP (23) 33m, punt 8	RP (RIS/G)	II	→5
IV-26-20	Uitrusting van op afstand bestuurde/geautomatiseerd varende binnenschepen met een Inland Voyage Data Recorder (IVDR)	2026 - 2027	RPR	RP (25) 52 = RP/G (25) 51 = RIS/G (25) 24 = RV/G (25) 33	RIS/G (RP/G)	I	→5

V – Comité sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding

HOOFDTAKEN VAN HET COMITÉ STF:

Rijnpatenten, kwalificaties en arbeidsomstandigheden van binnenschippers

Code	Taak	Duur	Context en/of voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
Actualiseringen van het RSP							
V-26-1	Compilatie van verbeteringspunten voor het RSP en voorbereiding van de eventuele bijbehorende wijzigingen	2022-2027	RSP	-	STF en STF/G	P	Punten 2 en 7 van de Verklaring van Mannheim
V-26-2	Begeleiding van de implementatie van het RSP, identificatie van geharmoniseerde oplossingen en samenwerking tussen de autoriteiten, actualisering van de lijsten en overzichten voor de implementatie van het RSP	2022-2027	RSP	-	STF en STF/G	P	
Geharmoniseerde tenuitvoerlegging van het RSP en samenwerking tussen autoriteiten							
V-26-3	Verduidelijken van de begrippen “intrekken”, “schorsen” en “invorderen” en, voor zover mogelijk, harmonisatie van de praktische benaderingen	2025-2027	RSP	STF/G (25) 21	STF/G	II	Punt 2 van de Verklaring van Mannheim
V-26-4	Vorbereiden van de beoordeling van de gevolgen van de beperking van het aantal binnenwatertrajecten met specifieke risico's	2026-2027	RSP	STF (25) 48 intern probleem-analyse DE	STF/G	II	Punten 5 en 7 van de Verklaring van Mannheim

Code	Taak	Duur	Context en/of voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
V-26-5	Beheer en evaluatie van de administratieve overeenkomsten	2010-2027	RSP		STF en STF/G	P	Punt 2 van de Verklaring van Mannheim
Innovatie: nieuwe technologieën, vergroening en flexibiliteit van de bemanningen							
V-26-6	Monitoren van de noodzaak van een juridisch kader voor de bemanningsleden aan boord van vaartuigen met alternatieve voortstuwingen	2024-2027	RSP		STF/G	I	Punt 4 van de Verklaring van Mannheim
V-26-7	Vorbereidende werkzaamheden voor de modernisering van de voorschriften voor de minimumbemanning	2026-2027	RSP – Hoofdstuk 19	STF (25) 43 rev.2 intern	STF/G	I	Punt 7 van de Verklaring van Mannheim
V-26-8	Vorbereidende werkzaamheden voor de modernisering van de functie van machinist	2027	RheinSchPersV	STF (25) 63 rev.1 intern probleem-analyse CH	STF/G	II	Punten 4 en 7 van de Verklaring van Mannheim
V-26-9	Monitoring van het initiatief van de Europese Commissie inzake bemanningen en e-tools	2022-2027	RSP – Hoofdstuk 19	PRE (23)m 9, 2.3	STF en STF/G	I	Punt 7 van de Verklaring van Mannheim
V-26-10	Het volgen van ontwikkelingen in proefprojecten en in kaart brengen van de mogelijke implicaties hiervan voor het RPN in verband met de toekomstige ontwikkelingen in het op afstand bestuurd varen	2025-2027	RSP	STF (23) 45 intern	STF en STF/G	I	Punt 7 van de Verklaring van Mannheim

Code	Taak	Duur	Context en/of voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
V-26-11	Formulering van adviezen over aanvragen tot ontheffing voor proefprojecten die worden ingediend bij het Klein Scheepvaartcomité in verband met de beroepskwalificaties en de bemanningen	2026-2027	RSP	Ontheffings-procedure voor proefproject en op het gebied van geautomatiseerd en op afstand bestuurd varen op de Rijn	STF, in samenwerking met RN	P	Punt 7 van de Verklaring van Mannheim
Attractiviteit van de sector							
V-26-12	Vergaren van gegevens over de certificaten in de lidstaten	2026	RSP	STF (25) 44 intern probleem-analyse CH	STF/G	I	Punt 7 van de Verklaring van Mannheim

VI - Comité Reglement van onderzoek

HOOFDTAKEN VAN HET COMITÉ RV:

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

Code	Taak	Duur	Context en/of voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
VI-26-1	Afgifte van aanbevelingen voor gelijkwaardigheden en afwijkingen in toepassing van artikel 2.20 van het ROSR	1996-2027	ROSR, artikel 2.20	-	RV/G	P	Maatregel V3 van de routekaart en paragraaf 5 van de Verklaring van Mannheim
VI-26-2	Aanpassing van het ROSR om rekening te houden met de publicatie van nieuwe edities van ES-TRIN en met nieuwe ontwikkelingen	2017-2026	ROSR, artikel 1.01, lid 25,	2017-II-20 2019-I-11 2020-II-22 2022-II-15 2024-II-1	RV/G - RV	P	Maatregel R1a van de routekaart
VI-26-3	Ondersteuning bij de tenuitvoerlegging van de maatregelen die worden voorgesteld in het implementatieplan van de routekaart van de CCR, met name: - Invoering van een internationaal label voor de bescherming van het milieu en klimaat: voorbereidende werkzaamheden voor de vaststelling van de ontwerpcriteria en de methode voor het meten van de uitstoot (in twee fasen) in overleg met alle betrokken actoren.	2021-2027	-	2021-II-36 (routekaart inzake de uitstoot) RV (23)m 35, punt 5 RV (21)m 23, punt 3.1	RV – ECO – IEN – DF	I	Maatregelen V1, V4, V6 en F3 van de routekaart en paragraaf 4 van de Verklaring van Mannheim

Code	Taak	Duur	Context en/of voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
	<ul style="list-style-type: none"> - Implementatie van een internationaal label voor de bescherming van het milieu en klimaat: vaststelling van de scenario's voor de tenuitvoerlegging en bijbehorende acties, uitwisseling met de betrokken actoren met het oog op de implementatie van dit toekomstige label, vaststelling van de succes- en faalfactoren. - Bijwerking van de lijst van innoverende schepen - Vergaren van gegevens op jaarbasis over de uitstoot van broeikasgassen en andere verontreinigende stoffen - Bevorderen van onderzoeks- en innovatieprojecten - Bijdragen aan de volgende fasen zoals voorzien in hoofdstuk 6 van de routekaart (dat wil zeggen voornamelijk tegen 2025 verslag uitbrengen over de vooruitgang en evalueren of het nodig is de studies ten aanzien van de technologieën te herzien en de scope van de routekaart uit te breiden). 						
VI-26-4	<p>Analyse van de strategische vraagstukken om aan CESNI een collectieve oplossing voor te stellen voor het behoud van bepaalde schepen in relatie tot het aflopen van de langlopende overgangsbepalingen in ES-TRIN</p>	2023-2026	ROSR, ES-TRIN	PRE (23) 18	RV/G - RV	I	-

Code	Taak	Duur	Context en/of voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
VI-26-5	Analyse van de strategische vraagstukken met betrekking tot mogelijke eisen en aanbevelingen inzake afstandsbesturingscentrales	2025-2027	ROSR, ES-TRIN	RV (21) 62 RV/G (22) 37 rev. 1 = RN (23) 9 RV (23) 12 = RN (23) 12	RVG – RN - RN	II	Paragraaf 5 van de Verklaring van Mannheim
VI-26-6	Verduidelijking van de procedure voor de erkenning van classificatiebureaus door de CCR	2027	ROSR, Besluit 1999-III-7	RV (21) 55 RV/G (23) 8 = RV (23) 3 RV/G (25) 5 intern	RV	II	-
VI-26-7	In samenwerking met de Comités IEN en ECO, in de gaten houden of er geen hindernissen of leemten zijn in de regelgeving tegen de achtergrond van de aanpassing van schepen aan laagwater en zo nodig een afgestemd voorstel uitwerken ter attentie van CESNI.	2022-2027	ROSR, ES-TRIN	RV (22)m 79, punt 9	RV/G	II	-
VI-26-8	Taken die kunnen voortvloeien uit het werkprogramma van CESNI, het Comité Politierglement, het Economisch Comité, het Klein Scheepvaartcomité, een ander comité of het voorzitterschap van de CCR op basis van een specifiek mandaat of een probleemanalyse	2021-2027	-	-	RVG – RV	II	-

VII – Kleiner Scheepvaartcomité

HOOFDTAKEN VAN HET COMITÉ RN:

Sturing en coördinatie van de werkzaamheden met betrekking tot geautomatiseerd varen

Code	Taak	Termijn	Context en/of voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
VII-26-1	Behandeling van de verzoeken om een aanbeveling in het kader van de reglementen van de CCR	Perma- nent		Besluit 2020-II-21	RN	P	→5
VII-26-2	Monitoring van de acceptatie en toepassing van de internationale definitie van de automatiseringsniveaus in de binnenvaart, met name buiten de CCR	Perma- nent		Besluiten 2018-II-16, 2020-II-21 en 2022-II-17	RN	P	→5
VII-26-3	Opstelling van een woordenlijst over geautomatiseerd varen en op afstand bestuurde vaartuigen in de drie werktalen van de CCR plus het Engels	Perma- nent		RN (25) 35 Termino- logie : https://www.ccr-zkr.org/12050000-nl.html#05	RN	P	→5
VII-26-4	Overzicht van de proefprojecten op het gebied van geautomatiseerd varen en op afstand bestuurde vaartuigen	Perma- nent		Besluit 2018-II-16 automation.ccr-zkr.org	RN	P	→5

Code	Taak	Termijn	Context en/of voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
VII-26-5	Actualisering van de kaderdocumenten voor een proefproject op de Rijn, rekening houdend met de opgedane ervaring	Permanente		Speciale webpagina van de CCR: https://www.ccr-zkr.org/12050000-nl.html#04	RN	I	→5
VII-26-6	Verzamelen van informatie over de ervaring die is opgedaan in het kader van proefprojecten voor geautomatiseerd varen en op afstand bestuurde vaartuigen	Permanente		Besluit 2020-II-21	RN	P	→5
VII-26-7	Ontwikkeling van een procedure voor de evaluatie van de resultaten van afgeronde proefprojecten die een aanbeveling van de CCR hebben gekregen	2023-2027		RN (24) 43 intern	RN	II	→5
VII-26-8	Coördinatie van de werkzaamheden met betrekking tot geautomatiseerd varen in overleg met de andere comités van de CCR (STF, RV, RP, en wanneer de situatie daarom vraagt, IEN, MD en DF)	Permanente		Besluit 2020-II-21	RN	P	→5

Code	Taak	Termijn	Context en/of voorschrift	Basis	Toewijzing	Prioriteit	Verklaring van Mannheim en/of routekaart van de CCR
VII-26-9	Coördinatie van de werkzaamheden met betrekking tot de afstandsbesturingscentrales in overleg met de andere comités van de CCR (STF, RV, RP en, wanneer de situatie daarom vraagt, IEN, MD en DF)	Perma-nent		RN (23) 12 = RP (23) 14 = RP/G (23) 28 = RV (23) 12 = RV/G (23) 13 = STF (23) 15 = STF/G (23) 6 = DF (23) 16; RN (23) 31 = RP (23) 41 = RP/G (23) 43 = RV (23) 40 = RV/G (23) 31 = STF (23) 18 = STF/G (23) 18 = DF (23) 24	RN	P	→5
VII-26-10	Monitoring van de ontwikkeling van technologieën die nuttig kunnen zijn voor het geautomatiseerd varen, zoals 'intention sharing'	Perma-nent		Besluiten 2020-II-21, 2023-II-15, 2023-II-16 en 2023-II-17	RN	P	→5

PROTOCOL 6
Voorzitterschap en plaatsvervangend voorzitterschap van de comités
voor de periode 2026-2027

Besluit

De Centrale Commissie

keurt de in de bijlage vermelde tabel betreffende het voorzitterschap en het plaatsvervangend voorzitterschap van de organen van de Centrale Commissie voor de periode 2026-2027 goed.

Bijlage

Bijlage bij het protocol 6

Voorzitterschap van de comités voor de periode 2026-2027

PERIODE	ORGANEN									
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF	RN
Voorzitterschap 2026/2027	CH	CH	NL	FR	CH	FR	NL	CH	BE	DE

Vicevoorzitterschap van de comités voor de periode 2026-2027

PERIODE	ORGANEN									
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF	RN
Vicevoorzitterschap 2026/2027	DE	DE	BE	NL	BE	NL	CH	DE	FR	CH

III. Algemene en juridische zaken

PROTOCOL 7 **Toekenning van de status van waarnemersstaat aan de Republiek Moldavië**

Besluit

De Centrale Commissie,

I.

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

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

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

gezien het belang van de Republiek Moldavië bij de binnenvaart en haar wens bij te dragen tot de ontwikkeling van de binnenvaart

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

II.

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

PROTOCOL 8 **Interpretatieverzoek van de Overeenkomst van 1952**

Besluit

De Centrale Commissie

heeft kennis genomen van het rapport dat is opgesteld door de rapporteur die is aangewezen door haar Comité Binnenvaartrecht,

en geeft haar secretaris-generaal opdracht de bijgevoegde brief aan de klagers te sturen.

Bijlage

Bijlage bij het protocol 8

Meester,

1. De Centrale Commissie heeft de klacht onderzocht van de drie Belgische rechtspersonen die u vertegenwoordigt (Belgische Federatie der Brandstoffenhandelaars, De Wit Bunkering) en Roose B.V.B.A.), ingediend op basis van:
 - artikel 4 van de Overeenkomst betreffende het douane- en belastingregime voor gasolie die in de Rijnvaart als boordvoorraad wordt verbruikt, gesloten te Straatsburg op 16 mei 1952 (hierna "Overeenkomst van 1952" genoemd), en
 - artikel 45, onder a), van de Rijnvaartakte.
2. De Centrale Commissie wenst er allereerst op te wijzen dat de reikwijdte en de rechtskracht van de Overeenkomst van 1952 betreffende het douane- en belastingregime voor gasolie, die in de Rijnvaart als boordvoorraad wordt verbruikt, niet op zichzelf moeten worden beoordeeld, maar in het licht van de Herziene Rijnvaartakte.
3. In dit verband moet in herinnering worden gebracht dat de Overeenkomst van 1952 tot stand is gekomen in een context waarin er een verschil in brandstofprijzen bestond tussen de Rijnsoeverstaten, wat één staat ertoe heeft gebracht de aan de nationale scheepvaart geleverde gasolie te subsidiëren en een belasting te heffen op de gasolie die aan de niet-nationale Rijnvaart werd geleverd.

Tegen deze achtergrond had de Overeenkomst van 1952 tot doel weer tot een gelijke behandeling tussen vervoerders in de binnenvaart te komen. Daartoe voorzag de Overeenkomst in een verbod op douanerechten, belastingen en elke andere wetgevende maatregel die de scheepvaart in een bepaalde Rijnsoeverstaat kan bevoordelen.

In de Overeenkomst wordt voor brandstoffen dus het beginsel van gelijke behandeling toegepast dat is vastgelegd in het laatste lid van artikel 4 van de Herziene Rijnvaartakte: *"de tot de Rijnvaart behorende schepen en hun ladingen [worden] in alle opzichten op dezelfde voet behandeld als de eigen schepen en hun ladingen."*

4. De Commissie plaatst echter vraagtekens bij het vermeende verband tussen de Overeenkomst en artikel 3 van de Herziene Rijnvaartakte, waarin is bepaald dat van vaartuigen die de Rijn bevaren geen rechten zullen worden geheven *"die uitsluitend op het uitoefenen van de scheepvaart zijn gegrond"*. De Overeenkomst van 1952 verbiedt immers niet alleen dat de staten discriminerende belastingen of douanerechten heffen. Zij voorziet in een volledige belastingvrijstelling voor gasolie. Daarmee grijpt de Overeenkomst rechtstreeks in op belastinggebied, hetgeen niet mag worden verward met de kwestie van de heffingen op de scheepvaart waarop de Herziene Rijnvaartakte betrekking heeft.
5. In het licht van het voorgaande moet worden vastgesteld dat de Overeenkomst van 1952 nauw verband houdt met bepaalde aspecten van de Herziene Rijnvaartakte, maar zich op andere punten duidelijk daarvan onderscheidt. Deze ambivalente verhouding komt tot uiting in het feit dat de Overeenkomst eerder de vorm heeft van een op zichzelf staand instrument dan van een protocol tot wijziging van de Herziene Rijnvaartakte. Deze bijzonderheid maakt dat de Overeenkomst van 1952 in samenhang met de Herziene Rijnvaartakte moet worden geïnterpreteerd en toegepast, waarbij ruimte wordt gelaten voor een zekere beoordelingsmarge.
6. De vraag die in de eerste plaats aan de Commissie wordt voorgelegd, is of de Overeenkomst van 1952 niet alleen betrekking heeft op gasolie, zoals uit de tekst blijkt, maar op alle brandstoffen die in de binnenvaart worden verbruikt.

Verskillende factoren rechtvaardigen een interpretatie waarbij voor de toepassing van de Overeenkomst alle brandstoffen worden gelijkgesteld met gasolie. Aangezien gasolie in 1952 de enige beschikbare brandstof voor vervoerders in de binnenvaart was, zouden vanuit een evolutieve interpretatie alternatieve brandstoffen op dezelfde wijze als gasolie kunnen worden vrijgesteld van belasting. Dit lijkt te zijn gebeurd in sommige Rijnsoeverstaten, die de in de Overeenkomst van 1952 vastgelegde belastingvrijstelling hebben uitgebreid tot alle brandstoffen. In een ander regelgevingskader, namelijk het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI), zien we dat biobrandstoffen worden gelijkgesteld met gasolie voor de berekening van de in dit Verdrag voorziene afvalverwijderingsbijdrage.

Rekening houdend met het voorgaande acht de Commissie het aannemelijk om ervan uit te gaan dat alle brandstoffen onder de in de Overeenkomst van 1952 vastgelegde verbodsbepalingen vallen.

7. In het verzoek wordt er vervolgens op gewezen dat de in Nederland ingevoerde maatregel, die Nederlandse bunkerbedrijven toestaat hernieuwbare brandstofeenheden (HBE's) te verhandelen, tot gevolg heeft dat het substantieel prijsverschil tussen Diesel EN590 en HVO Class III kan worden beperkt tot 50 €/m³, terwijl het prijsverschil zonder deze maatregel 768 €/m³ zou zijn, waarbij de vraag wordt opgeworpen of deze maatregel in strijd is met artikel 2 van de Overeenkomst van 1952.

Voor zover zij het principe van de uitbreiding van het toepassingsgebied van de Overeenkomst tot biobrandstoffen erkent, is de Commissie van oordeel dat zij bij de toepassing daarvan een redelijke benadering moet volgen, die rekening houdt met de bijzondere aard van deze alternatieve brandstoffen.

Overheden moeten in het belang van de milieubescherming stimulerende maatregelen treffen om de ontwikkeling van biobrandstoffen te bevorderen. Zo beoogt de Europese Green Deal een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen met 55% tegen 2030. Ook Zwitserland streeft naar koolstofneutraliteit tegen 2050. Evenzo heeft de CCR een routekaart opgesteld om de uitstoot van broeikasgassen door de binnenvaart tegen 2050 nagenoeg uit te bannen. Om deze ambitieuze doelstellingen te halen, moeten begeleidende maatregelen worden getroffen die van invloed kunnen zijn op de prijs van biobrandstoffen. Het zou niet mogelijk zijn dergelijke maatregelen, die op Europees en nationaal niveau en op het niveau van de Rijnvaart worden uitgewerkt, te verbieden zonder daarmee de ontwikkeling van deze biobrandstoffen in de binnenvaart in gevaar te brengen.

De Commissie is daarom van oordeel dat niet alle maatregelen die volgens de Overeenkomst zijn verboden, maar alleen die maatregelen die de prijsvorming dusdanig beïnvloeden dat zij afbreuk kunnen doen aan de gelijke behandeling tussen vervoerders in de binnenvaart, in strijd kunnen zijn met de Overeenkomst van 1952 en met artikel 4 van de Herzene Rijnvaartakte.

8. In dit verband vestigt de Commissie de aandacht op het feit dat het concurrentievermogen van de binnenvaart in de overige Rijnsoeverstaten door deze maatregel niet wordt aangetast, aangezien exploitanten immers fossiele brandstoffen kunnen blijven gebruiken, die in ieder geval goedkoper blijven. Vanuit dit perspectief is er dus geen sprake van een schending van het beginsel van gelijke behandeling.

Bovendien staat, juridisch gezien, niets eraan in de weg dat schepen die niet tot de Nederlandse vloot behoren, in Nederland biobrandstoffen komen bunkeren.

9. Voorts wijzen de indieners van het verzoek erop dat Nederlandse bunkerbedrijven door deze maatregel een financieel voordeel hebben ten opzichte van bepaalde in België en andere Rijnsoeverstaten gevestigde bunkerbedrijven.

De Commissie merkt echter op dat de Overeenkomst van 1952, geïnterpreteerd in het licht van de Herziene Rijnvaartakte, voornamelijk beoogt maatregelen te verbieden die het gelijke speelveld en de gelijke behandeling tussen vervoerders in de binnenvaart kunnen beïnvloeden. De in het licht van de Herziene Rijnvaartakte geïnterpreteerde Overeenkomst heeft daarentegen niet tot doel gelijke behandeling tussen bunkerbedrijven te waarborgen. Dit aspect kan dus niet in het kader van de Overeenkomst worden beoordeeld.

10. In antwoord op een specifiek punt dat door de indieners van het verzoek aan de orde is gesteld, is de Commissie van oordeel dat er geen reden is om de door Nederland getroffen maatregel te beoordelen in het licht van artikel 3 van de Herziene Rijnvaartakte, aangezien tussen de Overeenkomst en deze bepaling geen kennelijk verband bestaat, zoals uiteengezet in punt 3.
11. Concluderend is de Centrale Commissie van oordeel dat de door de Nederlandse overheid getroffen maatregel niet in strijd is met de Overeenkomst van 1952 en artikel 4 van de Herziene Rijnvaartakte.

IV. Economische aspecten

PROTOCOL 9 Economische situatie in de Rijnvaart

Besluit

De Centrale Commissie,

gelet op het mondeling verslag van de voorzitter van het Economisch Comité,

neemt kennis van het verslag over de economische situatie in de Rijnvaart in de eerste helft van 2025 en de vooruitzichten voor de tweede helft van het jaar.

Bijlage

1. Over de Rijn vervoerde hoeveelheden

Gevolgde methode

In eerdere verslagen werd onder de Rijnvaart het vervoer verstaan tussen Bazel en de Duits-Nederlandse grens. In dit concept, dat ook wordt aangeduid met “traditioneel Rijnvervoer”, werd geen rekening gehouden het vrachtvervoer over het Nederlandse gedeelte van de Rijn.

In samenwerking met Rijkswaterstaat werd vanaf 2023 een mogelijkheid gevonden het vrachtvervoer over de Nederlandse Rijn in de dataset op te nemen. Hiervoor werd om te beginnen het geografische gebied afgebakend. Dat houdt in dat vastgelegd werd, welke waterwegen in Nederland tot de Rijn moeten worden geteld.¹ Er is ook rekening gehouden met de verbinding tussen de Rijn en de haven van Antwerpen (Rijn-Schelde-verbinding), hetgeen weerspiegeld wordt in het hoge volume aardolie- en chemische producten die op de Nederlandse Rijn worden waargenomen.

Bovendien werden in 2024 gedetailleerdere gegevens van VNF over de delen van de Oberrhein opgenomen met betrekking tot het verkeer tussen Franse Rijnhavens en tussen Zwitserse en Franse Rijnhavens voor de jaren vanaf 2020. Opgemerkt moet worden dat deze laatste minder dan 1% van alle vervoersvolumes op de hele Rijn vertegenwoordigen.

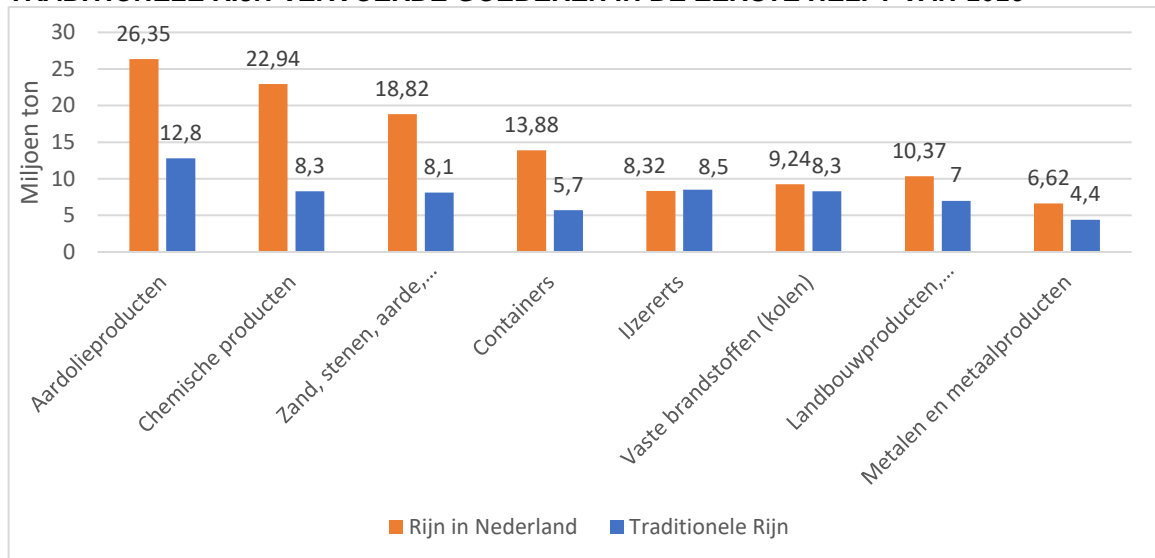
De onderstaande grafiek toont de in de eerste helft van 2025 vervoerde goederen voor de Nederlandse Rijn (bron: berekening op basis van gegevens van Rijkswaterstaat), alsmede voor de traditionele Rijn (bron: berekening op basis van gegevens van Destatis en VNF).

De hoeveelheden voor beide Rijn gedeeltes mogen niet bij elkaar worden opgeteld, omdat dit tot dubbele tellingen zou leiden. Een groot gedeelte van de in Nederland vervoerde goederen wordt namelijk verder vervoerd over de traditionele Rijn.

In deze grafiek kan worden afgelezen dat op de Nederlandse Rijn aanzienlijk meer vloeibare goederen worden vervoerd dan over de traditionele Rijn. Ook het vervoer van zand, stenen, aarde en bouwmaterialen, alsook containers is op het Nederlandse deel van de Rijn duidelijk meer dan op de traditionele Rijn.

¹ Onderzochte waterwegen: Waal, Hollands Diep, Boven-Merwede, Oude Maas, Dordtsche Kil, Beneden-Merwede, Lek, Nieuwe Maas, Noord, Nieuwe Merwede, Nieuwe Waterweg, Amsterdam-Rijnkanaal, Rijn-Scheldeverbinding, Hartelkanaal, IJssel

AFBEELDING 1: TOTALE HOEVEELHEID OVER DE NEDERLANDSE RIJN EN TRADITIONELE RIJN VERVOERDE GOEDEREN IN DE EERSTE HELFT VAN 2025



Bron: berekening van de CCR op basis van gegevens van Rijkswaterstaat en Destatis

Economische randvoorwaarden

Het Internationaal Monetair Fonds voorspelt voor 2025 wereldwijd gezien een groei van +3,0% en voor 2026 van +3,1%. Dit ligt iets onder de waarde voor 2024 en onder de gemiddelde waarden over een langere periode gezien. Voor geavanceerde economieën wordt een langzamere groei verwacht (rond de +1,5% tot +1,6%), terwijl de drempel- en ontwikkelingslanden een sterkere groei zouden kunnen gaan tonen.

Wat de afzonderlijke industrietakken betreft, was de eerste helft van het jaar voor de chemische industrie in EU-27 eerder teleurstellend: de vraag was zwak, het ondernemingsklimaat verslechterde en het concurrentievermogen bleef onder het gemiddelde van de tijd voor de pandemie (2014-2019). Een van de grootste problemen is dat de Europese gasprijzen zeer hoog blijven en in de periode van januari tot juli 2025 ongeveer drie keer hoger waren dan in de VS, wat het concurrentievermogen van de chemische industrie in Europa nadelig beïnvloedde.

De capaciteitsbenutting lag in de chemische industrie in de EU-27 bij ongeveer 74,6% en daarmee duidelijk onder het langetermijngemiddelde van de EU en het gemiddelde van de VS. Het handelsoverschot voor chemische producten liep terug in de EU-27: van januari tot juni 2025 daalde het handelsoverschot voor chemicaliën ten opzichte van dezelfde periode het jaar ervoor van 24,4 mld. euro naar 20,1 mld. euro. Voor het gehele jaar 2025 wordt een daling van de productie verwacht, waardoor de groei die in 2024 werd waargenomen, om zou slaan in het omgekeerde.

De Duitse productie van ruwstaal is in de eerste helft van 2025 met -11,6% afgenomen in vergelijking met de eerste helft van 2024 en kwam daarmee te liggen op 17,1 miljoen ton. De daling was vooral zeer uitgesproken bij de productie van oxystaal (daarbij maakt men gebruik van cokeskolen en ijzererts). De staalproductie door middel van een vlamboogoven (waarbij staalschroot gebruikt wordt) liep eveneens terug, hoewel minder sterk (al naar gelang de maand ongeveer 3 tot 7%). De binnenlandse vraag in de industriële branches die belangrijk zijn voor de vraag naar staal (bouwsector, automobielinindustrie en machinebouw) is zwak; als belastende factoren worden nadelen genoemd vanwege de standplaatskosten (energie, netwerk-/datakosten) en concurrentie door geïmporteerd staal.

Hoge energiekosten zetten de chemie- en staalindustrie nog steeds onder druk. De aanhoudende onzekerheid in het handelsbeleid (douanerechten, CO₂-voorschriften, etc.) remt investeringen en drukt de vraag. De zwakke ontwikkeling van de chemie- en staalindustrie weerspiegelt zich in een daling van het vervoer van chemische producten en ijzererts over de binnenwateren (zie de onderstaande tekst).

De cijfers over het zeecontainervervoer wijzen erop dat de wereldhandel in de eerste helft van 2025 veerkrachtiger was dan verwacht, hoewel de onzekerheid over de vooruitzichten toeneemt. Ook de algemene RWI/ISL-containeroverslag-index¹ liet zien dat de wereldhandel in de eerste zes maanden van 2025 relatief robuust was. Dit is het containervervoer over de binnenwateren ten goede gekomen (zie de tekst over de ontwikkeling van het vervoer over de Rijn).

Hydrologische randvoorwaarden²

In de eerste helft van 2025 en ook in de eerste negen maanden van het jaar was er geen enkele dag waarop de waterstand bij Kaub onder de Overeengekomen Lage Rivierstand (OLR) lag. Dit neemt echter niet weg dat er twee fasen waren waarin de waterstanden sterk daalden. Deze beide fasen waren enerzijds in maart en april 2025 en anderzijds juni en begin juli 2025.

Op 13 april 2025 lag de gemiddelde dagwaarde bij Kaub bij 79 cm, en dus slechts weinig boven de OLR voor deze plaats (die 77 cm bedraagt). De waterstanden werden weer beter in mei, voordat in juni het waterpeil weer begon te zakken. Het minimum in juli werd bereikt op 6 juli 2025, toen 96 cm gemeten werd.

De onderstaande tabel geeft aan op hoeveel dagen het gemeten peil bij verschillende peilschalen in de eerste negen maanden van 2024 en 2025 onder de Overeengekomen Lage Rivierstand lag. Als meer algemene trend kan men hier aflezen dat er zich in 2025 weliswaar geen laagwaterdagen bij Kaub voordeden, maar wel bij andere peilschalen langs de traditionele Rijn. Dit gold met name voor de peilschalen aan de Oberrhein (Bazel, Maxau) en Mittelrhein (Oestrich). Tegelijkertijd moet opgemerkt worden dat het aantal dagen met een onderschrijding van de OLR in het gehele jaar 2024 voor alle hier genoemde peilschalen 0 bedroeg. Daarom moet de conclusie getrokken worden dat de omstandigheden qua waterstanden in de eerste helft van 2025 ongunstiger waren dan in dezelfde periode van het jaar ervoor. Een vergelijking van de maandelijkse transporthoeveelheden tussen 2024 en 2025 laat echter een gering negatief effect van de waterstanden in april 2025 op de transportvraag zien.

TABEL 1: AANTAL DAGEN WAAROP DE WATERSTAND ONDER DE OVEREENGEKOMEN LAGE RIVIERSTAND LAG (OLR), PERIODE: KW1-KW3 2024 EN KW1-KW3 2025

Meetpunt	Aantal dagen waterstand < OLR in KW1-KW3 2024	Aantal dagen waterstand < OLR in KW1-KW3 2025
Bazel	0	12
Maxau	0	10
Oestrich	0	7
Kaub	0	0
Keulen	0	0
Duisburg-Ruhrort	0	0
Emmerich	0	3

Bron: analyse van de CCR op basis van gegevens van de Waterweg- en scheepvaartautoriteit van de Duitse Bondsstaat (WSV), verstrekt door de Duitse federale instantie voor hydrologie (BfG).

¹ <https://www.isl.org/en/services/rwiisl-container-throughput-index>

² Bron: gegevens over de waterstanden van de Waterweg- en scheepvaartautoriteit van de Duitse Bondsstaat (WSV), verstrekt door de Duitse federale instantie voor hydrologie (BfG)

De ontwikkeling van het vervoer over de Rijn in de eerste helft van 2025

De ontwikkeling van het vervoer van de Rijn in de eerste helft van 2025 weerspiegelde enerzijds de algemene economisch ontwikkelingen en anderzijds ook de sectoraal-structurele. Bij het containervervoer leidde dit tot een lichte stijging met +1,0%. Daar kan echter niet de conclusie aan worden verbonden dat er een omkering is in de jarenlange dalende trend in het containervervoer. Het is eerder zo dat het containervervoer zich enigszins gestabiliseerd heeft.

Het vervoer van droge bulkclading toonde opnieuw een negatieve ontwikkeling, wat vooral samenhang met twee marktsegmenten (zand, stenen, aarde en bouwmaterialen aan de ene kant en ijzererts aan de andere kant). Het vervoer van vaste brandstoffen was het enige marktsegment in het drogeladingvervoer dat – tegen de trend van de laatste jaren in – een positieve ontwikkeling toonde. De redenen voor de stijging in het vervoer van kolen waren ten eerste het aanvullen van de voorraden, ten tweede de lage kolenprijs en ten derde - tot slot - minder zon en wind, waardoor de alternatieve energieproductie later uitviel en er meer kolen moest worden ingezet.

De cijfers van de vervoersvraag naar droge bulk toont sinds 2022 een negatieve trend. Naast andere factoren zal hier ook de laagwaterperiode in 2022 een rol bij gespeeld hebben. Een andere reden is de teruglopende macro-economische en industriële ontwikkeling in deze periode (zie het hoofdstukje “Economische randvoorwaarden”).

TABEL 2: VERVOERSVOLUME OP DE GEHELE RIJN IN DE EERSTE HELFT VAN 2022, 2023, 2024 EN 2025 NAAR TYPE LADING

	Eerste helft van het jaar (mln. t)				2025/2024 in %
	2022	2023	2024	2025	
Totale vervoer	155,74	145,69	143,58	135,03	-6,0
Droge lading	74,61	69,15	64,00	58,65	-8,4
Vloeibare lading	54,49	52,77	55,65	50,94	-8,5
Goederen in containers*	17,57	14,77	14,60	14,74	+1,0

Bronnen: Destatis, VNF, Rijkswaterstaat, analyse van de CCR

* Met inbegrip van het gewicht van de lege container

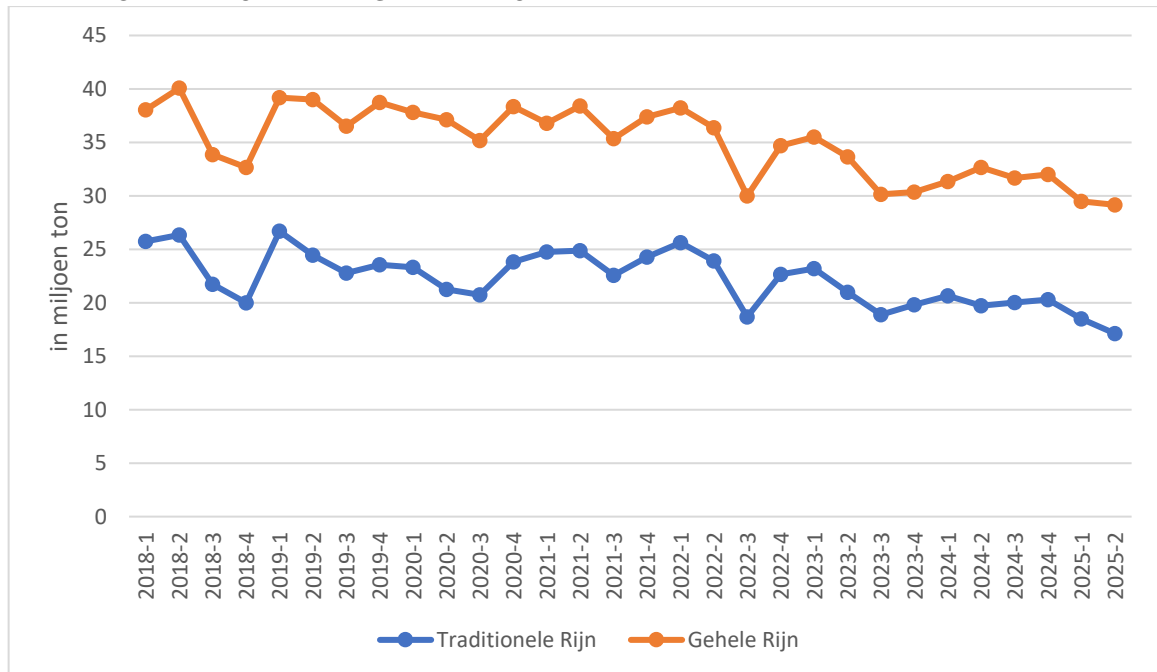
TABEL 3: VRACHTVERVOER OVER DE GEHELE RIJN IN DE EERSTE HELFT VAN 2022, 2023, 2024 EN 2025 PER BELANGRIJKSTE GOEDERENSEGMENT *

	HJ1 2022 in mln. t	HJ1 2023 in mln. t	HJ1 2024 in mln. t	HJ1 2025 in mln. t	Verandering 2025/2024 in %
Aardolieproducten	30,7	31,7	32,8	30,8	-6,2
Chemische producten	26,1	22,8	24,7	22,6	-8,4
Zand, stenen, aarde, bouwmaterialen	26,4	25,7	23,5	21,4	-8,5
Containers	17,5	14,8	14,6	14,7	+0,9
Landbouwproducten, levensmiddelen en veevoeders	15,2	13,6	14,0	13,2	-5,5
IJzererts	11,1	11,3	11,5	8,9	-22,8
Vaste brandstoffen (kolen)	14,4	11,8	8,6	9,5	+10,9
Metaal en metaalproducten	8,3	7,5	7,5	7,5	+0,1

Bronnen: Destatis, VNF, Rijkswaterstaat, analyse van de CCR

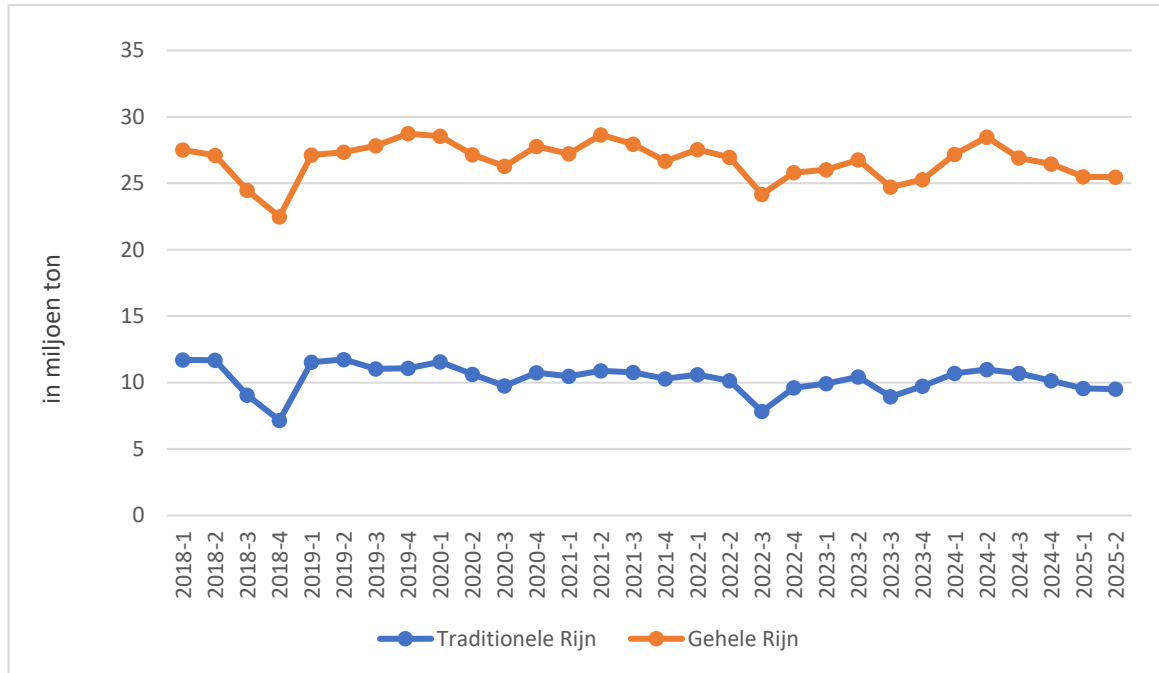
* Het totaal van deze geselecteerde goederensegmenten komt niet overeen met het totaal van het vervoer.

AFBEELDING 2: VERVOERSVOLUME VOOR DROGE BULKGOEDEREN OP DE TRADITIONELE RIJN EN DE GEHELE RIJN PER KWARTAAL



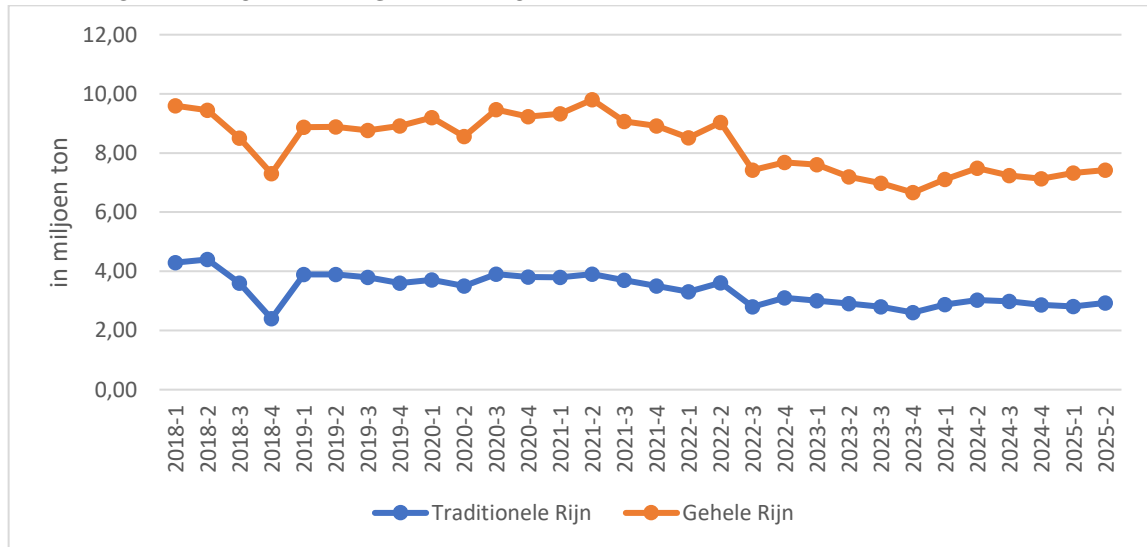
Bronnen: berekening van de CCR op basis van gegevens van Destatis, VNF (vanaf 2020) en Rijkswaterstaat

AFBEELDING 3: VERVOERSVOLUME VOOR VLOEIBARE BULKGOEDEREN OP DE TRADITIONELE RIJN EN DE GEHELE RIJN PER KWARTAAL



Bronnen: berekening van de CCR op basis van gegevens van Destatis, VNF (vanaf 2020) en Rijkswaterstaat

AFBEELDING 4: HOEVEELHEID VERVOERDE GOEDEREN IN CONTAINERS OP DE TRADITIONELE RIJN EN DE GEHELE RIJN PER KWARTAAL



Bronnen: berekening van de CCR op basis van gegevens van Destatis, VNF (vanaf 2020) en Rijkswaterstaat

2. Vervoersvolume in de Rijnoverstaten

De volgende tabellen 3 tot en met 6 laten zien hoe hoog de vervoerde hoeveelheden van 2022 tot 2025 steeds in de eerste helft van het jaar in de CCR-lidstaten waren en hoe zij zich procentueel hebben ontwikkeld in 2025/2024. De cijfers tonen voor de eerste helft van 2025 een daling van het totale transportvolume voor alle Rijnoverstaten. Verder is zowel het vervoer van droge bulk als het vervoer van vloeibare bulkgoederen afgenomen. Daar staat tegenover dat het containervervoer in alle Rijnoverstaten gestegen is. De cijfers voor België voor de eerste zes maanden van 2025 waren bij het opstellen van dit verslag nog niet beschikbaar.

TABEL 4: DOOR DE BINNENVAART VERVOERDE HOEVEELHEDEN GOEDEREN IN DE RIJNOEVERSTATEN IN DE EERSTE HELFT VAN 2022, 2023, 2024 EN 2025 *

	Eerste helft van het jaar 2022 in mln. t	Eerste helft van het jaar 2023 in mln. t	Eerste helft van het jaar 2024 in mln. t	Eerste helft van het jaar 2025 in mln. t	Verandering eerste helft van het jaar 2025/ eerste helft van het jaar 2024 in %
Nederland	180,9	169,6	166,7	161,9	-2,9
Duitsland	97,8	90,4	87,1	85,3	-2,1
België	84,7	83,4	81,7	79,5	-2,7
Frankrijk	25,5	22,3	22,7	20,3	-10,6
Zwitserland	2,3	2,8	2,7	2,3	-14,2

Bronnen: Centraal Bureau voor de Statistiek, Destatis, Eurostat [iww_go_qnave], Voies Navigables de France, Schweizerische Rheinhäfen.

* De veranderingpercentages zijn gebaseerd op exacte cijfers met meerdere plaatsen achter de komma.

TABEL 5: VERVOER VAN DROGE LADING

	Eerste helft van het jaar 2022 in mln. t	Eerste helft van het jaar 2023 in mln. t	Eerste helft van het jaar 2024 in mln. t	Eerste helft van het jaar 2025 in mln. t	Verandering eerste helft van het jaar 2025/ eerste helft van het jaar 2024 in %
Nederland	95,9	88,5	84,6	81,3	-3,9
Duitsland	56,7	51,6	47,1	45,4	-3,6
België	41,7	42,0	40,2	40,4	+0,4
Frankrijk	20,4	17,8	17,9	15,7	-12,1
Zwitserland	1,3	1,2	1,1	1,2	+1,2

Bronnen: Centraal Bureau voor de Statistiek, Destatis, Eurostat [iww_go_qnave], Voies Navigables de France, Schweizerische Rheinhäfen en Stat.Bel.

TABEL 6: VERVOER VAN VLOEIBARE LADING

	Eerste helft van het jaar 2022 in mln. t	Eerste helft van het jaar 2023 in mln. t	Eerste helft van het jaar 2024 in mln. t	Eerste helft van het jaar 2025 in mln. t	Verandering eerste helft van het jaar 2025/ eerste helft van het jaar 2024 in %
Nederland	60,7	60,6	61,7	59,4	-3,8
Duitsland	24,1	24,2	25,1	24,6	-2,1
België	31,7	31,9	33,2	31,3	-5,7
Frankrijk	3,1	2,8	3,1	2,9	-9,3
Zwitserland	0,8	1,5	1,5	1,1	-25,8

Bronnen: Centraal Bureau voor de Statistiek, Destatis, Eurostat [iww_go_qnave], Voies Navigables de France, Schweizerische Rheinhäfen en Stat.Bel.

TABEL 7: VERVOER VAN GOEDEREN IN CONTAINERS

	Eerste helft van het jaar 2022 in mln. t	Eerste helft van het jaar 2023 in mln. t	Eerste helft van het jaar 2024 in mln. t	Eerste helft van het jaar 2025 in mln. t	Verandering eerste helft van het jaar 2025/ eerste helft van het jaar 2024 in %
Nederland	24,3	20,4	20,4	21,2	+4,0
Duitsland	9,6	8,5	8,3	8,5	+2,0
België	10,3	8,6	8,0	7,3	-7,7
Frankrijk	2,0	1,7	1,7	1,8	+2,6
Zwitserland *	0,76	0,63	0,53	0,63	+17,3

Bronnen: Centraal Bureau voor de Statistiek, Destatis, Eurostat [jww_go_qnave], Voies Navigables de France, Schweizerische Rheinhäfen.

* De cijfers voor Zwitserland zijn gebaseerd op een berekening waarbij de TEU-hoeveelheid van de in de Schweizerische Rheinhäfen in de eerste helft van het jaar overgeslagen containers vermenigvuldigd werd met een factor 10,66 ton/TEU. Deze factor is de gemiddelde hoeveelheid goederen per container en werd verkregen op basis van de statistieken over de in de Rijnvaart vervoerde containers.

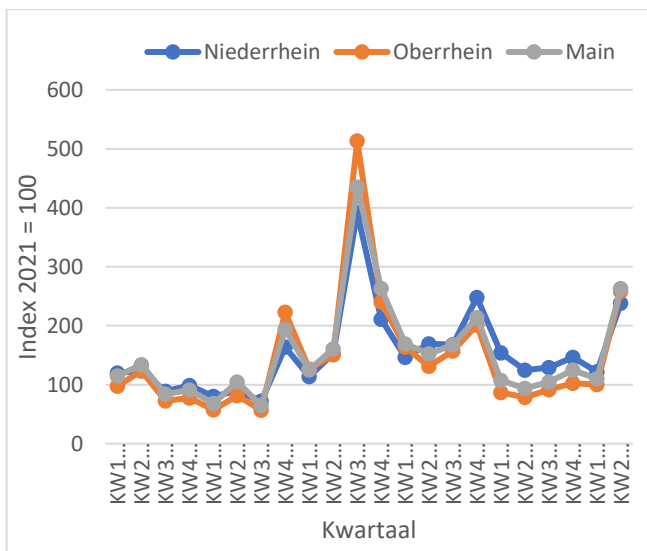
3. Vrachtprijzen in de Rijnvaart

Vrachtprijnsindex van het Nederlandse marktonderzoeksbureau Insights Global

Deze vrachtprijnsindex is gebaseerd op een bevraging van scheepvaartondernemingen die actief zijn op het gebied van het vervoer van vloeibare lading tussen het ARA-gebied en het Rijngebied (het achterland in Duitsland, Frankrijk en Zwitserland). De index is gebaseerd op de vrachtprijzen op de spotmarkt.

Het vervoer van vloeibare producten vanuit het ARA-gebied naar het achterland (Rijnstroomgebied) laat over de eerste helft van 2025 een stijging van de vrachtprijzen zien.

AFBEELDING 5: ONTWIKKELING VAN DE VRACHTPRIJZEN VOOR HET VERVOER VAN GASOLIE VAN HET ARA-GEBIED NAAR BESTEMMINGEN LANGS DE RIJN (INDEX 2021 = 100)



Deze gegevens voor de spotmarkt die volledig gebaseerd zijn op de index tonen voor de tijd van medio 2022 tot medio 2023 een fase van zeer grote volatiliteit, die kenmerkend is voor de spotmarkt. Een belangrijke reden voor deze volatiliteit waren de schommelingen in de waterstanden. Zoals boven reeds uiteengezet werd, lagen de waterstanden in het tweede kwartaal van 2025 duidelijk lager.

In de eerste helft van 2025 zijn de vrachtprijzen dan ook duidelijk gestegen.

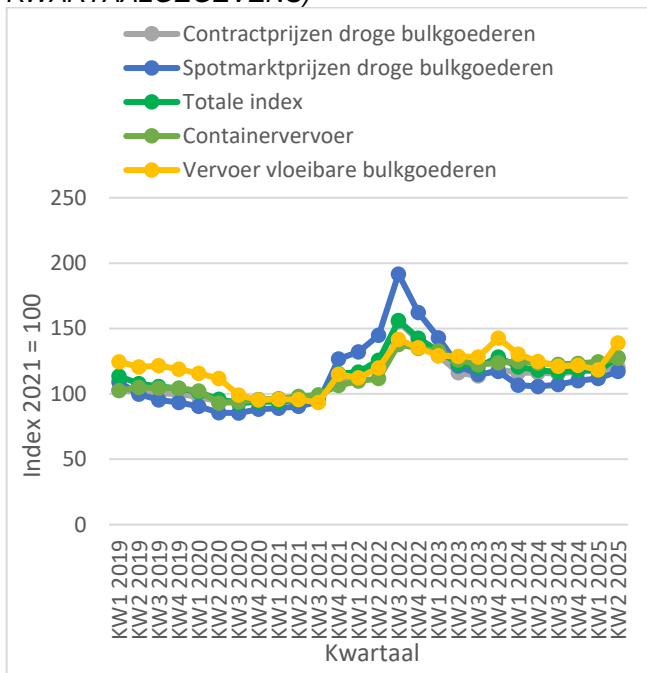
Bron: berekening van de CCR op basis van Insights Global

Insights Global verzamelt gegevens over de vrachtprijzen (in euro per ton) voor het vervoer van vloeibare goederen uit het ARA-gebied naar bestemmingen langs de Rijn. De CCR heeft op basis van deze data een index berekend, met 2021 als referentiejaar. Niederrhein: Duisburg, Keulen. Oberrhein: Karlsruhe, Bazel. Main: Frankfurt/M.

Vrachtprijsindex van het Nederlandse Bureau voor de Statistiek, CBS

Het Nederlandse Bureau voor de Statistiek (CBS) onderzoekt de vrachtprijsgegevens voor een aantal Nederlandse binnenvaartondernemingen. Deze gegevens worden twee keer per kwartaal vergaard en houden rekening met de toeslagen voor brandstof en laagwater. Kijkt men naar het verloop van de algemene trend, dan komen deze resultaten overeen met de *Insights Global*-index.

AFBEELDING 6: ONTWIKKELING VAN DE VRACHTPRIJZEN VOOR NEDERLANDSE BINNENVAARTONDERNEMINGEN PER MARKTSEGMENT (INDEX 2021 = 100, KWARTAALGEGEVENS)



In de CBS-index is in de eerste helft van 2025 een stijging in de vrachtprijzen voor vloeibare bulkgoederen vast te stellen. Deze stijging is terug te zien in de Insight Global Index voor gasolie als vloeibare lading (zie afbeelding 5).

Halverwege 2024 zijn de prijzen voor droge lading op de spotmarkt relatief gelijkmatig gestegen en deze stijging zette zich voort in de eerste helft van 2025. De index voor containervervoer (+1,9%), de index voor contractprijzen in de drogeladingsector (+2,6%) en de algemene index (+3,7%) toonden eveneens een lichte stijging als men de eerste helft van 2025 vergelijkt met die van 2024.

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek, tabel 85817NED (Binnenvaartdiensten; prijsindex)

4. Kostenontwikkeling

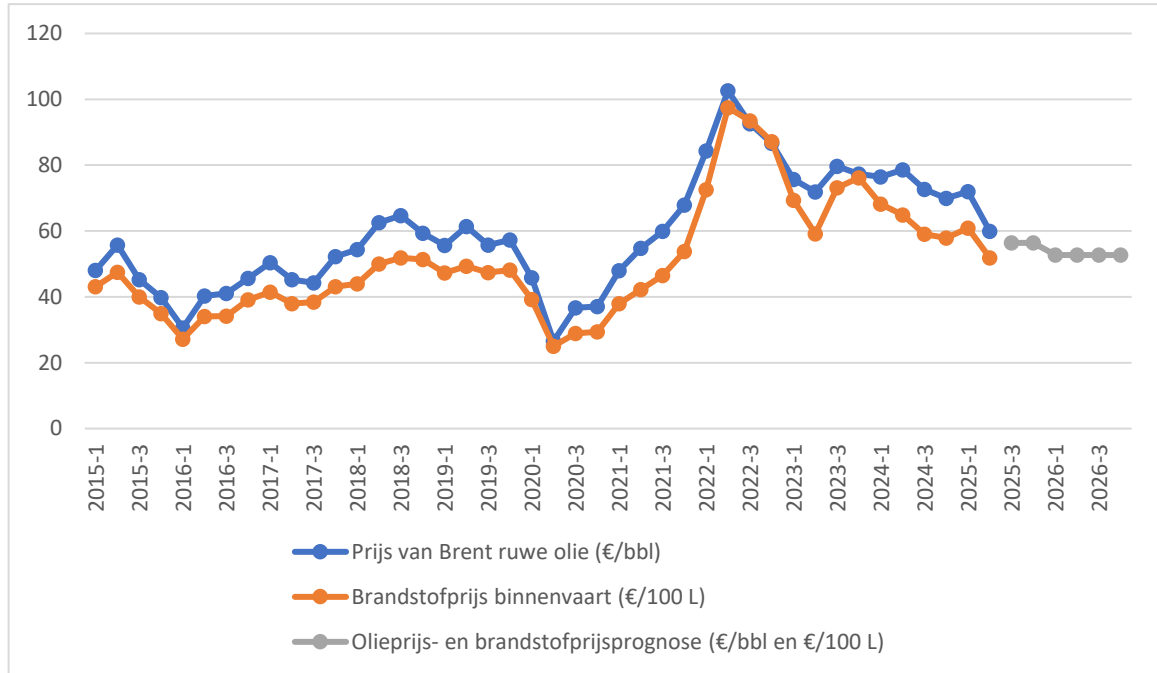
De prijzen voor ruwe olie, diesel, gasolie, stroom en aardgas bereikten in de eerste helft van 2022 het hoogste niveau sinds januari 2006. Neemt men dit hoge prijspeil als vertrekpunt, dan zijn de aardolie- en brandstofprijzen in de loop van 2022, 2023 en 2024 aanzienlijk gedaald. Dit hing vooral samen met de zwakke economische conjunctuur. In de eerste zes maanden van 2025 zette de dalende trend bij de aardolie- en brandstofprijzen zich voort. Voor de binnenvaartondernemingen betekent dit een daling van de brandstofkosten. Tegelijkertijd worden de marktvoorwaarden voor het vervoer van aardolieproducten beter als gevolg van de lagere productprijzen.

Een vergelijking van de brandstofprijzen in de binnenvaart (gasolieprijzen) met de aardolieprijzen laat zien dat er een nauwe correlatie is, die dan ook als basis genomen kan worden voor een prognose van de brandstofprijzen (gebruikmakend van de prognoses voor de aardolieprijzen).¹

¹ Wat dit betreft moet erop gewezen worden dat de gegevens met betrekking tot de olieprijs oorspronkelijk in US-dollar luiden (bron: US Energy Information Administration en <https://www.eia.gov>) en met historische wisselkoersen voor €/€ in euro werden omgerekend, om ze te kunnen vergelijken met de brandstofprijzen voor de Europese binnenvaart die in euro gemeten worden.

De brandstofprijzen in de binnenvaart zijn afkomstig van de marktonderzoeksonderneming *Insights Global* uit Nederland. De gegevens met betrekking tot de olieprijs zijn afkomstig uit de databank van de *US Energy Information Administration*. De oorspronkelijk in US-dollar uitgedrukte prijzen zijn met historische wisselkoersen voor €/€ in euro omgerekend (bron: *Federal Reserve Economic Data*), om ze te kunnen vergelijken met de brandstofprijzen die in euro uitgedrukt worden.

AFBEELDING 7: BRANDSTOFFPRIJS IN DE BINNENVAART, PRIJS VAN RUWE OLIE EN VOORUITZICHTEN VOOR BEIDE PRIJZEN *



Bronnen: *Insights Global* (brandstofprijzen), *US Energy Information Administration* (historische olieprijs), *Federal Reserve Economic Data* (historische wisselkoersen Amerikaanse dollar/euro), *IMF* (olieprijspoggnose)
* 1 vat (bbl) = 159 liter

De prognoses voor de brandstofprijzen in de tweede helft van 2025 en voor 2026 zijn gebaseerd op de olieprijsprognose (bron: *Internationaal Monetair Fonds, IMF*), rekening houdend met de verwachtingen voor de wisselkoers tussen de euro en de US-dollar. Er wordt in dit geval uitgegaan van een wisselkoers van 1,20 US-dollar per euro. Dit is de wisselkoers die eind september 2025 overheerste.

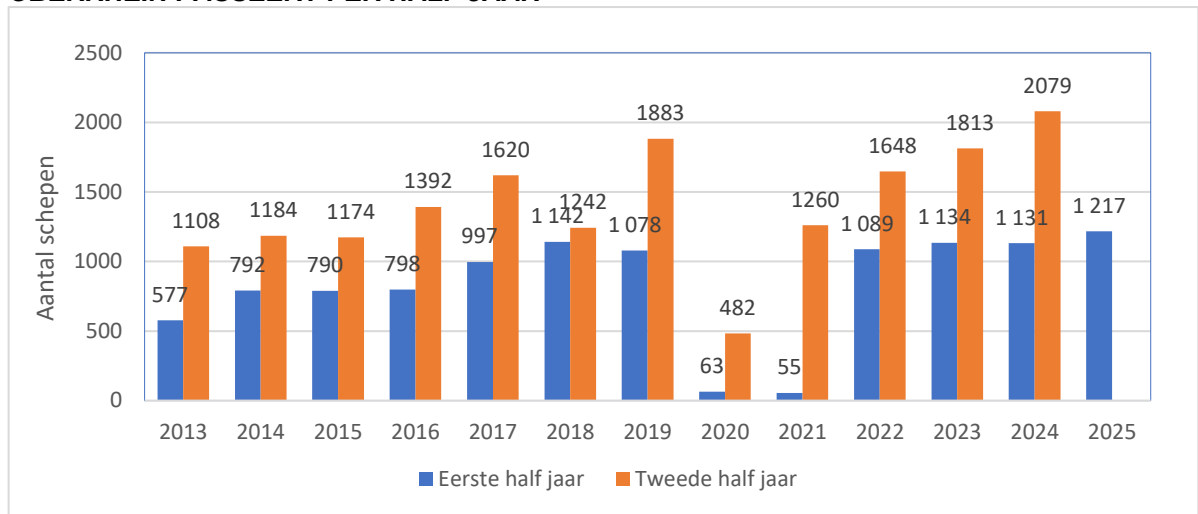
De prognose van het IMF voor de olieprijs wijst op een verdere daling van de olieprijs en dus van de brandstofprijzen in 2025 en 2026 in vergelijking met 2024.

Op grond van deze hypothesen en prognoses wordt tegen de achtergrond van de huidige stand van zaken verwacht dat de brandstofprijzen in de binnenvaart in de tweede helft van 2025 en in 2026 gemiddeld op 54 €/100 liter zullen komen te liggen.

5. Passagiersvaart

Voor de ontwikkeling van de passagiersvaart worden de cijfers genomen van de hotelschepen die bij de sluis Iffezheim op de Oberrhein geteld werden. De cijfers voor de jaren 2022-2025 wijzen op een duidelijk herstel van de passagiersvaart na de Covid-crisis. Bekijkt men de cijfers over het gehele jaar 2024 dan werd het record dat in 2029 bereikt werd, zelfs overtroffen.

AFBEELDING 8: AANTAL RIVIERCRUISESCHEPEN DAT DE SLUIS BIJ IFFEZHEIM OP DE OBERRHEIN PASSEERT PER HALF JAAR



Bron: Waterweg- en scheepvaartautoriteit van de Duitse Bondsstaat

De eerste zes maanden van 2025 bevestigen deze positieve trend. In deze periode werden er bij de sluis Iffezheim 1217 riviercruiseschepen geteld. Dit aantal ligt +7,6% boven de waarde van de eerste helft van 2024 (1131 schepen). Tegelijkertijd lag het resultaat van het eerste half jaar 2025 +12,9% hoger dan het resultaat in de eerste helft van 2019, de laatste zes maanden vóór de pandemie.

TABEL 8: RIVIERCRUISESCHEPEN OP DE RIJN PER HALF JAAR

Eerste helft van het jaar	Aantal schepen
2019	1078
2020	63
2021	55
2022	1089
2023	1134
2024	1131
2025	1217

Bron: Waterweg- en scheepvaartautoriteit van de Duitse Bondsstaat

Ook voor de Donau, de rivier met de grootste activiteit in de riviercruisevaart, kan een bijzonder sterke groei worden vastgesteld. Het aantal schepen dat de Duits-Oostenrijkse grens passeerde bedroeg in de eerste helft van 2025 bijvoorbeeld bij 1736, wat een toename van +52,4% is ten opzichte van de eerste helft van 2024 (1139).

6. Samenvatting en vooruitblik

De voor het jaar 2024 beschreven hoofdtendensen (zwakkere vraag, hoge energiekosten en onzekerheid in het handelsbeleid) zijn nog steeds voorhanden. In sommige opzichten zijn deze tendensen zelfs nog sterker geworden. De chemische industrie in de EU en de Duitse staalindustrie hebben zich slechter ontwikkeld dan verwacht, waarbij met name de Duitse staalproductie aanzienlijk terugliep. Dit had gevolgen voor de vervoersvraag in de eerste zes maanden van 2025, vooral bij ijzererts.

De cijfers voor het containervervoer wijzen erop dat de wereldhandel in de eerste helft van 2025 veerkrachtiger was dan verwacht, hoewel de onzekerheid over de vooruitzichten toeneemt. Ook de stabilisering van het containervervoer is in de cijfers voor het containervervoer over de binnenwateren af te lezen (+1,0%). De prognose voor de korte termijn is gekenmerkt door voorzichtigheid. Als risico's kunnen hier het US-handelsbeleid (invoerrechten), geopolitieke spanningen en handelsdistorsies genoemd worden.

Voor de staalindustrie is er op korte termijn nog geen stabilisering in zicht: de maandgegevens (juni, juli 2025) tonen een aanhoudende daling in de staalproductie in vergelijking met vorig jaar. Hoge energiekosten, protectionistische tendensen in de wereldhandel, alsook regelgevende maatregelen belasten de staalindustrie en zijn nadelig voor haar concurrentievermogen. Er bestaat het risico dat de productie nog verder zal teruglopen als de interne vraag in Duitsland vanuit voor de staalindustrie belangrijke branches niet aantrekt.

Voor de chemische industrie en de petrochemie bestaan er risico's door globale handelsverstoringen, US-douanerechten, etc., met name voor de petrochemie en de fabrikanten van chemiegrondstoffen. Ook hier blijven de energiekosten een uitdaging voor de concurrentiekracht (gas, stroom).

Alles bij elkaar genomen is de vooruitblik voor de tweede helft van 2025 en voor 2026 vanwege de geopolitieke spanningen en de handelsverstoringen niet al te positief.

In de eerste helft van 2025 zette de dalende trend bij de olieprijs en de brandstofprijzen zich voort. Voor de ondernemingen in de binnenvaart betekende dit een daling van de brandstofkosten. Tegelijkertijd verbeterden zich de marktvoorwaarden voor het vervoer van aardolieproducten door de lagere productprijzen, hoewel dit niet tot uitdrukking kwam in de cijfers voor het vervoer van aardolieproducten. De daling van de olieprijs en brandstofkosten zal zich – hoewel wellicht enigszins gematigd – vermoedelijk in de komende tijd (tweede helft 2025 en 2026) voortzetten.

De vrachtprijzen in de Rijnvaart zijn in het tweede kwartaal van 2025 duidelijk gestegen. Bij deze ontwikkeling gaat het echter om een effect van korte duur, dat verband hield met een tendens naar laagwater in het tweede kwartaal van 2025. Voor de tweede helft van het jaar 2025 wordt eerder op grond van een zwakke transportvraag en een normalisering van de waterstanden van een daling van de vrachtprijzen uitgegaan.

De passagiersvaart – en dan met name de riviercruisevaart – heeft zich duidelijk hersteld. Dit blijkt uit de cijfers voor de sluis van Iffezheim in de jaren 2022, 2023, 2024 en 2025. De cijfers voor de riviercruiseschepen die deze sluis passeerden, lagen in deze jaren licht boven het hoge niveau van het jaar 2019. Voor de riviercruisevaart kan men dan ook voor de tweede helft van 2025 en ook voor 2026 uitgaan van groei.

V. Schipperspatenten en bemanning

PROTOCOL 10 Schipperspatenten en bemanning Wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn: Wijziging van artikel 1.02, nummer 40

Besluit

De Centrale Commissie,

gezien haar streven om de eenheid van het Rijnregime te waarborgen,

met het doel onnodige hindernissen weg te nemen, de toegang tot de Rijnvaart voor bemanningsleden te vergemakkelijken, hun inzetmogelijkheden flexibeler te maken en op deze wijze iets te doen aan het tekort aan vakkrachten,

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

neemt de in de bijlage vermelde wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn aan.

De wijziging wordt op 1 januari 2026 van kracht.

Bijlage

Bijlage bij het protocol 10

Wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn

Artikel 1.02 wordt als volgt gewijzigd:

a) Lid 40 komt als volgt te luiden:

- “40. “kwalificatiecertificaat van de Unie”: een certificaat dat afgegeven is door een daarvoor aangewezen autoriteit van een lidstaat van de Europese Unie of door een derde land waarvan de certificaten door de Europese Commissie als geldig erkend zijn en waarmee wordt aangetoond dat een persoon aan de voorschriften van Richtlijn (EU) 2017/2397¹ voldoet;”

¹ Richtlijn (EU) 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2017 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart en tot intrekking van de Richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG van de Raad (PB L 345 van 27.12.2017, blz. 53)

VI. Verkeersregels en informatiediensten voor de binnenvaart op de Rijn

PROTOCOL 11

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) ter wijziging van artikel 2.04 met betrekking tot de inzinkingsmerken en diepgangsschalen, en de artikelen 3.08, vijfde lid, en 3.10, eerste lid, met betrekking tot de boordlichten

1. De rechtszekerheid wordt gewaarborgd door de kwaliteit van de regelgeving, die normatief moet zijn, dat wil zeggen moet voorschrijven, verbieden en sanctioneren. Bovendien moet de regelgeving begrijpelijk zijn. Begrijpelijkheid houdt in dat regelgeving leesbaar, duidelijk, nauwkeurig en samenhangend moet zijn. Met betrekking tot regelgeving impliceert samenhang een harmonisatie van de terminologie, dat wil zeggen van de gebruikte begrippen, uitdrukkingen en definities, in de drie taalversies van het RPR, namelijk het Duits, het Frans en het Nederlands. Daarbij komt het erop aan ook de (kruis)verwijzingen op elkaar af te stemmen. Dit is een essentieel aspect is om de rechtszekerheid in het kader van de regelgeving te waarborgen.
2. In hoofdstuk 2 van het RPR zijn de voorschriften vastgelegd voor de inzinkingsmerken en diepgangsschalen van schepen, evenals de meting. Hoofdstuk 3 van het RPR bevat de voorschriften voor de optische tekens en met name de lichten van schepen.
3. Het onderhavige wijzigingsvoorstel beoogt de aanpassing van artikel 2.04 van het RPR, dat verouderde verwijzingen bevat naar de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN). Daarbij moeten de bepalingen van artikel 2.04 van het RPR in overeenstemming worden gebracht met de in ES-TRIN vastgelegde technische voorschriften voor inzinkingsmerken en diepgangsschalen.
4. Dit wijzigingsvoorstel heeft ook tot doel de artikelen 3.08, vijfde lid, en 3.10, eerste lid, onderdeel a, onder i, van het RPR aan te passen. Hoewel in Besluit 2024-I-11 verplicht wordt gesteld dat de boordlichten van bepaalde schepen altijd op het achterschip worden gevoerd, moet ook rekening worden gehouden met de specifieke kenmerken van duw- en sleepboten. Bovendien moeten de drie taalversies van artikel 3.10, eerste lid, onderdeel a, onder i, van het RPR op elkaar worden afgestemd.
5. De resultaten van de op grond van de richtsnoeren voor de reglementaire werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) voorziene evaluatie worden hieronder gegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

De in de bijlage voorgestelde wijzigingen beantwoorden aan verschillende behoeften.

De eerste wijziging heeft tot doel de noodzakelijke aanpassingen aan te brengen in artikel 2.04 van het RPR, aangezien de huidige verwijzingen naar ES-TRIN zijn verouderd.

De tweede wijziging beoogt daar waar nodig de reglementaire bepalingen met betrekking tot de optische tekens van alleenvarende motorschepen en van varende duwstellen aan te passen.

Deze tweede wijziging heeft tot doel verder bij te dragen aan de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Rijn. Met de bij Besluit 2024-I-11 aangenomen wijzigingen is een modern en veilig regelgevend kader tot stand gebracht om verplicht te stellen dat de boordlichten van bepaalde schepen altijd op het achterschip worden gevoerd, zodat de volledige lengte van het schip 's nachts duidelijk zichtbaar is.

Deze samenhangende oplossing bevordert de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer door ervoor te zorgen dat de volledige lengte van het duwstel 's nachts beter zichtbaar is, dankzij boordlichten die op het achterschip worden gevoerd. Dit maakt bepaalde manoeuvres veiliger, zoals het in- en uitvaren van havens of het ontmoeten in een engte.

Dit nieuwe voorschrift om de boordlichten op het achterschip te voeren, kan echter problemen veroorzaken voor bepaalde typen schepen en kan niet-gerechtigd zijn voor schepen die al voldoende verlicht zijn. Daarom zijn er uitzonderingen op dit voorschrift voorzien. Tegen deze achtergrond moeten de voorziene uitzonderingen worden aangevuld met bepalingen die uitdrukkelijk rekening houden met de specifieke kenmerken van sleep- en duwboten. Op de Rijn worden er talrijke duw- en sleepboten met een lengte van minder dan 35 m ingezet die technische moeilijkheden ondervinden om aan het nieuwe voorschrift te voldoen. Een duw- of sleepboot is in feite een alleenvarend motorschip dat geen deel uitmaakt van een samenstel in de zin van artikel 1.01, onderdeel c, van het RPR. Het wordt dan ook wenselijk en zinvol geacht te voorzien in een uitzondering voor deze typen motorschepen met een beperkte lengte. Aangezien duw- of sleepboten minder lang zijn dan andere alleenvarende motorschepen is het minder noodzakelijk dat zij voldoen aan de verplichting om de boordlichten op het achterschip te voeren zodat de volledige lengte van het schip 's nachts kan worden onderscheiden.

De derde wijziging heeft tot doel de samenhang van het RPR te waarborgen, wat een harmonisatie van de terminologie impliceert, dat wil zeggen van de gebruikte begrippen in de drie taalversies van het RPR. Hoewel schets 11 van bijlage 3 bij het RPR correct is, sluit de formulering van artikel 3.10, eerste lid, onderdeel a, onder i, van het RPR daar niet geheel bij aan en moeten de drie taalversies op elkaar worden afgestemd. Er dient te worden verduidelijkt dat bij een samenstel met duwbakken de drie toplichten altijd aan bakboordzijde moeten worden gevoerd.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

Het zou uiteraard mogelijk zijn om af te zien van deze wijzigingen, maar dat zou kosten met zich meebrengen die de veiligheid van de scheepvaart niet significant verhogen.

Bovendien zouden hierdoor verouderde of onvolledige bepalingen in het reglement blijven staan, in het bijzonder de huidige bepalingen in de artikelen 2.04 en 3.10, eerste lid, onderdeel a, onder i, van het RPR, wat een juridisch risico zou inhouden en de veiligheid van de scheepvaart in het gedrang zou brengen.

Consequenties van de genoemde wijzigingen

De eerste in de bijlage vermelde wijziging heeft betrekking op artikel 2.04 van het RPR. Door de herstructurering van de voorschriften van ES-TRIN in 2021 zijn de verwijzingen in artikel 2.04 van het RPR verouderd. Artikel 2.04 moet daarom als volgt worden aangepast:

- het eerste lid verwijst nu naar artikel 4.03 van ES-TRIN, waarin de voorschriften voor het aanbrengen van inzinkingsmerken zijn vastgelegd;
- het tweede lid verwijst nu naar artikel 4.04 van ES-TRIN, waarin de voorschriften voor het aanbrengen van diepgangsschalen zijn vastgelegd;
- opgemerkt moet worden dat de verwijzing naar artikel 22.09 overbodig is, aangezien in dit artikel wordt verwezen naar de artikelen 4.03 en 4.04 van ES-TRIN. Daarnaast wordt in het huidige artikel 2.04 van het RPR verwezen naar de artikelen 4.05 en 4.06 van ES-TRIN. Sinds de editie 2021/1 van ES-TRIN heeft het eerste artikel geen betrekking meer op schepen die op de Rijn varen en is artikel 4.06 van ES-TRIN komen te vervallen.

De tweede in de bijlage vermelde wijziging heeft betrekking op de bepalingen voor de optische tekens van alleenvarende motorschepen.

De wijziging heeft tot doel het bij Besluit 2024-I-11 aangenomen artikel 3.08, vijfde lid, van het RPR aan te vullen met een onderdeel e dat betrekking heeft op duw- en sleepboten, waarvan de lengte niet meer dan 35 m bedraagt. Zodoende zal het voorschrift in artikel 3.08, eerste lid, onderdeel b, onder ii, waarin verplicht wordt gesteld dat de boordlichten op het achterschip worden gevoerd, niet van toepassing zijn op sleep- en duwboten met een lengte van niet meer dan 35 m. Onderdeel e vormt een nuttige aanvulling op het vijfde lid van artikel 3.08, waarin rekening wordt gehouden met technische moeilijkheden bij het aanbrengen van de lichten. Er moet worden opgemerkt dat Besluit 2024-I-11 op 1 december 2026 in werking treedt. Daarom is voorzien dat ook artikel 3.08, vijfde lid, onderdeel e, op 1 december 2026 van kracht wordt.

De derde in de bijlage vermelde wijziging heeft betrekking op de bepalingen voor de optische tekens van varende duwstellen. De wijziging heeft tot doel artikel 3.10, eerste lid, onderdeel a, onder i, van het RPR aan te passen. De formulering van artikel 3.10, eerste lid, onderdeel a, onder i, is geharmoniseerd in de drie taalversies van het RPR en sluit nu geheel aan bij schets 11 van bijlage 3 bij het RPR.

Deze wijzigingen brengen geen aanvullende kosten voor het bedrijfsleven en de autoriteiten met zich mee.

De wijzigingen zullen net als Besluit 2024-I-11 op 1 december 2026 in werking treden.

Consequenties als de wijzigingen worden verworpen

Het zou mogelijk zijn van deze wijzigingen af te zien, maar hierdoor zou niet verder worden bijgedragen aan de veiligheid van het scheepvaartverkeer op de Rijn en zouden de genoemde doelstellingen niet worden bereikt.

Besluit

De Centrale Commissie,

gezien Besluit 2024-I-11 tot wijziging van artikel 3.08, eerste lid, onderdeel b, en vijfde lid, van het Rijnvaartpolitiereglement met betrekking tot de positie van de boordlichten van alleenvarende motorschepen,

op voorstel van haar Comité Politiereglement,

in een streven verder bij te dragen aan de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Rijn,

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van de artikelen 2.04, 3.08, vijfde lid, en 3.10, eerste lid, onderdeel a, onder i, van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) aan.

De in de bijlage vermelde wijzigingen treden in werking op 1 december 2026.

Bijlage

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement

1. *Artikel 2.04 komt als volgt te luiden:*

“Artikel 2.04

Inzinkingsmerken en diepgangsschalen

1. Een schip, met uitzondering van een klein schip, moet zijn voorzien van merken die het vlak van de grootste inzinking aangeven. Bij een zeeschip treedt de zomerzoetwateruitwatering in de plaats van het inzinkingsmerk. In artikel 4.03 van ES-TRIN is vastgelegd op welke wijze de grootste inzinking wordt vastgesteld en de inzinkingsmerken worden aangebracht.
 2. Een schip waarvan de diepgang 1 m kan bereiken, met uitzondering van een klein schip, moet van diepgangsschalen zijn voorzien. In artikel 4.04 van ES-TRIN is vastgelegd op welke wijze zij worden aangebracht.”
2. *Na het bij Besluit 2024-I-11 aangenomen artikel 3.08, vijfde lid, onderdeel d, wordt het volgende onderdeel e ingevoegd:*
- “e) sleep- en duwboten met een lengte van niet meer dan 35 m.”
3. *In artikel 3.10, eerste lid, onderdeel a, onder i, komt de eerste zin als volgt te luiden:*
- “i. drie toplichten op het voorschip van het voorste schip of, bij een samenstel waarvan de voorzijde in de breedte uit meerdere schepen bestaat, drie toplichten op het voorschip van het schip aan bakboordzijde.”

PROTOCOL 12

Wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) met betrekking tot het gebruik van alternatieve energiebronnen in de binnenvaart (methanol en accumulatoren) door een voorschrift van tijdelijke aard (inhoudsopgave, artikel 8.14) en definitieve wijzigingen (artikelen 1.01, onderdeel a, 3.33, vierde lid, 6.28, elfde lid, 7.07, tweede lid, 7.08, derde lid, onderdeel c, en bijlage 3)

1. De CCR zet zich in voor het terugdringen van de emissies en het bevorderen van de innovatie. In het kader van deze werkzaamheden is het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) aangepast. Het doel is om een modern reglementair kader tot stand te brengen, een kader dat handvatten biedt voor een veilig gebruik van alternatieve energiebronnen – om te beginnen methanol en accumulatoren. In dit verband is tijdens de plenaire zitting in juni 2025 Besluit 2025-I-8 aangenomen. Voor deze wijzigingen van het RPR is men uitgegaan van de ervaring die op de Rijn is opgedaan met een aantal innovatieve proefprojecten, die mogelijk zijn gemaakt door ontheffingen op grond van door de CCR toegelaten uitzonderingen. De wijzigingen hebben met name betrekking op de volgende aspecten:
 - de kentekening van de schepen;
 - het bunkeren of het vervangen van een verwisselbare tank;
 - het passeren van sluisen;
 - het stilliggen van schepen;
 - bewaking en toezicht;
 - de veiligheid van de schepen met de aanwezigheid aan boord van iemand die over de nodige competenties beschikt.
2. Het onderhavige wijzigingsvoorstel heeft tot doel noodzakelijke verduidelijkingen aan te brengen met betrekking tot de bij Besluit 2025-I-8 aangenomen wijzigingen, om aldus de rechtszekerheid en de begrijpelijkheid van de Rijnregelgeving te verbeteren.
3. De resultaten van de op grond van de richtsnoeren voor de reglementaire werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) voorziene evaluatie worden hieronder gegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

De in de bijlage vermelde wijzigingen hebben tot doel de bij Besluit 2025-I-8 aangenomen wijzigingen nader te verduidelijken.

In het navolgende worden de behoeften beschreven waaraan de wijzigingen van het RPR beantwoorden.

Artikel 1.01

In artikel 1.01, onderdeel aj, onder iii, van het RPR wordt in de definitie van het begrip “alternatieve energiebron” een drempelwaarde voor accumulatoren vastgelegd: “accumulatoren met een totale capaciteit van meer dan 500 kWh”.

Deze drempelwaarde wordt ook vermeld in artikel 1.01, onderdeel al, waarin het begrip “accumulator” is gedefinieerd. Een accumulator heeft echter niet noodzakelijk een totale capaciteit van meer dan 500 kWh. De voorschriften voor alternatieve energiebronnen zijn evenwel alleen van toepassing op accumulatoren die een totale capaciteit van meer dan 500 kWh hebben. Aangezien dit toepassingsgebied eenduidig is vastgelegd in de definitie in artikel 1.01, onderdeel aj, is het niet nodig dat de drempelwaarde ook in de andere artikelen van het RPR wordt vermeld. Ter voorkoming van onduidelijkheid moeten daarom de woorden “met een capaciteit van meer dan 500 kWh” in de definitie van het begrip “accumulator” worden geschrapt, maar behouden blijven in de definitie van het begrip “alternatieve energiebron”, waarin het toepassingsgebied van de voorschriften voor alternatieve energiebronnen is vastgelegd.

Artikelen 3.33 en 7.07

Op grond van artikel 3.33, derde lid, van het RPR gelden de verplichtingen uit het eerste en tweede lid van artikel 3.33 niet voor schepen die gevaarlijke goederen vervoeren. Deze uitzondering mag echter niet gelden wanneer een schip dat gevaarlijke goederen vervoert een alternatieve energiebron gebruikt. Dit schip moet namelijk een veiligheidsafstand in acht nemen zoals vastgelegd in artikel 7.01, zesde lid.

Evenzo is het op grond van artikel 7.07, tweede lid, van het RPR voor sommige schepen die gevaarlijke goederen vervoeren toegestaan dat zij naast elkaar ligplaats nemen. Dit mag echter niet toegestaan worden als één van de schepen die gevaarlijke goederen vervoeren, op grond van het feit dat het een alternatieve energiebron gebruikt een veiligheidsafstand in acht moet nemen zoals vastgelegd in artikel 7.01, zesde lid, van het RPR.

Artikelen 6.28 en 7.08

Uit de bij Besluit 2025-I-8 aangenomen artikelen 6.28, elfde lid, eerste volzin, en 7.08, derde lid, onderdeel c, van het RPR blijkt dat op grond van artikel 30.05, vijfde lid, van ES-TRIN een gebruiksaanwijzing aanwezig moet zijn aan boord van een schip dat accumulatoren als alternatieve energiebron voor de voortstuwing gebruikt, hoewel deze eis als zodanig niet is vastgelegd. De discussie over de voorschriften in het RPR met betrekking tot de accumulatoren heeft echter aangetoond dat een dergelijke gebruiksaanwijzing zinvol is met het oog op een veilige omgang met deze energiebron. Het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart ('CESNI') onderzoekt de mogelijkheid om artikel 10.01, tweede lid, van ES-TRIN aan te vullen met een onderdeel h, waarin verplicht wordt gesteld dat een gebruiksaanwijzing aanwezig moet zijn aan boord van schepen die accumulatoren met een totale capaciteit van meer dan 500 kWh gebruiken. Deze eis voor schepen die accumulatoren gebruiken, zal naar verwachting in de editie 2027/1 van ES-TRIN worden opgenomen.

Bijlage 3

Het valt te verwachten dat binnenschepen op middellange termijn methanol als enige alternatieve energiebron gebruiken. Daarom moet in het RPR worden voorzien in een specifieke kentekening voor schepen die uitsluitend methanol gebruiken. Deze kentekening voldoet aan de norm ISO 17840-4 : 2018.

Artikel 8.14

In de bij Besluit 2025-I-8 aangenomen tekst van artikel 8.14 van het RPR staat nu al dat het gaat om een totale capaciteit van meer dan 500 kWh. Om misverstanden te vermijden wordt voorgesteld om deze precisering ook te vermelden in de titel van het artikel en dus in de inhoudsopgave.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

Het zou uiteraard mogelijk zijn af te zien van de verbetering van de coherentie van het RPR, maar dit zou afbreuk doen aan de rechtszekerheid en toegankelijkheid van de Rijnregelgeving.

Consequenties van de genoemde wijzigingen

Deze wijzigingen brengen geen aanvullende kosten voor het bedrijfsleven en slechts beperkte kosten voor de autoriteiten met zich mee.

In de praktijk is voor het aan te brengen kenteken slechts een eenmalige investering van ongeveer honderd euro per schip nodig om de borden aan te kopen, terwijl de kosten voor een methanolinstallatie enkele honderdduizenden euro's bedragen.

Naar analogie van Besluit 2025-I-8 zullen deze definitieve wijzigingen op 1 juni 2026 van kracht worden.

Voor de wijziging van artikel 8.14 en de inhoudsopgave wordt voorzien in een voorschrift van tijdelijke aard dat van kracht zal zijn van 1 juni 2026 tot en met 31 mei 2029.

Consequenties als de wijzigingen worden verworpen

Als deze wijzigingen worden verworpen, zouden de voornoemde doelstellingen niet worden bereikt.

Besluit

De Centrale Commissie,

gezien Besluit 2025-I-8 tot wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) met betrekking tot het gebruik van alternatieve energiebronnen in de binnenvaart – methanol en accumulators – door een voorschrift van tijdelijke aard (artikel 8.14) en definitieve wijzigingen (inhoudsopgave, artikelen 1.01, 2.06, 3.29, 6.28, 7.01, 7.08, 8.11, 8.12, 8.13, 15.07, bijlagen 3, 7 en 13),

op voorstel van haar Comité Politiereglement,

ernaar strevend de uniformiteit en de samenhang te waarborgen van alle technische standaarden en reglementaire voorschriften die voor de Rijnvaart gelden,

neemt de in de bijlagen bij dit besluit vermelde wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) aan.

De in bijlage 1 vermelde wijzigingen worden van kracht op 1 juni 2026.

De in bijlage 2 vermelde wijziging is van kracht van 1 juni 2026 tot en met 31 mei 2029.

Bijlagen

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement

1. *In artikel 1.01, onderdeel a, komen de woorden “met een totale capaciteit van meer dan 500 kWh” te vervallen.*
2. *Na artikel 3.33, derde lid, wordt het volgende vierde lid ingevoegd:*



“4. De verplichtingen uit het eerste en tweede lid gelden onverminderd artikel 7.01, zesde lid.”
3. *In artikel 6.28, elfde lid, komt de eerste volzin als volgt te luiden:*

“11. Een schip dat een kenteken als bedoeld in artikel 2.06 voert, moet op een minimumafstand van een ander schip worden geschut, indien dit is vastgelegd in de gebruiksaanwijzing als bedoeld in de artikelen 10.01, tweede lid, onderdeel h, en 30.05, vijfde lid, van ES-TRIN.”
4. *Na artikel 7.01, tweede lid, eerste volzin, wordt de volgende volzin ingevoegd:*

“De verplichting bedoeld in het eerste lid geldt niet voor schepen bedoeld in artikel 7.01, zesde lid.”
5. *In artikel 7.08, derde lid, komt onderdeel c als volgt te luiden:*

“c) het schip onder toezicht is gesteld van een persoon met voldoende kennis ter zake die, zo nodig, snel kan ingrijpen en die bekend is met de in de artikelen 10.01, tweede lid, onderdeel h, en 30.05, vijfde lid, van ES-TRIN bedoelde gebruiksaanwijzing.”
6. *In bijlage 3 wordt na schets 66 de volgende schets 66a ingevoegd:*

“

	66a	
Art. 2.06 Kenteken van schepen die methanol (MeOH) als alternatieve energiebron gebruiken.		

“

Wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) door een voorschrift van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22a van het RPR

1. *In de inhoudsopgave komt de vermelding bij artikel 8.14 als volgt te luiden:*

“Artikel 8.14 Veiligheid van schepen die accumulatoren met een totale capaciteit van meer dan 500 kWh of een methanolinstallatie aan boord hebben”

2. *Artikel 8.14 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *De titel komt als volgt te luiden:*

“Artikel 8.14

Veiligheid van schepen die een methanolinstallatie of accumulatoren met een totale capaciteit van meer dan 500 kWh aan boord hebben”

b) *Het tweede lid, eerste volzin (betreft uitsluitend de Franse versie)*

PROTOCOL 13

Wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) door een voorschrift van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22a van het RPR met betrekking tot trackcontroleassistenten voor de binnenvaart (TGAIN) (artikelen 1.01 en 4.08)

1. Het aantal schepen dat met een TGAIN is uitgerust, neemt al sinds jaren toe. Deze apparaten speelden onlangs een doorslaggevende rol bij twee zware ongevallen die zich voordeden aan de sluis van Iffezheim (Rijn) en de sluis van Müden (Moezel). De schade die deze ongevallen hebben veroorzaakt, bedroeg telkens ongeveer 5 miljoen euro en ze had negatieve gevolgen voor de binnenvaart.
2. CESNI werkt momenteel aan een standaard die voor deze apparaten technische vereisten (ES-TRIN) met inbegrip van hun weergave (ES-RIS) vastlegt. Hetzelfde geldt voor de richtsnoeren voor de beroepskwalificaties, waarvoor CESNI een brochure heeft gepubliceerd. De standaarden van CESNI zouden op 1 januari 2028 in werking moeten treden.
3. De resultaten van de op grond van de richtsnoeren voor de reglementaire werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) voorziene evaluatie worden hieronder gegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

De voorgestelde wijzigingen hebben tot doel om gelet op beide bovengenoemde ongevallen een voorschrift van tijdelijke aard uit te vaardigen dat het gebruik van de TGAIN regelt en om zo de veiligheid van de scheepvaart op de Rijn en zijn nevenvaarwegen te verbeteren. Deze wijzigingen bevatten de minimale vereisten die met name het veilige passeren van sluisen moeten garanderen tot het ogenblik waarop de standaarden van CESNI in werking treden.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

Een alternatief zou erin bestaan om deze wijzigingen niet goed te keuren. Dit zou ertoe leiden dat de veiligheid van de Rijnvaart niet zou toenemen. Bovendien zou dan geen rekening worden gehouden met de ervaringen uit beide ongevallen.

Consequenties van de genoemde wijzigingen

Artikel 1.01 wordt gewijzigd om een definitie van de TGAIN op te nemen in onderdeel a).

De voorschriften inzake de TGAIN worden opgenomen in een nieuw artikel 4.08. Samenvattend: het eerste tot en met het vierde lid van het nieuwe artikel 4.08 bepalen dat de schipper de TGAIN met de nodige waakzaamheid moet gebruiken en regelmatig moet bewaken. De schipper is en blijft immers op ieder moment verantwoordelijk voor het besturen van het schip.

Daarom mag de TGAIN uitsluitend gebruikt worden door een bemanningslid dat houder is van een kwalificatiecertificaat schipper, of door een bemanningslid dat onder rechtstreeks toezicht staat van een schipper die houder is van een kwalificatiecertificaat schipper.

Het vijfde lid bepaalt dat de schipper tijdens het gebruik van de TGAIN aanwezig moet zijn in het stuurhuis en ervoor zorgt dat het waakzaamheidscontrolesysteem is ingeschakeld. Verder moet de schipper minstens om de vijf minuten zijn aanwezigheid in het stuurhuis bevestigen.

Het zesde lid bepaalt dat de TGAIN tijdig voor het bereiken van de sluisvoorhaven moet worden uitgeschakeld. Vanaf het verlaten van de voorhaven mag de TGAIN weer ingeschakeld worden. Dit voorschrift is een direct gevolg van de lessen die getrokken zijn uit de recente ongevallen.

Het zevende lid bepaalt tot slot dat de belangrijkste operationele gegevens van het schip vier dagen lang opgeslagen worden zodat ze op verzoek ter beschikking van de bevoegde autoriteit kunnen worden gesteld.

Deze voorschriften veroorzaken voor het bedrijfsleven slechts beperkte kosten. Ze zijn immers alleen van toepassing op schepen die vrijwillig voor de inbouw van een TGAIN gekozen hebben. Oudere apparaten moeten misschien worden geüpdatet. De kosten hiervoor bedragen enkele duizenden euro's.

Consequenties als de wijzigingen worden verworpen

Het zou mogelijk zijn van deze wijzigingen af te zien. Hierdoor zou de veiligheid van het scheepvaartverkeer op de Rijn niet worden verbeterd.

Als deze wijzigingen worden verworpen, zouden de voornoemde doelstellingen niet worden bereikt.

Besluit

De Centrale Commissie,

gelet op haar niet-aflatende inspanningen om de welvaart, de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Rijn te waarborgen, ter uitvoering van de Herziene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868,

rekening houdend met de zware ongevallen die zich aan de sluis van Iffezheim en de sluis van Müden hebben voorgedaan,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

ernaar strevend de uniformiteit en de samenhang te waarborgen van alle technische standaarden en reglementaire voorschriften die voor de Rijnvaart gelden,

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement (RPR), overeenkomstig artikel 1.22a van het Rijnvaartpolitierglement, aan.

De in de bijlage vermelde wijzigingen zijn van kracht van 1 juni 2026 tot en met 31 december 2027.

Bijlage

Wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement (RPR) door een voorschrift van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22a van het RPR

1. *In de inhoudsopgave wordt na de vermelding bij artikel 4.07 de volgende vermelding ingevoegd:*

“Artikel 4.08 Trackcontroleassistent voor de binnenvaart (TGAIN)“

2. *Na artikel 1.01, onderdeel an, wordt het volgende onderdeel ao ingevoegd:*

“ao) “trackcontroleassistent voor de binnenvaart (TGAIN)”: een aan boord van een schip ingebouwd navigatieapparaat voor de automatische besturing van het schip langs een te volgen track.”

3. *Na artikel 4.07 wordt het volgende artikel 4.08 ingevoegd:*

“Artikel 4.08

Trackcontroleassistent voor de binnenvaart (TGAIN)

1. Indien aan boord van een schip een trackcontroleassistent voor de binnenvaart (TGAIN) is ingebouwd, zijn de bepalingen van dit artikel van toepassing.
2. De TGAIN moet tijdens het gebruik ervan aan de volgende voorwaarden voldoen:
 - a) het apparaat moet goed functioneren;
 - b) de gegevens die in de TGAIN zijn ingevoerd, moeten op ieder moment met de werkelijke gegevens van het schip of samenstel overeenkomen;
 - c) aan boord van elk schip of samenstel mag op elk moment slechts één TGAIN gebruikt worden.
3. De TGAIN mag uitsluitend worden gebruikt door de houder van een overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn geldig kwalificatiecertificaat schipper of een volgens dit reglement als gelijkwaardig erkend kwalificatiecertificaat schipper. Hij moet voldoende instructie hebben ontvangen over het gebruik van de TGAIN die aan boord ingebouwd is.

De TGAIN mag bij slecht zicht alleen worden gebruikt door de houder van een specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar.

De TGAIN mag voor het bevaren van Rijngedeelten die zijn ingedeeld als trajecten met specifieke risico's alleen worden gebruikt door de houder van een specifieke vergunning voor het bevaren van het betrokken Rijngedeelte.

In afwijking van de eerste volzin mag de TGAIN ook worden gebruikt door andere bemanningsleden teneinde hiermede te oefenen, onder rechtstreeks toezicht van een schipper die houder is van een overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn geldig kwalificatiecertificaat schipper of een volgens dit reglement als gelijkwaardig erkend kwalificatiecertificaat schipper.

4. De schipper moet de bedrijfsomstandigheden van de TGAIN regelmatig monitoren en na elke handmatige verandering van de track controleren of de TGAIN naar behoren functioneert.
5. De schipper moet tijdens het gebruik van de TGAIN aanwezig zijn in het stuurhuis en te allen tijde ervoor zorgen dat het waakzaamheidscontrolesysteem van de TGAIN ingeschakeld is en het door deze functie afgegeven alarmsignaal kan worden waargenomen. Daartoe moet hij minstens om de vijf minuten zijn aanwezigheid in het stuurhuis bevestigen door het waakzaamheidscontrolesysteem te activeren.
6. Nadert men een sluis, moet de TGAIN tijdig voor het bereiken van de sluisvoorhaven worden uitgeschakeld. Na het schutten mag de TGAIN pas weer worden ingeschakeld als het schip de sluisvoorhaven verlaten heeft.
7. De schipper mag een TGAIN slechts gebruiken wanneer de TGAIN zelf of een extern apparaat de operationele gegevens registreert met het oog op het onderzoeken van ongevallen.

Tot de operationele gegevens overeenkomstig de eerste volzin behoort naast de dynamische reisinformatie van het schip (positie, heading, snelheid en tijdstempel) ook de informatie

- a) wanneer de TGAIN ingeschakeld of uitgeschakeld werd,
- b) wanneer de track handmatig veranderd werd, en
- c) wanneer de TGAIN stuuropdrachten naar de stuurmachine en eventueel naar het voortstuwingsysteem van het schip heeft gestuurd.

De geregistreerde gegevens moeten vier dagen lang opgeslagen worden en moeten op verzoek ter beschikking van de bevoegde autoriteit worden gesteld.”

VII. Technische voorschriften voor schepen

PROTOCOL 14

**Definitieve wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR)
Aanpassing van het ROSR in verband met de Europese scheepsrompendatabank (EHDB)**

Geen besluit.

VIII. Geautomatiseerd varen

PROTOCOL 15

Aanbeveling voor het motorvrachtschip ERNST KRAMER

Besluit

De Centrale Commissie,
op voorstel van haar Klein Scheepvaartcomité,
neemt de onderstaande aanbeveling over.

Bijlage

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

**AANBEVELINGEN AAN DE BEVOEGDE AUTORITEIT
MET BETREKKING TOT HET RIJNVAARTPOLITIEREGLEMENT (RPR)**

EN

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

**AANBEVELING Nr. 3/2025
van 4 december 2025**

Artikelen 1.07, tweede en derde lid, en 1.09, eerste en derde lid, van het RPR

Artikelen 3.03, tweede lid, 6.02, eerste en tweede lid, 6.09, eerste en vijfde lid, 7.02, eerste tot en met derde lid, 7.03, vierde tot en met zevende lid, 7.04, tweede, vijfde, zesde, achtste en negende lid, 7.05, derde en vierde lid, 7.06, eerste lid, 7.08, 7.09, tweede lid, 7.11, 31.02, elfde lid, van ES-TRIN

**Voor fase 2 van het proefproject voor het op afstand besturen
van het motorvrachtschip**

ERNST KRAMER

1. Achtergrond

Het bovengenoemde motorvrachtschip moet voor een proefproject op de Rijn tijdelijk op afstand worden bestuurd. Ondanks het feit dat in fase 2 van het proefproject de voltallige dienstdoende bemanning zich nog aan boord bevindt, zal toch ontheffing moeten worden verleend om af te wijken van een aantal bepalingen van het RPR, het ROSR en ES-TRIN.

De ontheffing om af te wijken van het RPR heeft voornamelijk betrekking op het vrije uitzicht, de bediening van het roer en het in de gaten houden van geluidseinen wanneer het bovengenoemde schip tijdelijk op afstand wordt bestuurd. Hoewel in fase 2 de voltallige dienstdoende bemanning zich nog aan boord van het schip bevindt, zal op bepaalde momenten de besturing van het schip worden overgenomen door de operator in de afstandsbesturingscentrale (ABC). De operator in de ABC zal op deze momenten de koers en de snelheid van het schip bepalen. Daarnaast zullen voor de besturing vanuit de ABC geschikte hulpmiddelen moeten worden gebruikt die een toereikend zicht mogelijk maken wanneer het vrije uitzicht van de operator in de ABC ontoereikend is. De artikelen van het RPR waarvoor ontheffing moet worden verleend voor het proefproject zijn in de titel van deze aanbeveling vermeld en in een gedetailleerd overzicht opgenomen in bijlage 0 (de bijlagen worden niet openbaar gemaakt).

De ontheffing om af te wijken van het ROSR heeft betrekking op artikel 1.03, waarin naar ES-TRIN wordt verwezen. De ontheffing om af te wijken van ES-TRIN heeft betrekking op de positie van de sensoren ten opzichte van het aanvaringsschot en het achterpiekschot, de stuurinrichting, het stuurhuis, het vrije zicht, de bijzondere eisen voor voortstuwingsmotoren en stuurinrichtingen, de navigatielantaarns, lichtseinen en geluidseinen, de navigatie- en informatieapparatuur, de interne spreekverbinding aan boord, de alarminstallatie, de installatie voor het bedienen van hekankers en de standaarden S1. De artikelen van ES-TRIN waarvoor ontheffing moet worden verleend voor het proefproject zijn in de titel van deze aanbeveling vermeld en in een gedetailleerd overzicht opgenomen in bijlage 0.

Over het geheel genomen moeten de aanvullende sensoren, de informatie die beschikbaar is voor de operator in de ABC alsook het personeel dat zich in de ABC bevindt in aanvulling op de minimumbemanning, kunnen waarborgen dat het schip beschikt over een veiligheidsniveau dat gelijkwaardig is aan dat van de gebruikelijke vaarwijze. Daartegenover staan veiligheidsrisico's die kunnen ontstaan door een onvolmaakt omgevingsbewustzijn van de operator in de ABC, eventuele storingen in componenten van het systeem voor de besturing op afstand en het mogelijk onvoldoende snel overnemen van de besturing van het schip door de dienstdoende schipper aan boord, wanneer de situatie dit vereist.

2. Ontheffingen om af te wijken van het RPR en het ROSR

- 2.1** Op grond van artikel 1.26 van het RPR kan voor het motorvrachtschip ERNST KRAMER, uniek Europees scheepsidentificatienummer 04029360 (bijlage 6), tot 03/12/2028 ontheffing worden verleend om af te wijken van de eisen als bedoeld in de artikelen 1.07, tweede en derde lid, en 1.09, eerste en derde lid, van het RPR.
- 2.2** Op grond van artikel 2.20, derde lid, van het ROSR kan voor het motorvrachtschip ERNST KRAMER, uniek Europees scheepsidentificatienummer 04029360 (bijlage 6), tot 03/12/2028 ontheffing worden verleend om af te wijken van de eisen als bedoeld in artikel 1.03 van het ROSR en daarmee van de artikelen 3.03, tweede lid, 6.02, eerste en tweede lid, 6.09, eerste en vijfde lid, 7.02, eerste tot en met derde lid, 7.03, vierde tot en met zevende lid, 7.04, tweede, vijfde, zesde, achtste en negende lid, 7.05, derde en vierde lid, 7.06, eerste lid, 7.08, 7.09, tweede lid, 7.11, 31.02, elfde lid, van ES-TRIN 2025/1 (hierna "ES-TRIN" genoemd).
- 2.3** De ontheffingen om af te wijken van het RPR en het ROSR kunnen niet worden verleend indien het motorvrachtschip ERNST KRAMER deel uitmaakt van een samenstel.

3. Voorwaarden

Deze ontheffingen zijn toegestaan indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1. De vaart is beperkt tot de binnenwatertrajecten tussen Rijnkilometer 412,80 (Rheinauhafen Becken IV) en Rijnkilometer 952,50 (Gorinchem), zonder het gebergtegedeelte tussen Rijnkilometer 528,50 (Bingen) en Rijnkilometer 556,00 (St. Goar).
2. Het schip is verzekerd tegen civiele aansprakelijkheid, ongeacht of het wordt bestuurd vanuit de ABC of vanuit het stuurhuis aan boord.
3. Het schip vaart met een minimumbemanning aan boord volgens de toepasselijke exploitatiewijze.
4. De op grond van de Rijnvaartreglementen op de schipper rustende verantwoordelijkheid blijft onverkort van toepassing, zelfs als het schip door de operator in de ABC op afstand wordt bestuurd.
5. De dienstdoende schipper aan boord is in staat om op ieder moment en zonder vertraging de controle van het schip over te nemen.
6. De dienstdoende schipper aan boord is eindverantwoordelijk voor de besturing van het schip.
7. De dienstdoende schipper aan boord heeft het gezag over de operator in de ABC voor alle aangelegenheden die betrekking hebben op de besturing van het schip.

8. Aan boord van het schip is een inrichting (een Bridge Navigational Watch Alarm System¹) ingebouwd om te verzekeren dat er altijd een bemanningslid in het stuurhuis aanwezig is wanneer het schip op afstand wordt bestuurd. Volgende tijdsintervallen voor het afgaan van het alarm van het BNWAS dienen gehanteerd te worden:
 - 0 minuten = periode van inactiviteit,
 - 3 minuten = activering van een optisch alarm,
 - 4 minuten = activering van een akoestisch alarm,
 - 5 minuten = activering van het algemene alarm.
9. De operator in de ABC moet de vereiste bekwaamheid bezitten om het schip op afstand te besturen. Hij moet ook houder zijn van een overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn geldig kwalificatiecertificaat schipper voor het schip dat hij bestuurt.
10. Het varen met behulp van radar in de zin van artikel 1.01, onderdeel q, van het RPR is alleen toegestaan vanuit de ABC indien de operator van de ABC toegang heeft tot alle radarfuncties en hij de radar van het schip op afstand kan gebruiken op dezelfde wijze als op een schip dat niet op afstand wordt bestuurd.
11. Wanneer de operator in de ABC het schip op afstand bestuurt op een in artikel 13.03 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn genoemd riviergedeelte, moet hij bovendien beschikken over de op grond van dit voorschrift vereiste specifieke vergunning.
12. De operator in de ABC alsook de voltallige bemanning die aan boord van het schip is, zijn opgeleid volgens het concept zoals beschreven in de bijlagen 0 en 9. Voor de training is overeenkomstig bijlage 11 een schriftelijk bewijs opgesteld.
13. De operator in de ABC mag in zijn functioneren niet worden belemmerd door oververmoeidheid of de gevolgen van het gebruik van alcohol, medicijnen of drugs, dan wel door enige andere oorzaak. Bij een alcoholconcentratie in het bloed van 0,5 promille of meer, dan wel een hoeveelheid alcohol in het lichaam die een zodanige alcoholconcentratie in het bloed dan wel een daarmee overeenkomende alcoholconcentratie in de uitgeademde lucht oplevert, is het de operator in de ABC verboden taken uit te voeren.
14. De operator in de ABC past de in artikel 4.05 van het RPR vastgelegde talenregeling toe voor de communicatie met de autoriteiten en de andere schepen die op de Rijn varen.
15. De bevoegde autoriteit moet te allen tijde in staat zijn vast te stellen wanneer en vanuit welke ABC het schip op afstand wordt bestuurd. Bovendien moet aan boord de informatie (welke ABC het schip op afstand bestuurt en wanneer) in een adequate vorm beschikbaar zijn en op verzoek van de ambtenaren van de bevoegde autoriteiten getoond kunnen worden.
16. De schipper moet in staat zijn alle communicatie te volgen die via de marifoon wordt uitgewisseld door de operator in de ABC, andere schepen en verkeerscentrales.
17. Al hetgeen vermeld in de aanvraag met betrekking tot de uitrusting van de ABC en het schip, in het projectplan en de bijlagen 0, 4, 5 en 8, wordt in acht genomen gedurende de looptijd van het project.
18. De algemene organisatie van de ABC en het schip, zoals uiteengezet in het projectplan en in de bijlagen 0, 5, 8 en 9, wordt in acht genomen gedurende de looptijd van het project.
19. De mitigerende maatregelen in bijlage 8 zullen gedurende de looptijd van het project in acht worden genomen en bekend zijn bij zowel de schipper als het personeel in de ABC.
20. De schipper en het personeel in de ABC zijn zich bewust van de conclusies en mitigerende maatregelen zoals opgesteld in de bijlagen 5, 8, 9, 10 en 11.

¹ Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS) = Brugwachtaarmsysteem

21. De installaties die in de ABC worden gebruikt, bieden de operator in de ABC zichtomstandigheden die gelijkwaardig zijn aan wat vereist is in artikel 7.02 van ES-TRIN 2025/1, en uiteengezet in de bijlagen 0 en 5.
22. De bevoegde autoriteiten van de Rijnsoeverstaten en België, of door hen aangewezen derden hebben de mogelijkheid om aan boord van het schip of in de ABC aan de vaarten deel te nemen.
23. Rhenus PartnerShip GmbH & Co.KG verstrekt de nodige informatie, bovenop de voor de rapportageverplichting (zie punt 4 hieronder) vereiste informatie, wanneer de bevoegde autoriteiten van de Rijnsoeverstaten en België hierom verzoeken. Autoriteiten en/of de door hen daartoe aangewezen derden wordt ook toegang tot de ABC en de IT-toepassingen verleend om gegevens over de vaarten te vergaren.
24. Wanneer het schip op afstand wordt bestuurd, zal het geen gevaarlijke goederen vervoeren, zoals genoemd in het ADN.
25. De bevoegde autoriteit moet onverwijld verwittigd worden van elke organisatorische of technische wijziging van het proefproject en zo mogelijk voordat deze geïmplementeerd wordt. De bevoegde autoriteit moet de andere bevoegde autoriteiten van de Rijnsoeverstaten en België daarvan in kennis stellen.

4. Rapportageverplichting

In fase 2 moet worden gewaarborgd dat

- voldoende ervaring is opgedaan om aan te tonen dat het volledige systeem met de technologieën en de personen aan de wal en op de schepen, functioneert en
- het op afstand bestuurde schip over een veiligheidsniveau beschikt dat gelijkwaardig is aan dat van een schip dat uitsluitend door een schipper aan boord wordt bestuurd.

Hiertoe moet de scheepsexploitant of in zijn plaats de scheepseigenaar halfjaarlijks een evaluatierapport aan de bevoegde autoriteit en de Commissie van Deskundigen voorleggen.

Na zelf een controle op de volledigheid en kwaliteit van de rapporten en op de naleving van alle relevante CCR-voorschriften te hebben uitgevoerd, moet de Duitse delegatie deze evaluatierapporten bij het secretariaat van de CCR indienen met het oog op de toezending daarvan aan de Rijnsoeverstaten en België.

De evaluatierapporten moeten ten minste informatie bevatten over de volgende aspecten:

- a) elke vastgestelde onregelmatigheid die afbreuk doet of afbreuk kan doen aan de veiligheid van het schip of aan de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer;
- b) het uitvallen van het systeem voor de besturing op afstand van het schip en de hulpmiddelen die voor de besturing op afstand worden gebruikt;
- c) lekkage;
- d) reparaties en wijzigingen van het systeem voor de besturing op afstand van het schip en de hulpmiddelen die voor de besturing op afstand worden gebruikt;
- e) brandstofverbruik;
- f) voorvallen en ongevallen;

- g) de reisomstandigheden waaronder de operator in de ABC het schip op afstand heeft bestuurd. Het gaat hier onder meer om de weersomstandigheden (temperatuur, regen, mist, sneeuw, hagel, vorst, enz.), de waterstand (laagwater waarbij wordt gevaren bij waterstanden onder de Overeengekomen Lage Rivierstand, normale waterstand of hoogwater waarbij wordt gevaren bij waterstanden boven hoogwaterpeil I), de zichtomstandigheden, de verkeersintensiteit (laag, normaal of hoog), de beladingsgraad (beladen, halfbeladen of onbeladen) en het feit of er overdag of 's nachts is gevaren. Daarbij zullen de vaartrajecten (aangeduid in Rijnkilometer) waarbij de operator in de ABC het schip op afstand heeft bestuurd en de vaartrajecten waarbij de dienstdoende schipper aan boord het schip heeft bestuurd, worden vermeld;
- h) vertragingen in de verzending van gegevens of in de beslissingen door de ABC, die te wijten zijn aan de afstand tussen de ABC en het schip;
- i) voor de momenten waarop de operator in de ABC het schip op bepaalde vaartrajecten op afstand heeft bestuurd, het aantal keren dat, de situaties waarin en de redenen waarom
 1. de dienstdoende schipper aan boord de controle van het door de ABC op afstand bestuurd schip dringend en op grond van onvoorziene omstandigheden heeft overgenomen,
 2. de besturing van het schip op dringend verzoek van de ABC en op grond van onvoorziene omstandigheden is overgenomen door de dienstdoende schipper aan boord,
 3. de verbinding met de ABC automatisch is verbroken;
- j) de mogelijke verbeteringen die tijdens de vaarten in kaart zijn gebracht;
- k) het aantal keren dat het algemene alarm afgegaan is.

5. Tenuitvoerlegging van de aanbeveling

Teneinde de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer te waarborgen, is deze aanbeveling alleen geldig indien het schip, de scheepsexploitant, de scheepseigenaar en Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG aan alle in punt 3 gestelde voorwaarden en aan de in punt 4 gestelde rapportageverplichting voldoen. Indien niet aan de voorwaarden van de aanbeveling wordt voldaan, kan de aanbeveling door de CCR worden opgeschort of eventueel worden ingetrokken.

De bevoegde autoriteit in Duitsland kan aanvullende eisen stellen in de ontheffing.

De bevoegde autoriteit in Duitsland moet de bovenvermelde ontheffingen en voorwaarden vermelden in het Certificaat van Onderzoek van het schip.

De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RN (25) 34 rev. 3 intern worden gevonden.

PROTOCOL 16
Aanbeveling voor het duwstel PRIVILEGE

Besluit

De Centrale Commissie,
op voorstel van haar Klein Scheepvaartcomité,
neemt de onderstaande aanbeveling over.

Bijlage

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

**AANBEVELINGEN AAN DE BEVOEGDE AUTORITEIT
MET BETREKKING TOT HET RIJNVAARTPOLITIEREGLEMENT (RPR)**

EN

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

**AANBEVELING Nr. 4/2025
van 4 december 2025**

Artikelen 1.07, tweede en derde lid, en 1.09, eerste lid, van het RPR

Artikelen 3.03, tweede lid, 6.02, eerste en tweede lid, 6.09, eerste en vijfde lid, 7.01, eerste en derde lid, 7.02, eerste tot en met derde lid, 7.03, vierde tot en met zevende lid, 7.04, tweede, vijfde, zesde, achtste en negende lid, 7.05, derde en vierde lid, 7.06, eerste lid, 7.07, eerste lid, 7.08, 7.09, tweede lid, 7.11, 31.02, elfde lid, en 31.03, eerste tot en met derde lid, van ES-TRIN

Voor fase 2 van het proefproject voor het op afstand besturen van het duwstel

PRIVILEGE

1. Achtergrond

Het bovengenoemde duwstel moet voor een proefproject op de Rijn tijdelijk op afstand worden bestuurd. Ondanks het feit dat in fase 2 van het proefproject de voltallige dienstdoende bemanning zich nog aan boord bevindt, zal toch ontheffing moeten worden verleend om af te wijken van een aantal bepalingen van het RPR, het ROSR en ES-TRIN.

De ontheffing om af te wijken van het RPR heeft voornamelijk betrekking op het vrije uitzicht en de bediening van het roer wanneer het bovengenoemde duwstel tijdelijk op afstand wordt bestuurd. Hoewel in fase 2 de voltallige dienstdoende bemanning zich nog aan boord van het duwstel bevindt, zal op bepaalde momenten de besturing van het duwstel worden overgenomen door de operator in de afstandsbesturingscentrale (ABC). De operator in de ABC zal op deze momenten de koers en de snelheid van het duwstel bepalen. Daarnaast zullen voor de besturing vanuit de ABC geschikte hulpmiddelen moeten worden gebruikt die een toereikend zicht mogelijk maken wanneer het vrije uitzicht van de operator in de ABC ontoereikend is. De artikelen van het RPR waarvoor ontheffing moet worden verleend voor het proefproject zijn in de titel van deze aanbeveling vermeld en in een gedetailleerd overzicht opgenomen in bijlage 2 (de bijlagen worden niet openbaar gemaakt).

De ontheffing om af te wijken van het ROSR heeft betrekking op artikel 1.03, waarin naar ES-TRIN wordt verwezen. De ontheffing om af te wijken van ES-TRIN heeft betrekking op de positie van de sensoren ten opzichte van het aanvaringsschot en het achterpiekschot, de stuurinrichting, het stuurhuis, het vrije zicht, de bijzondere eisen voor voortstuwingsmotoren en stuurinrichtingen, de navigatielantaarns, lichtseinen en geluidsseinen, de navigatie- en informatieapparatuur, de marifooninstallatie voor schepen met een éénmansstuurstelling voor het varen op radar, de interne spreekverbinding aan boord, de alarminstallatie, de installatie voor het bedienen van hekankers en de standaarden S1 en S2. De artikelen van ES-TRIN waarvoor ontheffing moet worden verleend voor het proefproject zijn in de titel van deze aanbeveling vermeld en in een gedetailleerd overzicht opgenomen in bijlage 2.

Over het geheel genomen moeten de aanvullende sensoren, de informatie die beschikbaar is voor de operator in de ABC alsook het personeel dat zich in de ABC bevindt in aanvulling op de minimumbemanning, kunnen waarborgen dat het duwstel beschikt over een veiligheidsniveau dat gelijkwaardig is aan dat van de gebruikelijke vaarwijze. Daartegenover staan veiligheidsrisico's die kunnen ontstaan door een onvolmaakt omgevingsbewustzijn van de operator in de ABC, eventuele storingen in componenten van het systeem voor de besturing op afstand en het mogelijk onvoldoende snel overnemen van de besturing van het duwstel door de dienstdoende schipper aan boord, wanneer de situatie dit vereist.

2. Ontheffingen om af te wijken van het RPR en het ROSR

Het duwstel PRIVILEGE bestaat uit een motorschip (PRIVILEGE I) en een bak (PRIVILEGE II).

- 2.1** Op grond van artikel 1.26 van het RPR kan voor het motorschip PRIVILEGE I en de bak PRIVILEGE II, uniek Europees scheepsidentificatienummer 02323654 en 02327216 (bijlage 6), tot 03/12/2028 ontheffing worden verleend om af te wijken van de eisen als bedoeld in de artikelen 1.07, tweede en derde lid, en 1.09, eerste lid, van het RPR.
- 2.2** Op grond van artikel 2.20, derde lid, van het ROSR kan voor het motorschip PRIVILEGE I en de bak PRIVILEGE II, uniek Europees scheepsidentificatienummer 02323654 en 02327216 (bijlage 6), tot 03/12/2028 ontheffing worden verleend om af te wijken van de eisen als bedoeld in artikel 1.03 van het ROSR en daarmee van de artikelen 3.03, tweede lid, 6.02, eerste en tweede lid, 6.09, eerste en vijfde lid, 7.01, eerste en derde lid, 7.02, eerste tot en met derde lid, 7.03, vierde tot en met zevende lid, 7.04, tweede, vijfde, zesde, achtste en negende lid, 7.05, derde en vierde lid, 7.06, eerste lid, 7.07, eerste lid, 7.08, 7.09, tweede lid, 7.11, 31.02, elfde lid, en 31.03, eerste tot en met derde lid, van ES-TRIN 2025/1 (hierna "ES-TRIN" genoemd).

3. Voorwaarden

Deze ontheffingen zijn toegestaan indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1. De vaart is beperkt tot de binnenwatertrajecten tussen Rijnkilometer 660,00 (Mondorf Veer) en Rijnkilometer 952,50 (Gorinchem).
2. Het duwstel is verzekerd tegen civiele aansprakelijkheid, ongeacht of het wordt bestuurd vanuit de ABC of vanuit het stuurhuis aan boord.
3. Het duwstel vaart met een minimumbemanning aan boord volgens de toepasselijke exploitatiewijze.
4. Wanneer het duwstel op afstand wordt bestuurd, zal het geen gevaarlijke goederen vervoeren, zoals genoemd in het ADN.
5. De op grond van de Rijnvaartreglementen op de schipper rustende verantwoordelijkheid blijft onverkort van toepassing, zelfs als het duwstel door de operator in de ABC op afstand wordt bestuurd.
6. De dienstdoende schipper aan boord is in staat om op ieder moment en zonder vertraging de controle van het duwstel over te nemen.
7. De dienstdoende schipper aan boord is eindverantwoordelijk voor de besturing van het duwstel.
8. De dienstdoende schipper aan boord heeft het gezag over de operator in de ABC voor alle aangelegenheden die betrekking hebben op de besturing van het duwstel.

9. Aan boord van het duwstel is een inrichting (een Bridge Navigational Watch Alarm System¹) ingebouwd om te verzekeren dat er altijd een bemanningslid in het stuurhuis aanwezig is wanneer het duwstel op afstand wordt bestuurd. Volgende tijdsintervallen voor het afgaan van het alarm van het BNWAS dienen gehanteerd te worden:
 - 0 minuten = periode van inactiviteit
 - 3 minuten = activering van een optisch alarm
 - 4 minuten = activering van een akoestisch alarm
 - 5 minuten = activering van het algemene alarm
10. De operator in de ABC moet de vereiste bekwaamheid bezitten om het duwstel op afstand te besturen. Hij moet ook houder zijn van een overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn geldig kwalificatiecertificaat schipper voor het duwstel dat hij bestuurt.
11. De operator in de ABC alsook de voltallige bemanning die aan boord van het duwstel is, zijn opgeleid volgens het concept zoals beschreven in **bijlage 4**.
12. Het varen met behulp van radar in de zin van artikel 1.01, onderdeel q, van het RPR is alleen toegestaan vanuit de ABC indien de operator van de ABC toegang heeft tot alle radarfuncties en hij de radar van het duwstel op afstand kan gebruiken op dezelfde wijze als op een duwstel dat niet op afstand wordt bestuurd.
13. De operator in de ABC mag in zijn functioneren niet worden belemmerd door oververmoeidheid of de gevolgen van het gebruik van alcohol, medicijnen of drugs, dan wel door enige andere oorzaak. Bij een alcoholconcentratie in het bloed van 0,5 promille of meer, dan wel een hoeveelheid alcohol in het lichaam die een zodanige alcoholconcentratie in het bloed dan wel een daarmee overeenkomende alcoholconcentratie in de uitgeademde lucht oplevert, is het de operator in de ABC verboden taken uit te voeren.
14. De operator in de ABC past de in artikel 4.05 van het RPR vastgelegde talenregeling toe voor de communicatie met de autoriteiten en de andere schepen die op de Rijn varen.
15. De operator in de ABC moet in staat zijn de geluiden uit de machinekamer te horen en vast te stellen of er omgevingsgeluiden zijn die de besturing van het duwstel beïnvloeden. Aan deze voorwaarde wordt geacht te zijn voldaan indien een microfoon in de machinekamer is aangebracht en de schipper aan boord de operator in de ABC onverwijld inlicht over omgevingsgeluiden (zoals het "blijf weg"-sein).
16. De bevoegde autoriteit moet te allen tijde in staat zijn vast te stellen wanneer en vanuit welke ABC het duwstel op afstand wordt bestuurd. Bovendien moet aan boord de informatie (welke ABC het duwstel op afstand bestuurt en wanneer) in een adequate vorm beschikbaar zijn en op verzoek van de ambtenaren van de bevoegde autoriteiten getoond kunnen worden.
17. De schipper moet in staat zijn alle communicatie te volgen die via de marifoon wordt uitgewisseld door de operator in de ABC, andere schepen en verkeerscentrales.
18. Al hetgeen vermeld in de aanvraag met betrekking tot de uitrusting van de ABC en het duwstel, in het projectplan en de bijlagen 1 en 5, wordt in acht genomen gedurende de looptijd van het project.
19. De algemene organisatie van de ABC en het duwstel, zoals uiteengezet in het projectplan en in de bijlagen 1, 4, 7 en 8, wordt in acht genomen gedurende de looptijd van het project.
20. De mitigerende maatregelen in de bijlagen 2 en 5 zullen gedurende de looptijd van het project in acht worden genomen en bekend zijn bij zowel de schipper als het personeel in de ABC.

¹ Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS) = Brugwachttalarmsysteem

21. De installaties die in de ABC worden gebruikt, bieden de operator in de ABC zichtomstandigheden die gelijkwaardig zijn aan wat vereist is in artikel 7.02 van ES-TRIN 2025/1, en uiteengezet in de bijlagen 1, 2, 3 en 5.
22. De bevoegde autoriteiten van de Rijnsoeverstaten en België, of door hen aangewezen derden hebben de mogelijkheid om aan boord van het duwstel of in de ABC aan de vaarten deel te nemen.
23. SEAFAR NV verstrekt de nodige informatie, bovenop de voor de rapportageverplichting (zie punt 4 hieronder) vereiste informatie, wanneer de bevoegde autoriteiten van de Rijnsoeverstaten en België hierom verzoeken. Daarbij verleent SEAFAR deze autoriteiten en/of de door hen daartoe aangewezen derden ook toegang tot de ABC en de IT-toepassingen die worden gebruikt om de gegevens van de vaarten te vergaren.
24. De bevoegde autoriteit moet onverwijld verwittigd worden van elke organisatorische of technische wijziging van het proefproject en zo mogelijk voordat deze geïmplementeerd wordt. De bevoegde autoriteit moet de andere bevoegde autoriteiten van de Rijnsoeverstaten en België daarvan in kennis stellen.

4. Besturing op afstand van het duwstel PRIVILEGE vanuit de ABC van SEAFAR en vanuit de ABC van Scheepvaartbedrijf DARI BV (hierna “DARI” genoemd) in Dordrecht (NL).

Het duwstel PRIVILEGE kan zowel vanuit de ABC van SEAFAR (locaties: Antwerpen (BE), Charleroi (BE) en Duisburg (DE)) als vanuit de ABC van DARI (locatie: Dordrecht (NL)) op afstand bestuurd worden. Bij besturing op afstand vanuit de ABC van DARI in Dordrecht dient aan de relevante bepalingen uit de overeenkomst gesloten tussen SEAFAR en DARI op 27 november 2023 voldaan te worden. De relevante bepalingen uit het contract gesloten tussen SEAFAR en DARI op 27 november 2023 zijn opgenomen in bijlage 7.

5. Rapportageverplichting

In fase 2 moet worden gewaarborgd dat

- voldoende ervaring is opgedaan om aan te tonen dat het volledige systeem met de technologieën en de personen aan de wal en op de schepen, functioneert en
- het op afstand bestuurd duwstel over een veiligheidsniveau beschikt dat gelijkwaardig is aan dat van een duwstel dat uitsluitend door een schipper aan boord wordt bestuurd.

Hier toe moet de exploitant van het duwstel of in zijn plaats de eigenaar van het duwstel halfjaarlijks een evaluatierapport aan de bevoegde autoriteit en de Commissie van Deskundigen voorleggen.

Na zelf een controle op de volledigheid en kwaliteit van de rapporten en op de naleving van alle relevante CCR-voorschriften te hebben uitgevoerd, moet België deze evaluatierapporten bij het secretariaat van de CCR indienen met het oog op de toezending daarvan aan de Rijnsoeverstaten en België.

De evaluatierapporten moeten ten minste informatie bevatten over de volgende aspecten:

- a) elke vastgestelde onregelmatigheid die afbreuk doet of afbreuk kan doen aan de veiligheid van het duwstel of aan de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer;
- b) het uitvallen van het systeem voor de besturing op afstand van het duwstel en de hulpmiddelen die voor de besturing op afstand worden gebruikt;
- c) lekkage;
- d) reparaties en wijzigingen van het systeem voor de besturing op afstand van het duwstel en de hulpmiddelen die voor de besturing op afstand worden gebruikt;
- e) brandstofverbruik;

- f) voorvallen en ongevallen;
- g) de reisomstandigheden waaronder de operator in de ABC het duwstel op afstand heeft bestuurd. Het gaat hier onder meer om de weersomstandigheden (temperatuur, regen, mist, sneeuw, hagel, vorst, enz.), de waterstand (laagwater waarbij wordt gevaren bij waterstanden onder de Overeengekomen Lage Rivierstand, normale waterstand of hoogwater waarbij wordt gevaren bij waterstanden boven hoogwaterpeil I), de zichtomstandigheden, de verkeersintensiteit (laag, normaal of hoog), de beladingsgraad (beladen, halfbeladen of onbeladen) en het feit of er overdag of 's nachts is gevaren. Daarbij zullen de vaartrajecten (aangeduid in Rijnkilometer) waarbij de operator in de ABC het duwstel op afstand heeft bestuurd en de vaartrajecten waarbij de dienstdoende schipper aan boord het duwstel heeft bestuurd, worden vermeld;
- h) vertragingen in de verzending van gegevens of in de beslissingen door de ABC, die te wijten zijn aan de afstand tussen de ABC en het duwstel;
- i) voor de momenten waarop de operator in de ABC het duwstel op bepaalde vaartrajecten op afstand heeft bestuurd, het aantal keren dat, de situaties waarin en de redenen waarom
 1. de dienstdoende schipper aan boord de controle van het door de ABC op afstand bestuurde duwstel dringend en op grond van onvoorziene omstandigheden heeft overgenomen,
 2. de besturing van het duwstel op dringend verzoek van de ABC en op grond van onvoorziene omstandigheden volgens het door SEAFAR voorziene protocol is overgenomen door de dienstdoende schipper aan boord,
 3. de verbinding met de ABC automatisch is verbroken;
- j) de mogelijke verbeteringen die tijdens de vaarten in kaart zijn gebracht;
- k) het aantal keren dat het algemene alarm afgegaan is.

6. Tenuitvoerlegging van de aanbeveling

Teneinde de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer te waarborgen, is deze aanbeveling alleen geldig indien het duwstel, de exploitant van het duwstel, de eigenaar van het duwstel en SEAFAR aan alle in punt 3 gestelde voorwaarden, de bepalingen uit punt 4 en de in punt 5 gestelde rapportageverplichting voldoen. Indien niet aan de voorwaarden van de aanbeveling wordt voldaan, kan de aanbeveling door de CCR worden opgeschort of eventueel worden ingetrokken.

De bevoegde autoriteit in België kan aanvullende eisen stellen in de ontheffing.

De bevoegde autoriteit in België moet de bovenvermelde ontheffingen en voorwaarden vermelden in het Certificaat van Onderzoek van het motorschip en de bak.

De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RN (25) 29 rev. 3 intern worden gevonden.

PROTOCOL 17
Aanbeveling voor het motortankschip VOLHARDING 1

Besluit

De Centrale Commissie,
op voorstel van haar Klein Scheepvaartcomité,
neemt de onderstaande aanbeveling over.

Bijlage

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

**AANBEVELINGEN AAN DE BEVOEGDE AUTORITEIT
MET BETREKKING TOT HET RIJNVAARTPOLITIEREGLEMENT (RPR)**

EN

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

**AANBEVELING Nr. 5/2025
van 4 december 2025**

Artikelen 1.07, tweede en derde lid, en 1.09, eerste lid, van het RPR

Artikelen 3.03, tweede lid, 6.02, eerste en tweede lid, 6.09, eerste en vijfde lid, 7.01, eerste en derde lid, 7.02, eerste tot en met derde lid, 7.03, vierde tot en met zevende lid, 7.04, tweede, vijfde, zesde, achtste en negende lid, 7.05, derde en vierde lid, 7.06, eerste lid, 7.07, eerste lid, 7.08, 7.09, tweede lid, 7.11, 31.02, elfde lid, en 31.03, eerste tot en met derde lid, van ES-TRIN

Voor fase 2 van het proefproject voor het op afstand besturen van het motortankschip

VOLHARDING 1

1. Achtergrond

Het bovengenoemde motortankschip zal voor een proefproject op de Rijn tijdelijk op afstand worden bestuurd. Ondanks het feit dat in fase 2 van het proefproject de voltallige dienstdoende bemanning zich nog aan boord bevindt, zal toch ontheffing moeten worden verleend om af te wijken van een aantal bepalingen van het RPR, het ROSR en ES-TRIN.

De ontheffing om af te wijken van het RPR heeft voornamelijk betrekking op het vrije uitzicht en de bediening van het roer wanneer het bovengenoemde schip tijdelijk op afstand wordt bestuurd. Hoewel in fase 2 de voltallige dienstdoende bemanning zich nog aan boord van het schip bevindt, zal op bepaalde momenten de besturing van het schip worden overgenomen door de operator in de afstandsbesturingscentrale (ABC). Het schip zal hoofdzakelijk worden bestuurd vanuit de ABC in Dordrecht op het kantoor van het scheepvaartbedrijf DARI BV (hierna DARI genoemd) of vanuit de ABC op het kantoor van SEAFAR NV in Antwerpen. De SEAFAR-ABC's in Duisburg of Charleroi, genoemd in het projectplan, zullen als terugvaloptie dienen. De operator in de ABC zal op deze momenten de koers en de snelheid van het schip bepalen. Daarnaast zullen voor de besturing vanuit de ABC geschikte hulpmiddelen moeten worden gebruikt die een toereikend zicht mogelijk maken wanneer het vrije uitzicht van de operator in de ABC ontoereikend is. De artikelen van het RPR waarvoor ontheffing moet worden verleend voor het proefproject zijn in de titel van deze aanbeveling vermeld en in een gedetailleerd overzicht opgenomen in bijlage 6 (de bijlagen worden niet openbaar gemaakt).

De ontheffing om af te wijken van het ROSR heeft betrekking op artikel 1.03 ROSR, waarin naar ES-TRIN wordt verwezen. Op grond van artikel 2.20, derde lid kunnen tijdelijke afwijkingen van ES-TRIN onder voorwaarden worden toegestaan na aanbeveling van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Concreet wordt ontheffing gevraagd van de artikelen 3.03, tweede lid, 6.02, eerste en tweede lid, 6.09, eerste en vijfde lid, 7.01, eerste en derde lid, 7.02, eerste tot en met derde lid, 7.03, vierde tot en met zevende lid, 7.04, tweede, vijfde, zesde, achtste en negende lid, 7.05, derde en vierde lid, 7.06, eerste lid, 7.07, eerste lid, 7.08, 7.09, tweede lid, 7.11, 31.02, elfde lid, en 31.03, eerste tot en met derde lid, van ES-TRIN. Dit heeft betrekking op de positie van de sensoren ten opzichte van het aanvaringsschot en het achterpiekschot, de stuurinrichting, het stuurhuis, het vrije zicht, de bijzondere eisen voor voortstuwingsmotoren en stuurinrichtingen, de navigatielantaarns, lichtseinen en geluidsseinen, de navigatie- en informatieapparatuur, de marifooninstallatie voor schepen met een éénmansstuurstelling voor het varen op radar, de interne spreekverbinding aan boord, de alarminstallatie, de installatie voor het bedienen van hekankers en de standaarden S1 en S2. De artikelen van ES-TRIN waarvoor ontheffing moet worden verleend voor het proefproject zijn in de titel van deze aanbeveling vermeld en in een gedetailleerd overzicht opgenomen in bijlage 6.

Over het geheel genomen moeten de aanvullende sensoren, de informatie die beschikbaar is voor de operator in de ABC alsook het personeel dat zich in de ABC bevindt in aanvulling op de minimumbemanning, kunnen waarborgen dat het schip beschikt over een veiligheidsniveau dat ten minste gelijkwaardig is aan dat van de gebruikelijke vaarwijze. Daartegenover staan veiligheidsrisico's die kunnen ontstaan door een onvolmaakt omgevingsbewustzijn van de operator in de ABC, eventuele storingen in componenten van het systeem voor de besturing op afstand en het mogelijk onvoldoende snel overnemen van de besturing van het schip door de dienstdoende schipper aan boord, wanneer de situatie dit vereist. De reeds geïnventariseerde risico's en de mitigerende maatregelen zijn opgenomen in het projectplan en in de bijlagen 3 en 8.

2. Ontheffingen om af te wijken van het RPR en het ROSR

2.1 Op grond van artikel 1.26 van het RPR kan voor het motortankschip VOLHARDING 1, uniek Europees scheepsidentificatienummer 02340286, door de bevoegde autoriteit, na aanbeveling van de CCR, ontheffing worden verleend tot 03/12/2028 om af te wijken van de eisen als bedoeld in de artikelen 1.07, tweede en derde lid, en 1.09, eerste lid, van het RPR.

2.2 Op grond van artikel 2.20, derde lid, van het ROSR kan voor het motortankschip VOLHARDING 1, uniek Europees scheepsidentificatienummer 02340286, door de bevoegde autoriteit, na aanbeveling van de CCR, ontheffing worden verleend tot 03/12/2028 om af te wijken van de eisen als bedoeld in artikel 1.03 van het ROSR en daarmee van de artikelen 3.03, tweede lid, 6.02, eerste en tweede lid, 6.09, eerste en vijfde lid, 7.01, eerste en derde lid, 7.02, eerste tot en met derde lid, 7.03, vierde tot en met zevende lid, 7.04, tweede, vijfde, zesde, achtste en negende lid, 7.05, derde en vierde lid, 7.06, eerste lid, 7.07, eerste lid, 7.08, 7.09, tweede lid, 7.11, 31.02, elfde lid, en 31.03, eerste tot en met derde lid, van ES-TRIN 2025/1.

3. Voorwaarden

Deze ontheffingen zijn toegestaan indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1. Op de Rijn is de vaart beperkt tot de binnenwatertrajecten tussen Rijnkilometer 660,00 (Mondorf Veer) en Rijnkilometer 952,50 (Gorinchem).
2. Het schip is verzekerd tegen civiele aansprakelijkheid, ongeacht of het wordt bestuurd vanuit de ABC of vanuit het stuurhuis aan boord.
3. Het schip vaart met een minimumbemanning aan boord volgens de toepasselijke exploitatiewijze.
4. Wanneer het schip op afstand wordt bestuurd, zal het geen gevaarlijke goederen vervoeren, zoals genoemd in het ADN.

5. De op grond van de Rijnvaartreglementen op de schipper rustende verantwoordelijkheid blijft onverkort van toepassing, zelfs als het schip door de operator in de ABC op afstand wordt bestuurd.
6. De dienstdoende schipper aan boord is in staat om op ieder moment en zonder vertraging de controle van het schip over te nemen.
7. De dienstdoende schipper aan boord is eindverantwoordelijk voor de besturing van het schip.
8. De dienstdoende schipper aan boord heeft het gezag over de operator in de ABC voor alle aangelegenheden die betrekking hebben op de besturing van het schip.
9. Aan boord van het schip is een inrichting (een Bridge Navigational Watch Alarm System¹) ingebouwd om te verzekeren dat altijd een bemanningslid in het stuurhuis aanwezig is wanneer het schip op afstand wordt bestuurd. Volgende tijdsintervallen voor het afgaan van het alarm van het BNWAS dienen gehanteerd te worden:
 - 0 minuten = periode van inactiviteit
 - 3 minuten = activering van een optisch alarm
 - 4 minuten = activering van een akoestisch alarm
 - 5 minuten = activering van het algemene alarm"
10. De operator in de ABC moet de vereiste bekwaamheid bezitten om het schip op afstand te besturen. Hij moet ook houder zijn van een overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn geldig kwalificatiecertificaat schipper voor het schip dat hij bestuurt.
11. Het varen met behulp van radar in de zin van artikel 1.01, onderdeel q, van het RPR is alleen toegestaan vanuit de ABC indien de operator van de ABC toegang heeft tot alle radarfuncties en hij de radar van het schip op afstand kan gebruiken op dezelfde wijze als op een schip dat niet op afstand wordt bestuurd.
12. De operator in de ABC alsook de voltallige bemanning die aan boord van het schip is, zijn opgeleid volgens het concept zoals beschreven in de bijlagen 4 en 9.
13. De operator in de ABC mag in zijn functioneren niet worden belemmerd door oververmoeidheid of de gevolgen van het gebruik van alcohol, medicijnen of drugs, dan wel door enige andere oorzaak. Bij een alcoholconcentratie in het bloed van 0,5 promille of meer, dan wel een hoeveelheid alcohol in het lichaam die een zodanige alcoholconcentratie in het bloed dan wel een daarmee overeenkomende alcoholconcentratie in de uitgeademde lucht oplevert, is het de operator in de ABC verboden taken uit te voeren.
14. De operator in de ABC past de in artikel 4.05 van het RPR vastgelegde talenregeling toe voor de communicatie met de autoriteiten en de andere schepen die op de Rijn varen.
15. De operator in de ABC moet in staat zijn de geluiden uit de machinekamer te horen en vast te stellen of er omgevingsgeluiden zijn die de besturing van het schip beïnvloeden. Aan deze voorwaarde wordt geacht te zijn voldaan indien een microfoon in de machinekamer is aangebracht en de schipper aan boord de operator in de ABC onverwijld inlicht over omgevingsgeluiden (zoals het "blijf weg"-sein).
16. De bevoegde autoriteit moet te allen tijde in staat zijn vast te stellen wanneer en vanuit welke ABC het schip op afstand wordt bestuurd. Bovendien moet aan boord de informatie (welke ABC het schip op afstand bestuurt en wanneer) in een adequate vorm beschikbaar zijn en op verzoek van de ambtenaren van de bevoegde autoriteiten getoond kunnen worden.
17. De schipper moet in staat zijn alle communicatie te volgen die via de marifoon wordt uitgewisseld door de operator in de ABC, andere schepen en verkeerscentrales.

¹ Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS) = Brugwachtalarmsysteem

18. Al hetgeen vermeld in de aanvraag met betrekking tot de uitrusting van de ABC en het schip, in het projectplan en de bijlagen 2, 11, 12, 13, 14 en 15, wordt in acht genomen gedurende de looptijd van het project.
19. De algemene organisatie van de ABC en het schip, zoals uiteengezet in het projectplan en in de bijlagen 4 en 9, wordt in acht genomen gedurende de looptijd van het project.
20. De mitigerende maatregelen in bijlage 6 zullen gedurende de looptijd van het project in acht worden genomen en bekend zijn bij zowel de schipper als het personeel in de ABC.
21. De schipper en het personeel in de ABC zijn zich bewust van de conclusies en mitigerende maatregelen zoals opgesteld in de bijlagen 8 en 11.
22. De installaties die in de ABC worden gebruikt, bieden de operator in de ABC zichtomstandigheden die gelijkwaardig zijn aan wat vereist is in artikel 7.02 van ES-TRIN 2025/1, en uiteengezet in bijlage 6.
23. De bevoegde autoriteiten van de Rijnsoeverstaten en België, of door hen aangewezen derden hebben de mogelijkheid om aan boord van het schip of in de ABC aan de vaarten deel te nemen.
24. Scheepvaartbedrijf DARI en SEAFAR verstrekken de nodige informatie, bovenop de voor de rapportageverplichting (zie hieronder) vereiste informatie, wanneer de bevoegde autoriteiten van de Rijnsoeverstaten en België hierom verzoeken. Daarbij verlenen DARI en SEAFAR deze autoriteiten en/of de door hen daartoe aangewezen derden ook toegang tot de ABC en de IT-toepassingen die worden gebruikt om de gegevens van de vaarten te vergaren.
25. De bevoegde autoriteit moet onverwijld verwittigd worden van elke organisatorische of technische wijziging van het proefproject en zo mogelijk voordat deze geïmplementeerd wordt. De bevoegde autoriteit moet de andere bevoegde autoriteiten van de Rijnsoeverstaten en België daarvan in kennis stellen.

4. Rapportageverplichting

In fase 2 moet worden gewaarborgd dat

- voldoende ervaring is opgedaan om aan te tonen dat het volledige systeem met de technologieën en de personen aan de wal en op de schepen, functioneert en
- het op afstand bestuurd schip over een veiligheidsniveau beschikt dat gelijkwaardig is aan dat van een schip dat uitsluitend door een schipper aan boord wordt bestuurd.

Hiertoe moet de scheepsexploitant of in zijn plaats de scheepseigenaar halfjaarlijks een evaluatierapport aan de bevoegde autoriteit en de Commissie van Deskundigen voorleggen.

Na zelf een controle op de volledigheid en kwaliteit van de rapporten en op de naleving van alle relevante CCR-voorschriften te hebben uitgevoerd, moet de Nederlandse delegatie deze evaluatierapporten bij het secretariaat van de CCR indienen met het oog op de toezending daarvan aan de Rijnsoeverstaten en België.

De evaluatierapporten moeten ten minste informatie bevatten over de volgende aspecten:

- a) elke vastgestelde onregelmatigheid die afbreuk doet of afbreuk kan doen aan de veiligheid van het schip of aan de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer;
- b) het uitvallen van het systeem voor de besturing op afstand van het schip en de hulpmiddelen die voor de besturing op afstand worden gebruikt;
- c) lekkage;

- d) reparaties en wijzigingen van het systeem voor de besturing op afstand van het schip en de hulpmiddelen die voor de besturing op afstand worden gebruikt;
- e) brandstofverbruik;
- f) voorvallen en ongevallen;
- g) de reisomstandigheden waaronder de operator in de ABC het schip op afstand heeft bestuurd. Het gaat hier onder meer om de weersomstandigheden (temperatuur, regen, mist, sneeuw, hagel, vorst, enz.), de waterstand (laagwater waarbij wordt gevaren bij waterstanden onder de Overeengekomen Lage Rivierstand, normale waterstand of hoogwater waarbij wordt gevaren bij waterstanden boven hoogwaterpeil I), de zichtomstandigheden, de verkeersintensiteit (laag, normaal of hoog), de beladingsgraad (beladen, halfbeladen of onbeladen) en het feit of er overdag of 's nachts is gevaren. Daarbij zullen de vaartrajecten (aangeduid in Rijnkilometer) waarbij de operator in de ABC het schip op afstand heeft bestuurd en de vaartrajecten waarbij de dienstdoende schipper aan boord het schip heeft bestuurd, worden vermeld;
- h) vertragingen in de verzending van gegevens of in de beslissingen door de ABC, die te wijten zijn aan de afstand tussen de ABC en het schip;
- i) voor de momenten waarop de operator in de ABC het schip op bepaalde vaartrajecten op afstand heeft bestuurd, het aantal keren dat, de situaties waarin en de redenen waarom
 1. de dienstdoende schipper aan boord de controle van het door de ABC op afstand bestuurd schip dringend en op grond van onvoorziene omstandigheden heeft overgenomen,
 2. de besturing van het schip op dringend verzoek van de ABC en op grond van onvoorziene omstandigheden volgens het door SEAFAR voorziene protocol is overgenomen door de dienstdoende schipper aan boord,
 3. de verbinding met de ABC automatisch is verbroken;
- j) de mogelijke verbeteringen die tijdens de vaarten in kaart zijn gebracht;
- k) het aantal keren dat het algemene alarm afgegaan is.

5. Tenuitvoerlegging van de aanbeveling

Teneinde de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer te waarborgen, is deze aanbeveling alleen geldig indien het schip, de scheepsexploitant, de scheepseigenaar en SEAFAR aan alle in punt 3 gestelde voorwaarden en aan de in punt 4 gestelde rapportageverplichting voldoen. Indien niet aan de voorwaarden van de aanbeveling wordt voldaan, kan de aanbeveling door de CCR worden opgeschort of eventueel worden ingetrokken.

De bevoegde autoriteit in Nederland kan aanvullende eisen stellen in de ontheffing.

De bevoegde autoriteit in Nederland moet de bovenvermelde ontheffingen en voorwaarden vermelden in het Certificaat van Onderzoek van het schip.

De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RN (25) 51 rev. 2 intern worden gevonden.

PROTOCOL 18
Aanbeveling voor het motortankschip VOLHARDING 3

Besluit

De Centrale Commissie,
op voorstel van haar Klein Scheepvaartcomité,
neemt de onderstaande aanbeveling over.

Bijlage

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

**AANBEVELINGEN AAN DE BEVOEGDE AUTORITEIT
MET BETREKKING TOT HET RIJNVAARTPOLITIEREGLEMENT (RPR)**

EN

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

**AANBEVELING Nr. 6/2025
van 4 december 2025**

Artikelen 1.07, tweede en derde lid, en 1.09, eerste lid, van het RPR

Artikelen 3.03, tweede lid, 6.02, eerste en tweede lid, 6.09, eerste en vijfde lid, 7.01, eerste en derde lid, 7.02, eerste tot en met derde lid, 7.03, vierde tot en met zevende lid, 7.04, tweede, vijfde, zesde, achtste en negende lid, 7.05, derde en vierde lid, 7.06, eerste lid, 7.07, eerste lid, 7.08, 7.09, tweede lid, 7.11, 31.02, elfde lid, en 31.03, eerste tot en met derde lid van ES-TRIN

Voor fase 2 van het proefproject voor het op afstand besturen van het motortankschip

VOLHARDING 3

1. Achtergrond

Het bovengenoemde motortankschip zal voor een proefproject op de Rijn tijdelijk op afstand worden bestuurd. Ondanks het feit dat in fase 2 van het proefproject de voltallige dienstdoende bemanning zich nog aan boord bevindt, zal toch ontheffing moeten worden verleend om af te wijken van een aantal bepalingen van het RPR, het ROSR en ES-TRIN.

De ontheffing om af te wijken van het RPR heeft voornamelijk betrekking op het vrije uitzicht en de bediening van het roer wanneer het bovengenoemde schip tijdelijk op afstand wordt bestuurd. Hoewel in fase 2 de voltallige dienstdoende bemanning zich nog aan boord van het schip bevindt, zal op bepaalde momenten de besturing van het schip worden overgenomen door de operator in de afstandsbesturingscentrale (ABC). Het schip zal hoofdzakelijk worden bestuurd vanuit de ABC in Dordrecht op het kantoor van het scheepvaartbedrijf DARI BV (hierna DARI genoemd) of vanuit de ABC op het kantoor van SEAFAR NV in Antwerpen. De SEAFAR-ABC's in Duisburg of Charleroi, genoemd in het projectplan, zullen als terugvaloptie dienen. De operator in de ABC zal op deze momenten de koers en de snelheid van het schip bepalen. Daarnaast zullen voor de besturing vanuit de ABC geschikte hulpmiddelen moeten worden gebruikt die een toereikend zicht mogelijk maken wanneer het vrije uitzicht van de operator in de ABC ontoereikend is. De artikelen van het RPR waarvoor ontheffing moet worden verleend voor het proefproject zijn in de titel van deze aanbeveling vermeld en in een gedetailleerd overzicht opgenomen in bijlage 6 (de bijlagen worden niet openbaar gemaakt).

De ontheffing om af te wijken van het ROSR heeft betrekking op artikel 1.03 ROSR, waarin naar ES-TRIN wordt verwezen. Op grond van artikel 2.20, derde lid kunnen tijdelijke afwijkingen van ES-TRIN onder voorwaarden worden toegestaan na aanbeveling van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Concreet wordt ontheffing gevraagd van de artikelen 3.03, tweede lid, 6.02, eerste en tweede lid, 6.09, eerste en vijfde lid, 7.01, eerste en derde lid, 7.02, eerste tot en met derde lid, 7.03, vierde tot en met zevende lid, 7.04, tweede, vijfde, zesde, achtste en negende lid, 7.05, derde en vierde lid, 7.06, eerste lid, 7.07, eerste lid, 7.08, 7.09, tweede lid, 7.11, 31.02, elfde lid, en 31.03, eerste tot en met derde lid, van ES-TRIN. Dit heeft betrekking op de positie van de sensoren ten opzichte van het aanvaringsschot en het achterpiekschot, de stuurinrichting, het stuurhuis, het vrije zicht, de bijzondere eisen voor voortstuwingsmotoren en stuurinrichtingen, de navigatielantaarns, lichtseinen en geluidsseinen, de navigatie- en informatieapparatuur, de marifooninstallatie voor schepen met een éénmansstuurstelling voor het varen op radar, de interne spreekverbinding aan boord, de alarminstallatie, de installatie voor het bedienen van hekankers en de standaarden S1 en S2. De artikelen van ES-TRIN waarvoor ontheffing moet worden verleend voor het proefproject zijn in de titel van deze aanbeveling vermeld en in een gedetailleerd overzicht opgenomen in bijlage 6.

Over het geheel genomen moeten de aanvullende sensoren, de informatie die beschikbaar is voor de operator in de ABC alsook het personeel dat zich in de ABC bevindt in aanvulling op de minimumbemanning, kunnen waarborgen dat het schip beschikt over een veiligheidsniveau dat ten minste gelijkwaardig is aan dat van de gebruikelijke vaarwijze. Daartegenover staan veiligheidsrisico's die kunnen ontstaan door een onvolmaakt omgevingsbewustzijn van de operator in de ABC, eventuele storingen in componenten van het systeem voor de besturing op afstand en het mogelijk onvoldoende snel overnemen van de besturing van het schip door de dienstdoende schipper aan boord, wanneer de situatie dit vereist. De reeds geïnterpreteerde risico's en de mitigerende maatregelen zijn opgenomen in het projectplan en in de bijlagen 3 en 8.

2. Ontheffingen om af te wijken van het RPR en het ROSR

- 2.1** Op grond van artikel 1.26 van het RPR kan voor het motortankschip VOLHARDING 3, uniek Europees scheepsidentificatienummer 02340473, door de bevoegde autoriteit, na aanbeveling van de CCR, ontheffing worden verleend tot 03/12/2028 om af te wijken van de eisen als bedoeld in de artikelen 1.07, tweede en derde lid, en 1.09, eerste lid, van het RPR.
- 2.2** Op grond van artikel 2.20, derde lid, van het ROSR kan voor het motortankschip VOLHARDING 3, uniek Europees scheepsidentificatienummer 02340473, door de bevoegde autoriteit, na aanbeveling van de CCR, ontheffing worden verleend tot 03/12/2028 om af te wijken van de eisen als bedoeld in artikel 1.03 van het ROSR en daarmee van de artikelen 3.03, tweede lid, 6.02, eerste en tweede lid, 6.09, eerste en vijfde lid, 7.01, eerste en derde lid, 7.02, eerste tot en met derde lid, 7.03, vierde tot en met zevende lid, 7.04, tweede, vijfde, zesde, achtste en negende lid, 7.05, derde en vierde lid, 7.06, eerste lid, 7.07, eerste lid, 7.08, 7.09, tweede lid, 7.11, 31.02, elfde lid, en 31.03, eerste tot en met derde lid, van ES-TRIN 2025/1.

3. Voorwaarden

Deze ontheffingen zijn toegestaan indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- 1. Op de Rijn is de vaart beperkt tot de binnenwatertrajecten tussen Rijnkilometer 660,00 (Mondorf Veer) en Rijnkilometer 952,50 (Gorinchem).
- 2. Het schip is verzekerd tegen civiele aansprakelijkheid, ongeacht of het wordt bestuurd vanuit de ABC of vanuit het stuurhuis aan boord.
- 3. Het schip vaart met een minimumbemanning aan boord volgens de toepasselijke exploitatiewijze.
- 4. Wanneer het schip op afstand wordt bestuurd, zal het geen gevaarlijke goederen vervoeren, zoals genoemd in het ADN.

5. De op grond van de Rijnvaartreglementen op de schipper rustende verantwoordelijkheid blijft onverkort van toepassing, zelfs als het schip door de operator in de ABC op afstand wordt bestuurd.
6. De dienstdoende schipper aan boord is in staat om op ieder moment en zonder vertraging de controle van het schip over te nemen.
7. De dienstdoende schipper aan boord is eindverantwoordelijk voor de besturing van het schip.
8. De dienstdoende schipper aan boord heeft het gezag over de operator in de ABC voor alle aangelegenheden die betrekking hebben op de besturing van het schip.
9. Aan boord van het schip is een inrichting (een Bridge Navigational Watch Alarm System¹) ingebouwd om te verzekeren dat altijd een bemanningslid in het stuurhuis aanwezig is wanneer het schip op afstand wordt bestuurd. Volgende tijdsintervallen voor het afgaan van het alarm van het BNWAS dienen gehanteerd te worden:
 - 0 minuten = periode van inactiviteit
 - 3 minuten = activering van een optisch alarm
 - 4 minuten = activering van een akoestisch alarm
 - 5 minuten = activering van het algemene alarm"
10. De operator in de ABC moet de vereiste bekwaamheid bezitten om het schip op afstand te besturen. Hij moet ook houder zijn van een overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn geldig kwalificatiecertificaat schipper voor het schip dat hij bestuurt.
11. Het varen met behulp van radar in de zin van artikel 1.01, onderdeel q, van het RPR is alleen toegestaan vanuit de ABC indien de operator van de ABC toegang heeft tot alle radarfuncties en hij de radar van het schip op afstand kan gebruiken op dezelfde wijze als op een schip dat niet op afstand wordt bestuurd.
12. De operator in de ABC alsook de voltallige bemanning die aan boord van het schip is, zijn opgeleid volgens het concept zoals beschreven in de bijlagen 4 en 9.
13. De operator in de ABC mag in zijn functioneren niet worden belemmerd door oververmoeidheid of de gevolgen van het gebruik van alcohol, medicijnen of drugs, dan wel door enige andere oorzaak. Bij een alcoholconcentratie in het bloed van 0,5 promille of meer, dan wel een hoeveelheid alcohol in het lichaam die een zodanige alcoholconcentratie in het bloed dan wel een daarmee overeenkomende alcoholconcentratie in de uitgeademde lucht oplevert, is het de operator in de ABC verboden taken uit te voeren.
14. De operator in de ABC past de in artikel 4.05 van het RPR vastgelegde talenregeling toe voor de communicatie met de autoriteiten en de andere schepen die op de Rijn varen.
15. De operator in de ABC moet in staat zijn de geluiden uit de machinekamer te horen en vast te stellen of er omgevingsgeluiden zijn die de besturing van het schip beïnvloeden. Aan deze voorwaarde wordt geacht te zijn voldaan indien een microfoon in de machinekamer is aangebracht en de schipper aan boord de operator in de ABC onverwijld inlicht over omgevingsgeluiden (zoals het "blijf weg"-sein).
16. De bevoegde autoriteit moet te allen tijde in staat zijn vast te stellen wanneer en vanuit welke ABC het schip op afstand wordt bestuurd. Bovendien moet aan boord de informatie (welke ABC het schip op afstand bestuurt en wanneer) in een adequate vorm beschikbaar zijn en op verzoek van de ambtenaren van de bevoegde autoriteiten getoond kunnen worden.
17. De schipper moet in staat zijn alle communicatie te volgen die via de marifoon wordt uitgewisseld door de operator in de ABC, andere schepen en verkeerscentrales.

¹ Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS) = Brugwachtalarmsysteem

18. Al hetgeen vermeld in de aanvraag met betrekking tot de uitrusting van de ABC en het schip, in het projectplan en de bijlagen 2, 11, 12, 13, 14 en 15, wordt in acht genomen gedurende de looptijd van het project.
19. De algemene organisatie van de ABC en het schip, zoals uiteengezet in het projectplan en in de bijlagen 4 en 9, wordt in acht genomen gedurende de looptijd van het project.
20. De mitigerende maatregelen in bijlage 6 zullen gedurende de looptijd van het project in acht worden genomen en bekend zijn bij zowel de schipper als het personeel in de ABC.
21. De schipper en het personeel in de ABC zijn zich bewust van de conclusies en mitigerende maatregelen zoals opgesteld in de bijlagen 8 en 11.
22. De installaties die in de ABC worden gebruikt, bieden de operator in de ABC zichtomstandigheden die gelijkwaardig zijn aan wat vereist is in artikel 7.02 van ES-TRIN 2025/1, en uiteengezet in bijlage 6.
23. De bevoegde autoriteiten van de Rijnsoeverstaten en België, of door hen aangewezen derden hebben de mogelijkheid om aan boord van het schip of in de ABC aan de vaarten deel te nemen.
24. Scheepvaartbedrijf DARI en SEAFAR verstrekken de nodige informatie, bovenop de voor de rapportageverplichting (zie hieronder) vereiste informatie, wanneer de bevoegde autoriteiten van de Rijnsoeverstaten en België hierom verzoeken. Daarbij verlenen DARI en SEAFAR deze autoriteiten en/of de door hen daartoe aangewezen derden ook toegang tot de ABC en de IT-toepassingen die worden gebruikt om de gegevens van de vaarten te vergaren.
25. De bevoegde autoriteit moet onverwijld verwittigd worden van elke organisatorische of technische wijziging van het proefproject en zo mogelijk voordat deze geïmplementeerd wordt. De bevoegde autoriteit moet de andere bevoegde autoriteiten van de Rijnsoeverstaten en België daarvan in kennis stellen.

4. Rapportageverplichting

In fase 2 moet worden gewaarborgd dat

- voldoende ervaring is opgedaan om aan te tonen dat het volledige systeem met de technologieën en de personen aan de wal en op de schepen, functioneert en
- het op afstand bestuurd schip over een veiligheidsniveau beschikt dat gelijkwaardig is aan dat van een schip dat uitsluitend door een schipper aan boord wordt bestuurd.

Hiertoe moet de scheepsexploitant of in zijn plaats de scheepseigenaar halfjaarlijks een evaluatierapport aan de bevoegde autoriteit en de Commissie van Deskundigen voorleggen.

Na zelf een controle op de volledigheid en kwaliteit van de rapporten en op de naleving van alle relevante CCR-voorschriften te hebben uitgevoerd, moet de Nederlandse delegatie deze evaluatierapporten bij het secretariaat van de CCR indienen met het oog op de toezending daarvan aan de Rijnsoeverstaten en België.

De evaluatierapporten moeten ten minste informatie bevatten over de volgende aspecten:

- a) elke vastgestelde onregelmatigheid die afbreuk doet of afbreuk kan doen aan de veiligheid van het schip of aan de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer;
- b) het uitvallen van het systeem voor de besturing op afstand van het schip en de hulpmiddelen die voor de besturing op afstand worden gebruikt;
- c) lekkage;

- d) reparaties en wijzigingen van het systeem voor de besturing op afstand van het schip en de hulpmiddelen die voor de besturing op afstand worden gebruikt;
- e) brandstofverbruik;
- f) voorvallen en ongevallen;
- g) de reisomstandigheden waaronder de operator in de ABC het schip op afstand heeft bestuurd. Het gaat hier onder meer om de weersomstandigheden (temperatuur, regen, mist, sneeuw, hagel, vorst, enz.), de waterstand (laagwater waarbij wordt gevaren bij waterstanden onder de Overeengekomen Lage Rivierstand, normale waterstand of hoogwater waarbij wordt gevaren bij waterstanden boven hoogwaterpeil I), de zichtomstandigheden, de verkeersintensiteit (laag, normaal of hoog), de beladingsgraad (beladen, halfbeladen of onbeladen) en het feit of er overdag of 's nachts is gevaren. Daarbij zullen de vaartrajecten (aangeduid in Rijnkilometer) waarbij de operator in de ABC het schip op afstand heeft bestuurd en de vaartrajecten waarbij de dienstdoende schipper aan boord het schip heeft bestuurd, worden vermeld;
- h) vertragingen in de verzending van gegevens of in de beslissingen door de ABC, die te wijten zijn aan de afstand tussen de ABC en het schip;
- i) voor de momenten waarop de operator in de ABC het schip op bepaalde vaartrajecten op afstand heeft bestuurd, het aantal keren dat, de situaties waarin en de redenen waarom
 1. de dienstdoende schipper aan boord de controle van het door de ABC op afstand bestuurd schip dringend en op grond van onvoorziene omstandigheden heeft overgenomen,
 2. de besturing van het schip op dringend verzoek van de ABC en op grond van onvoorziene omstandigheden volgens het door SEAFAR voorziene protocol is overgenomen door de dienstdoende schipper aan boord,
 3. de verbinding met de ABC automatisch is verbroken;
- j) de mogelijke verbeteringen die tijdens de vaarten in kaart zijn gebracht;
- k) het aantal keren dat het algemene alarm afgegaan is.

5. Tenuitvoerlegging van de aanbeveling

Teneinde de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer te waarborgen, is deze aanbeveling alleen geldig indien het schip, de scheepsexploitant, de scheepseigenaar en SEAFAR aan alle in punt 3 gestelde voorwaarden en aan de in punt 4 gestelde rapportageverplichting voldoen. Indien niet aan de voorwaarden van de aanbeveling wordt voldaan, kan de aanbeveling door de CCR worden opgeschort of eventueel worden ingetrokken.

De bevoegde autoriteit in Nederland kan aanvullende eisen stellen in de ontheffing.

De bevoegde autoriteit in Nederland moet de bovenvermelde ontheffingen en voorwaarden vermelden in het Certificaat van Onderzoek van het schip.

De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RN (25) 52 rev. 2 intern worden gevonden.

PROTOCOL 19
Aanbeveling voor het motortankschip VOLHARDING 17

Besluit

De Centrale Commissie,
op voorstel van haar Klein Scheepvaartcomité,
neemt de onderstaande aanbeveling over.

Bijlage

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

**AANBEVELINGEN AAN DE BEVOEGDE AUTORITEIT
MET BETREKKING TOT HET RIJNVAARTPOLITIEREGLEMENT (RPR)**

EN

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

**AANBEVELING Nr. 7/2025
van 4 december 2025**

Artikelen 1.07, tweede en derde lid, en 1.09, eerste lid, van het RPR

Artikelen 3.03, tweede lid, 6.02, eerste en tweede lid, 6.09, eerste en vijfde lid, 7.01, eerste en derde lid, 7.02, eerste tot en met derde lid, 7.03, vierde tot en met zevende lid, 7.04, tweede, vijfde, zesde, achtste en negende lid, 7.05, derde en vierde lid, 7.06, eerste lid, 7.07, eerste lid, 7.08, 7.09, tweede lid, 7.11, 31.02, elfde lid, en 31.03, eerste tot en met derde lid van ES-TRIN

Voor fase 2 van het proefproject voor het op afstand besturen van het motortankschip

VOLHARDING 17

1. Achtergrond

Het bovengenoemde motortankschip zal voor een proefproject op de Rijn tijdelijk op afstand worden bestuurd. Ondanks het feit dat in fase 2 van het proefproject de voltallige dienstdoende bemanning zich nog aan boord bevindt, zal toch ontheffing moeten worden verleend om af te wijken van een aantal bepalingen van het RPR, het ROSR en ES-TRIN.

De ontheffing om af te wijken van het RPR heeft voornamelijk betrekking op het vrije uitzicht en de bediening van het roer wanneer het bovengenoemde schip tijdelijk op afstand wordt bestuurd. Hoewel in fase 2 de voltallige dienstdoende bemanning zich nog aan boord van het schip bevindt, zal op bepaalde momenten de besturing van het schip worden overgenomen door de operator in de afstandsbesturingscentrale (ABC). Het schip zal hoofdzakelijk worden bestuurd vanuit de ABC in Dordrecht op het kantoor van het scheepvaartbedrijf DARI BV (hierna DARI genoemd) of vanuit de ABC op het kantoor van SEAFAR NV in Antwerpen. De SEAFAR-ABC's in Duisburg of Charleroi, genoemd in het projectplan, zullen als terugvaloptie dienen. De operator in de ABC zal op deze momenten de koers en de snelheid van het schip bepalen. Daarnaast zullen voor de besturing vanuit de ABC geschikte hulpmiddelen moeten worden gebruikt die een toereikend zicht mogelijk maken wanneer het vrije uitzicht van de operator in de ABC ontoereikend is. De artikelen van het RPR waarvoor ontheffing moet worden verleend voor het proefproject zijn in de titel van deze aanbeveling vermeld en in een gedetailleerd overzicht opgenomen in bijlage 6 (de bijlagen worden niet openbaar gemaakt).

De ontheffing om af te wijken van het ROSR heeft betrekking op artikel 1.03 ROSR, waarin naar ES-TRIN wordt verwezen. Op grond van artikel 2.20, derde lid kunnen tijdelijke afwijkingen van ES-TRIN onder voorwaarden worden toegestaan na aanbeveling van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Concreet wordt ontheffing gevraagd van de artikelen 3.03, tweede lid, 6.02, eerste en tweede lid, 6.09, eerste en vijfde lid, 7.01, eerste en derde lid, 7.02, eerste tot en met derde lid, 7.03, vierde tot en met zevende lid, 7.04, tweede, vijfde, zesde, achtste en negende lid, 7.05, derde en vierde lid, 7.06, eerste lid, 7.07, eerste lid, 7.08, 7.09, tweede lid, 7.11, 31.02, elfde lid, en 31.03, eerste tot en met derde lid, van ES-TRIN. Dit heeft betrekking op de positie van de sensoren ten opzichte van het aanvaringsschot en het achterpiekschot, de stuurinrichting, het stuurhuis, het vrije zicht, de bijzondere eisen voor voortstuwingsmotoren en stuurinrichtingen, de navigatielantaarns, lichtseinen en geluidsseinen, de navigatie- en informatieapparatuur, de marifooninstallatie voor schepen met een éénmansstuurstelling voor het varen op radar, de interne spreekverbinding aan boord, de alarminstallatie, de installatie voor het bedienen van hekankers en de standaarden S1 en S2. De artikelen van ES-TRIN waarvoor ontheffing moet worden verleend voor het proefproject zijn in de titel van deze aanbeveling vermeld en in een gedetailleerd overzicht opgenomen in bijlage 6.

Over het geheel genomen moeten de aanvullende sensoren, de informatie die beschikbaar is voor de operator in de ABC alsook het personeel dat zich in de ABC bevindt in aanvulling op de minimumbemanning, kunnen waarborgen dat het schip beschikt over een veiligheidsniveau dat ten minste gelijkwaardig is aan dat van de gebruikelijke vaarwijze. Daartegenover staan veiligheidsrisico's die kunnen ontstaan door een onvolmaakt omgevingsbewustzijn van de operator in de ABC, eventuele storingen in componenten van het systeem voor de besturing op afstand en het mogelijk onvoldoende snel overnemen van de besturing van het schip door de dienstdoende schipper aan boord, wanneer de situatie dit vereist. De reeds geïnterpreteerde risico's en de mitigerende maatregelen zijn opgenomen in het projectplan en in de bijlagen 3 en 8.

2. Ontheffingen om af te wijken van het RPR en het ROSR

- 2.1** Op grond van artikel 1.26 van het RPR kan voor het motortankschip VOLHARDING 17, uniek Europees scheepsidentificatienummer 02340619, door de bevoegde autoriteit, na aanbeveling van de CCR, ontheffing worden verleend tot 03/12/2028 om af te wijken van de eisen als bedoeld in de artikelen 1.07, tweede en derde lid, en 1.09, eerste lid, van het RPR.
- 2.2** Op grond van artikel 2.20, derde lid, van het ROSR kan voor het motortankschip VOLHARDING 17, uniek Europees scheepsidentificatienummer 02340619, door de bevoegde autoriteit, na aanbeveling van de CCR, ontheffing worden verleend tot 03/12/2028 om af te wijken van de eisen als bedoeld in artikel 1.03 van het ROSR en daarmee van de artikelen 3.03, tweede lid, 6.02, eerste en tweede lid, 6.09, eerste en vijfde lid, 7.01, eerste en derde lid, 7.02, eerste tot en met derde lid, 7.03, vierde tot en met zevende lid, 7.04, tweede, vijfde, zesde, achtste en negende lid, 7.05, derde en vierde lid, 7.06, eerste lid, 7.07, eerste lid, 7.08, 7.09, tweede lid, 7.11, 31.02, elfde lid, en 31.03, eerste tot en met derde lid, van ES-TRIN 2025/1.

3. Voorwaarden

Deze ontheffingen zijn toegestaan indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1. Op de Rijn is de vaart beperkt tot de binnenwatertrajecten tussen Rijnkilometer 660,00 (Mondorf Veer) en Rijnkilometer 952,50 (Gorinchem).
2. Het schip is verzekerd tegen civiele aansprakelijkheid, ongeacht of het wordt bestuurd vanuit de ABC of vanuit het stuurhuis aan boord.
3. Het schip vaart met een minimumbemanning aan boord volgens de toepasselijke exploitatiewijze.
4. Wanneer het schip op afstand wordt bestuurd, zal het geen gevaarlijke goederen vervoeren, zoals genoemd in het ADN.

5. De op grond van de Rijnvaartreglementen op de schipper rustende verantwoordelijkheid blijft onverkort van toepassing, zelfs als het schip door de operator in de ABC op afstand wordt bestuurd.
6. De dienstdoende schipper aan boord is in staat om op ieder moment en zonder vertraging de controle van het schip over te nemen.
7. De dienstdoende schipper aan boord is eindverantwoordelijk voor de besturing van het schip.
8. De dienstdoende schipper aan boord heeft het gezag over de operator in de ABC voor alle aangelegenheden die betrekking hebben op de besturing van het schip.
9. Aan boord van het schip is een inrichting (een Bridge Navigational Watch Alarm System¹) ingebouwd om te verzekeren dat altijd een bemanningslid in het stuurhuis aanwezig is wanneer het schip op afstand wordt bestuurd. Volgende tijdsintervallen voor het afgaan van het alarm van het BNWAS dienen gehanteerd te worden:
 - 0 minuten = periode van inactiviteit
 - 3 minuten = activering van een optisch alarm
 - 4 minuten = activering van een akoestisch alarm
 - 5 minuten = activering van het algemene alarm
10. De operator in de ABC moet de vereiste bekwaamheid bezitten om het schip op afstand te besturen. Hij moet ook houder zijn van een overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn geldig kwalificatiecertificaat schipper voor het schip dat hij bestuurt.
11. Het varen met behulp van radar in de zin van artikel 1.01, onderdeel q, van het RPR is alleen toegestaan vanuit de ABC indien de operator van de ABC toegang heeft tot alle radarfuncties en hij de radar van het schip op afstand kan gebruiken op dezelfde wijze als op een schip dat niet op afstand wordt bestuurd.
12. De operator in de ABC alsook de voltallige bemanning die aan boord van het schip is, zijn opgeleid volgens het concept zoals beschreven in de bijlagen 4 en 9.
13. De operator in de ABC mag in zijn functioneren niet worden belemmerd door oververmoeidheid of de gevolgen van het gebruik van alcohol, medicijnen of drugs, dan wel door enige andere oorzaak. Bij een alcoholconcentratie in het bloed van 0,5 promille of meer, dan wel een hoeveelheid alcohol in het lichaam die een zodanige alcoholconcentratie in het bloed dan wel een daarmee overeenkomende alcoholconcentratie in de uitgeademde lucht oplevert, is het de operator in de ABC verboden taken uit te voeren.
14. De operator in de ABC past de in artikel 4.05 van het RPR vastgelegde talenregeling toe voor de communicatie met de autoriteiten en de andere schepen die op de Rijn varen.
15. De operator in de ABC moet in staat zijn de geluiden uit de machinekamer te horen en vast te stellen of er omgevingsgeluiden zijn die de besturing van het schip beïnvloeden. Aan deze voorwaarde wordt geacht te zijn voldaan indien een microfoon in de machinekamer is aangebracht en de schipper aan boord de operator in de ABC onverwijld inlicht over omgevingsgeluiden (zoals het "blijf weg"-sein).
16. De bevoegde autoriteit moet te allen tijde in staat zijn vast te stellen wanneer en vanuit welke ABC het schip op afstand wordt bestuurd. Bovendien moet aan boord de informatie (welke ABC het schip op afstand bestuurt en wanneer) in een adequate vorm beschikbaar zijn en op verzoek van de ambtenaren van de bevoegde autoriteiten getoond kunnen worden.
17. De schipper moet in staat zijn alle communicatie te volgen die via de marifoon wordt uitgewisseld door de operator in de ABC, andere schepen en verkeerscentrales.

¹ Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS) = Brugwachtalarmsysteem

18. Al hetgeen vermeld in de aanvraag met betrekking tot de uitrusting van de ABC en het schip, in het projectplan en de bijlagen 2, 11, 12, 13, 14 en 15, wordt in acht genomen gedurende de looptijd van het project.
19. De algemene organisatie van de ABC en het schip, zoals uiteengezet in het projectplan en in de bijlagen 4 en 9, wordt in acht genomen gedurende de looptijd van het project.
20. De mitigerende maatregelen in bijlage 6 zullen gedurende de looptijd van het project in acht worden genomen en bekend zijn bij zowel de schipper als het personeel in de ABC.
21. De schipper en het personeel in de ABC zijn zich bewust van de conclusies en mitigerende maatregelen zoals opgesteld in de bijlagen 8 en 11.
22. De installaties die in de ABC worden gebruikt, bieden de operator in de ABC zichtomstandigheden die gelijkwaardig zijn aan wat vereist is in artikel 7.02 van ES-TRIN 2025/1, en uiteengezet in bijlage 6.
23. De bevoegde autoriteiten van de Rijnsoeverstaten en België, of door hen aangewezen derden hebben de mogelijkheid om aan boord van het schip of in de ABC aan de vaarten deel te nemen.
24. Scheepvaartbedrijf DARI en SEAFAR verstrekken de nodige informatie, bovenop de voor de rapportageverplichting (zie hieronder) vereiste informatie, wanneer de bevoegde autoriteiten van de Rijnsoeverstaten en België hierom verzoeken. Daarbij verlenen DARI en SEAFAR deze autoriteiten en/of de door hen daartoe aangewezen derden ook toegang tot de ABC en de IT-toepassingen die worden gebruikt om de gegevens van de vaarten te vergaren.
25. De bevoegde autoriteit moet onverwijld verwittigd worden van elke organisatorische of technische wijziging van het proefproject en zo mogelijk voordat deze geïmplementeerd wordt. De bevoegde autoriteit moet de andere bevoegde autoriteiten van de Rijnsoeverstaten en België daarvan in kennis stellen.

4. Rapportageverplichting

In fase 2 moet worden gewaarborgd dat

- voldoende ervaring is opgedaan om aan te tonen dat het volledige systeem met de technologieën en de personen aan de wal en op de schepen, functioneert en
- het op afstand bestuurd schip over een veiligheidsniveau beschikt dat gelijkwaardig is aan dat van een schip dat uitsluitend door een schipper aan boord wordt bestuurd.

Hiertoe moet de scheepsexploitant of in zijn plaats de scheepseigenaar halfjaarlijks een evaluatierapport aan de bevoegde autoriteit en de Commissie van Deskundigen voorleggen.

Na zelf een controle op de volledigheid en kwaliteit van de rapporten en op de naleving van alle relevante CCR-voorschriften te hebben uitgevoerd, moet de Nederlandse delegatie deze evaluatierapporten bij het secretariaat van de CCR indienen met het oog op de toezending daarvan aan de Rijnsoeverstaten en België.

De evaluatierapporten moeten ten minste informatie bevatten over de volgende aspecten:

- a) elke vastgestelde onregelmatigheid die afbreuk doet of afbreuk kan doen aan de veiligheid van het schip of aan de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer;
- b) het uitvallen van het systeem voor de besturing op afstand van het schip en de hulpmiddelen die voor de besturing op afstand worden gebruikt;
- c) lekkage;

- d) reparaties en wijzigingen van het systeem voor de besturing op afstand van het schip en de hulpmiddelen die voor de besturing op afstand worden gebruikt;
- e) brandstofverbruik;
- f) voorvallen en ongevallen;
- g) de reisomstandigheden waaronder de operator in de ABC het schip op afstand heeft bestuurd. Het gaat hier onder meer om de weersomstandigheden (temperatuur, regen, mist, sneeuw, hagel, vorst, enz.), de waterstand (laagwater waarbij wordt gevaren bij waterstanden onder de Overeengekomen Lage Rivierstand, normale waterstand of hoogwater waarbij wordt gevaren bij waterstanden boven hoogwaterpeil I), de zichtomstandigheden, de verkeersintensiteit (laag, normaal of hoog), de beladingsgraad (beladen, halfbeladen of onbeladen) en het feit of er overdag of 's nachts is gevaren. Daarbij zullen de vaartrajecten (aangeduid in Rijnkilometer) waarbij de operator in de ABC het schip op afstand heeft bestuurd en de vaartrajecten waarbij de dienstdoende schipper aan boord het schip heeft bestuurd, worden vermeld;
- h) vertragingen in de verzending van gegevens of in de beslissingen door de ABC, die te wijten zijn aan de afstand tussen de ABC en het schip;
- i) voor de momenten waarop de operator in de ABC het schip op bepaalde vaartrajecten op afstand heeft bestuurd, het aantal keren dat, de situaties waarin en de redenen waarom
 1. de dienstdoende schipper aan boord de controle van het door de ABC op afstand bestuurd schip dringend en op grond van onvoorziene omstandigheden heeft overgenomen,
 2. de besturing van het schip op dringend verzoek van de ABC en op grond van onvoorziene omstandigheden volgens het door SEAFAR voorziene protocol is overgenomen door de dienstdoende schipper aan boord,
 3. de verbinding met de ABC automatisch is verbroken;
- j) de mogelijke verbeteringen die tijdens de vaarten in kaart zijn gebracht;
- k) het aantal keren dat het algemene alarm afgegaan is.

5. Tenuitvoerlegging van de aanbeveling

Teneinde de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer te waarborgen, is deze aanbeveling alleen geldig indien het schip, de scheepsexploitant, de scheepseigenaar en SEAFAR aan alle in punt 3 gestelde voorwaarden en aan de in punt 4 gestelde rapportageverplichting voldoen. Indien niet aan de voorwaarden van de aanbeveling wordt voldaan, kan de aanbeveling door de CCR worden opgeschort of eventueel worden ingetrokken.

De bevoegde autoriteit in Nederland kan aanvullende eisen stellen in de ontheffing.

De bevoegde autoriteit in Nederland moet de bovenvermelde ontheffingen en voorwaarden vermelden in het Certificaat van Onderzoek van het schip.

De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RN (25) 53 rev. 2 intern worden gevonden.

PROTOCOL 20
Aanbeveling voor het motorvrachtschip BLUE MARLIN

Besluit

De Centrale Commissie,
op voorstel van haar Klein Scheepvaartcomité,
neemt de onderstaande aanbeveling over.

Bijlage

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

**AANBEVELINGEN AAN DE BEVOEGDE AUTORITEIT
MET BETREKKING TOT HET RIJNVAARTPOLITIEREGLEMENT (RPR)**

EN

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

**AANBEVELING Nr. 8/2025
van 4 december 2025**

Artikelen 1.07, tweede en derde lid, en 1.09, eerste lid, van het RPR

Artikelen 3.03, tweede lid, 6.02, eerste en tweede lid, 6.09, eerste en vijfde lid, 7.01, eerste en derde lid, 7.02, eerste tot en met derde lid, 7.03, vierde tot en met zevende lid, 7.04, tweede, vijfde, zesde, achtste en negende lid, 7.05, derde en vierde lid, 7.06, eerste lid, 7.07, eerste lid, 7.08, 7.09, tweede lid, 7.11, 31.02, elfde lid, en 31.03, eerste tot en met derde lid, van ES-TRIN

Voor fase 2 van het proefproject voor het op afstand besturen van het motorvrachtschip

BLUE MARLIN

1. Achtergrond

Het bovengenoemde motorvrachtschip moet voor een proefproject op de Rijn tijdelijk op afstand worden bestuurd. Ondanks het feit dat in fase 2 van het proefproject de voltallige dienstdoende bemanning zich nog aan boord bevindt, zal toch ontheffing moeten worden verleend om af te wijken van een aantal bepalingen van het RPR, het ROSR en ES-TRIN.

De ontheffing om af te wijken van het RPR heeft voornamelijk betrekking op het vrije uitzicht en de bediening van het roer wanneer het bovengenoemde schip tijdelijk op afstand wordt bestuurd. Hoewel in fase 2 de voltallige dienstdoende bemanning zich nog aan boord van het schip bevindt, zal op bepaalde momenten de besturing van het schip worden overgenomen door de operator in de afstandsbesturingscentrale (ABC). De operator in de ABC zal op deze momenten de koers en de snelheid van het schip bepalen. Daarnaast zullen voor de besturing vanuit de ABC geschikte hulpmiddelen moeten worden gebruikt die een toereikend zicht mogelijk maken wanneer het vrije uitzicht van de operator in de ABC ontoereikend is. De artikelen van het RPR waarvoor ontheffing moet worden verleend voor het proefproject zijn in de titel van deze aanbeveling vermeld en in een gedetailleerd overzicht opgenomen in bijlage 6 (de bijlagen worden niet openbaar gemaakt).

De ontheffing om af te wijken van het ROSR heeft betrekking op artikel 1.03, waarin naar ES-TRIN wordt verwezen. De ontheffing om af te wijken van ES-TRIN heeft betrekking op de positie van de sensoren ten opzichte van het aanvaringsschot en het achterpiekschot, de stuurinrichting, het stuurhuis, het vrije zicht, de bijzondere eisen voor voortstuwingsmotoren en stuurinrichtingen, de navigatielantaarns, lichtseinen en geluidsseinen, de navigatie- en informatieapparatuur, de marifooninstallatie voor schepen met een éénmansstuurstelling voor het varen op radar, de interne spreekverbinding aan boord, de alarminstallatie, de installatie voor het bedienen van hekankers en de standaarden S1 en S2. De artikelen van ES-TRIN waarvoor ontheffing moet worden verleend voor het proefproject zijn in de titel van deze aanbeveling vermeld en in een gedetailleerd overzicht opgenomen in bijlage 6.

Over het geheel genomen moeten de aanvullende sensoren, de informatie die beschikbaar is voor de operator in de ABC alsook het personeel dat zich in de ABC bevindt in aanvulling op de minimumbemanning, kunnen waarborgen dat het schip beschikt over een veiligheidsniveau dat gelijkwaardig is aan dat van de gebruikelijke vaarwijze. Daartegenover staan veiligheidsrisico's die kunnen ontstaan door een onvolmaakt omgevingsbewustzijn van de operator in de ABC, eventuele storingen in componenten van het systeem voor de besturing op afstand en het mogelijk onvoldoende snel overnemen van de besturing van het schip door de dienstdoende schipper aan boord, wanneer de situatie dit vereist.

2. Ontheffingen om af te wijken van het RPR en het ROSR

- 2.1** Op grond van artikel 1.26 van het RPR kan voor het motorvrachtschip BLUE MARLIN, uniek Europees scheepsidentificatienummer 02340620 (bijlage 1.1), tot 03/12/2028 ontheffing worden verleend om af te wijken van de eisen als bedoeld in de artikelen 1.07, tweede en derde lid, en 1.09, eerste lid, van het RPR.
- 2.2** Op grond van artikel 2.20, derde lid, van het ROSR kan voor het motorvrachtschip BLUE MARLIN, uniek Europees scheepsidentificatienummer 02340620 (bijlage 1.1), tot 03/12/2028 ontheffing worden verleend om af te wijken van de eisen als bedoeld in artikel 1.03 van het ROSR en daarmee van de artikelen 3.03, tweede lid, 6.02, eerste en tweede lid, 6.09, eerste en vijfde lid, 7.01, eerste en derde lid, 7.02, eerste tot en met derde lid, 7.03, vierde tot en met zevende lid, 7.04, tweede, vijfde, zesde, achtste en negende lid, 7.05, derde en vierde lid, 7.06, eerste lid, 7.07, eerste lid, 7.08, 7.09, tweede lid, 7.11, 31.02, elfde lid, en 31.03, eerste tot en met derde lid, van ES-TRIN 2025/1 (hierna "ES-TRIN" genoemd).
- 2.3** De ontheffingen om af te wijken van het RPR en het ROSR kunnen niet worden verleend indien het motorvrachtschip BLUE MARLIN deel uitmaakt van een samenstel.

3. Voorwaarden

Deze ontheffingen zijn toegestaan indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1. De vaart is beperkt tot de binnenwatertrajecten tussen Rijnkilometer 813,20 (Wesel) en Rijnkilometer 952,50 (Gorinchem).
2. Het schip is verzekerd tegen civiele aansprakelijkheid, ongeacht of het wordt bestuurd vanuit de ABC of vanuit het stuurhuis aan boord.
3. Het schip vaart met een minimumbemanning aan boord volgens de toepasselijke exploitatiewijze.
4. De op grond van de Rijnvaartreglementen op de schipper rustende verantwoordelijkheid blijft onverkort van toepassing, zelfs als het schip door de operator in de ABC op afstand wordt bestuurd.
5. De dienstdoende schipper aan boord is in staat om op ieder moment en zonder vertraging de controle van het schip over te nemen.
6. De dienstdoende schipper aan boord is eindverantwoordelijk voor de besturing van het schip.
7. De dienstdoende schipper aan boord heeft het gezag over de operator in de ABC voor alle aangelegenheden die betrekking hebben op de besturing van het schip.

8. Aan boord van het schip is een inrichting (een Bridge Navigational Watch Alarm System¹) ingebouwd om te verzekeren dat er altijd een bemanningslid in het stuurhuis aanwezig is wanneer het schip op afstand wordt bestuurd. Volgende tijdsintervallen voor het afgaan van het alarm van het BNWAS dienen gehanteerd te worden:
 - 0 minuten = periode van inactiviteit,
 - 3 minuten = activering van een optisch alarm,
 - 4 minuten = activering van een akoestisch alarm,
 - 5 minuten = activering van het algemene alarm.
9. De operator in de ABC moet de vereiste bekwaamheid bezitten om het schip op afstand te besturen. Hij moet ook houder zijn van een overeenkomstig het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn geldig kwalificatiecertificaat schipper voor het schip dat hij bestuurt.
10. Het varen met behulp van radar in de zin van artikel 1.01, onderdeel q, van het RPR is alleen toegestaan vanuit de ABC indien de operator van de ABC toegang heeft tot alle radarfuncties en hij de radar van het schip op afstand kan gebruiken op dezelfde wijze als op een schip dat niet op afstand wordt bestuurd.
11. De operator in de ABC alsook de voltallige bemanning die aan boord van het schip is, zijn opgeleid volgens het concept zoals beschreven in de bijlagen 2 en 7.
12. De operator in de ABC mag in zijn functioneren niet worden belemmerd door oververmoeidheid of de gevolgen van het gebruik van alcohol, medicijnen of drugs, dan wel door enige andere oorzaak. Bij een alcoholconcentratie in het bloed van 0,5 promille of meer, dan wel een hoeveelheid alcohol in het lichaam die een zodanige alcoholconcentratie in het bloed dan wel een daarmee overeenkomende alcoholconcentratie in de uitgeademde lucht oplevert, is het de operator in de ABC verboden taken uit te voeren.
13. De operator in de ABC past de in artikel 4.05 van het RPR vastgelegde talenregeling toe voor de communicatie met de autoriteiten en de andere schepen die op de Rijn varen.
14. De bevoegde autoriteit moet te allen tijde in staat zijn vast te stellen wanneer en vanuit welke ABC het schip op afstand wordt bestuurd. Bovendien moet aan boord de informatie (welke ABC het schip op afstand bestuurt en wanneer) in een adequate vorm beschikbaar zijn en op verzoek van de ambtenaren van de bevoegde autoriteiten getoond kunnen worden.
15. De schipper moet in staat zijn alle communicatie te volgen die via de marifoon wordt uitgewisseld door de operator in de ABC, andere schepen en verkeerscentrales.
16. Al hetgeen vermeld in de aanvraag met betrekking tot de uitrusting van de ABC en het schip, in het projectplan en de bijlagen 0 en 3, wordt in acht genomen gedurende de looptijd van het project.
17. De algemene organisatie van de ABC en het schip, zoals uiteengezet in het projectplan en in de bijlagen 0, 2, 7, 10 en 11, wordt in acht genomen gedurende de looptijd van het project.
18. De mitigerende maatregelen in de bijlagen 3 en 6 zullen gedurende de looptijd van het project in acht worden genomen en bekend zijn bij zowel de schipper als het personeel in de ABC.
19. De schipper en het personeel in de ABC zijn zich bewust van de conclusies en mitigerende maatregelen zoals opgesteld in de bijlagen 9, 10 en 11.
20. De installaties die in de ABC worden gebruikt, bieden de operator in de ABC zichtomstandigheden die gelijkwaardig zijn aan wat vereist is in artikel 7.02 van ES-TRIN 2025/1, en uiteengezet in de bijlagen 0 en 4.

¹ Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS) = Brugwachttalarnsysteem

21. De bevoegde autoriteiten van de Rijnsoeverstaten en België, of door hen aangewezen derden hebben de mogelijkheid om aan boord van het schip of in de ABC aan de vaarten deel te nemen.
22. GK Ship Management Lux SARL verstrekt de nodige informatie, bovenop de voor de rapportageverplichting (zie punt 4 hieronder) vereiste informatie, wanneer de bevoegde autoriteiten van de Rijnsoeverstaten en België hierom verzoeken. Daarbij verleent SEAFAR deze autoriteiten en/of de door hen daartoe aangewezen derden ook toegang tot de ABC en de IT-toepassingen die worden gebruikt om de gegevens van de vaarten te vergaren.
23. De bevoegde autoriteit moet onverwijld verwittigd worden van elke organisatorische of technische wijziging van het proefproject en zo mogelijk voordat deze geïmplementeerd wordt. De bevoegde autoriteit moet de andere bevoegde autoriteiten van de Rijnsoeverstaten en België daarvan in kennis stellen.

4. Rapportageverplichting

In fase 2 moet worden gewaarborgd dat

- voldoende ervaring is opgedaan om aan te tonen dat het volledige systeem met de technologieën en de personen aan de wal en op de schepen, functioneert en
- het op afstand bestuurd schip over een veiligheidsniveau beschikt dat gelijkwaardig is aan dat van een schip dat uitsluitend door een schipper aan boord wordt bestuurd.

Hiertoe moet de scheepsexploitant of in zijn plaats de scheepseigenaar halfjaarlijks een evaluatierapport aan de bevoegde autoriteit en de Commissie van Deskundigen voorleggen.

Na zelf een controle op de volledigheid en kwaliteit van de rapporten en op de naleving van alle relevante CCR-voorschriften te hebben uitgevoerd, moet de Duitse delegatie deze evaluatierapporten bij het secretariaat van de CCR indienen met het oog op de toezending daarvan aan de Rijnsoeverstaten en België.

De evaluatierapporten moeten ten minste informatie bevatten over de volgende aspecten:

- a) elke vastgestelde onregelmatigheid die afbreuk doet of afbreuk kan doen aan de veiligheid van het schip of aan de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer;
- b) het uitvallen van het systeem voor de besturing op afstand van het schip en de hulpmiddelen die voor de besturing op afstand worden gebruikt;
- c) lekkage;
- d) reparaties en wijzigingen van het systeem voor de besturing op afstand van het schip en de hulpmiddelen die voor de besturing op afstand worden gebruikt;
- e) brandstofverbruik;
- f) voorvallen en ongevallen;
- g) de reisomstandigheden waaronder de operator in de ABC het schip op afstand heeft bestuurd. Het gaat hier onder meer om de weersomstandigheden (temperatuur, regen, mist, sneeuw, hagel, vorst, enz.), de waterstand (laagwater waarbij wordt gevaren bij waterstanden onder de Overeengekomen Lage Rivierstand, normale waterstand of hoogwater waarbij wordt gevaren bij waterstanden boven hoogwaterpeil I), de zichtomstandigheden, de verkeersintensiteit (laag, normaal of hoog), de beladingsgraad (beladen, halfbeladen of onbeladen) en het feit of er overdag of 's nachts is gevaren. Daarbij zullen de vaartrajecten (aangeduid in Rijnkilometer) waarbij de operator in de ABC het schip op afstand heeft bestuurd en de vaartrajecten waarbij de dienstdoende schipper aan boord het schip heeft bestuurd, worden vermeld;
- h) vertragingen in de verzending van gegevens of in de beslissingen door de ABC, die te wijten zijn aan de afstand tussen de ABC en het schip;

- i) voor de momenten waarop de operator in de ABC het schip op bepaalde vaartrajecten op afstand heeft bestuurd, het aantal keren dat, de situaties waarin en de redenen waarom
 1. de dienstdoende schipper aan boord de controle van het door de ABC op afstand bestuurd schip dringend en op grond van onvoorziene omstandigheden heeft overgenomen,
 2. de besturing van het schip op dringend verzoek van de ABC en op grond van onvoorziene omstandigheden volgens het door SEAFAR voorziene protocol is overgenomen door de dienstdoende schipper aan boord,
 3. de verbinding met de ABC automatisch is verbroken;
- j) de mogelijke verbeteringen die tijdens de vaarten in kaart zijn gebracht;
- k) het aantal keren dat het algemene alarm afgegaan is.

5. Tenuitvoerlegging van de aanbeveling

Teneinde de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer te waarborgen, is deze aanbeveling alleen geldig indien het schip, de scheepsexploitant, de scheepseigenaar en SEAFAR aan alle in punt 3 gestelde voorwaarden en aan de in punt 4 gestelde rapportageverplichting voldoen. Indien niet aan de voorwaarden van de aanbeveling wordt voldaan, kan de aanbeveling door de CCR worden opgeschort of eventueel worden ingetrokken.

De bevoegde autoriteit in Duitsland kan aanvullende eisen stellen in de ontheffing.

De bevoegde autoriteit in Duitsland moet de bovenvermelde ontheffingen en voorwaarden vermelden in het Certificaat van Onderzoek van het schip.

De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RN (25) 27 rev. 3 intern worden gevonden.

IX. Vraagstukken in verband met de Rijn als vaarweg

PROTOCOL 21

Plaatsing van een dukdalf voor het afmeren van middelgrote en grote schepen stroomopwaarts van de sluis van Gerstheim bij Rijnkilometer 271,900

De Centrale Commissie neemt kennis van de vaststelling, door middel van de schriftelijke procedure, van het in de bijlage gevoegde besluit tot plaatsing van een dukdalf voor het afmeren van middelgrote en grote schepen stroomopwaarts van de sluis van Gerstheim bij Rijnkilometer 271,900.

Dit besluit is gedateerd 17 oktober 2025, de dag waarop de laatste instemming is ontvangen.

Bijlage

Bijlage bij protocol 21: Besluit van 17 oktober 2025

Plaatsing van een dukdalf voor het afmeren van middelgrote en grote schepen stroomopwaarts van de sluis van Gerstheim bij Rijnkilometer 271,900

Besluit

De Centrale Commissie

neemt kennis van de goedkeuring, op basis van bestaande verdragen en overdracht van bevoegdheden overeenkomstig Besluit 1990-II-46, die haar Comité Infrastructuur en milieu heeft gehecht aan het plaatsen van een dukdalf voor het afmeren van middelgrote en grote schepen stroomopwaarts van de sluis van Gerstheim bij Rijnkilometer 271,900.

Het verslag van het Comité Infrastructuur en milieu en de tekeningen zijn als bijlage bij dit besluit gevoegd.

Bijlage

Checklijst voor de plaatsing van een dukdalf voor het afmeren van middelgrote en grote schepen stroomopwaarts van de sluis van Gerstheim bij Rijnkilometer 271,900

1. Soort bouwwerk:

Plaatsing van een buisvormige, metalen dukdalf met drie bolders voor het afmeren van middelgrote en grote schepen.

2. Dichtstbijzijnde plaats/stad:

Gerstheim

3. Rijnkilometer:

271,900

4. Soort bouwwerkzaamheden:

Plaatsing, door trillen en heien, van een metalen buis die als dukdalf zal dienen; laswerkzaamheden; schilderwerkzaamheden.

A. Algemene beschrijving

5. Breedte van het vaarwater:

120 meter

6. Breedte van de vaargeul:

88 meter

7. Wezenlijke afmetingen en kenmerken van de ligplaatslocatie:

De wachtplaats stroomopwaarts van de sluis van Gerstheim is al voorzien van vier dukdalven aan de linkeroever (langs het sluishoofd dat de scheiding vormt met het kanaal voor de waterkrachtcentrale). De dukdalven komen in één lijn te staan op 12 meter van de oever om een minimale diepgang van drie meter te waarborgen.

Bij de voorgenomen werkzaamheden zal de nieuwe dukdalf in dezelfde vlucht komen te staan als de bestaande dukdalven (zie afbeelding 1). Deze nieuwe dukdalf zal middelgrote en grote schepen meer mogelijkheden bieden om af te meren bij de wachtplaats stroomopwaarts.

De nieuwe dukdalf zal de vorm hebben van een cilinder: een metalen buis met een diameter van 1066 mm en een wanddikte van 19,8 mm. Het gedeelte dat uit het water steekt, zal een hoogte hebben van vier meter en voorzien zijn van drie afmeerbolders. Het bovenste deel van de buis (2,5 meter) zal wit geschilderd worden, zodat de buis goed zichtbaar is.

De werkzaamheden hebben tot doel ervoor te zorgen dat middelgrote en grote schepen veilig kunnen afmeren, bijvoorbeeld bij een stremming van de scheepvaart bij hoog water.

8. Situatie ten opzichte van de vaargeul/het vaarwater:

De nieuwe dukdalf wordt geplaatst als aanvulling op de vier bestaande dukdalven. Deze nieuwe voorziening zal in dezelfde lijn komen te staan als de bestaande voorzieningen.

Grotere binnenschepen zullen hierdoor meer mogelijkheden hebben om af te meren bij de wachtplaats stroomopwaarts van de sluis. De breedte van de vaargeul blijft ongewijzigd nadat deze nieuwe dukdalf is geplaatst (zie afbeelding 2).

Tijdens een tijdelijke hervatting van de scheepvaart en ondanks het feit dat de schepen gedeeltelijk in de vaargeul komen te liggen ter hoogte van de dukdalven GE1 en GE3 zullen de voorzieningen de veiligheid voor de scheepvaart verhogen, aangezien wachtende schepen zo dicht mogelijk bij de oever op een daarvoor bestemde en veilige plaats zullen kunnen afmeren. Tot slot ligt het betrokken gebied in de onmiddellijke nabijheid van de sluis van Gerstheim, op een plaats waar langzamer wordt gevaren en de vaart afwijkt van de gebruikelijke vaaromstandigheden op de Rijn.

B. Gegevens over het verloop van de bouwwerkzaamheden

9. Beschrijving van het verloop van de bouwwerkzaamheden:

De heiwerkzaamheden zullen worden verricht met behulp van een ponton met een kraan, met een duwboot.

De werkzaamheden zullen geen gevolgen hebben voor de scheepvaart, met uitzondering van de gebruikelijke maatregelen dat men oplettend moet zijn.

10. Periode van de uitvoering:

Men zou graag eind september met de werkzaamheden willen beginnen en zij zullen naar verwachting twee maanden in beslag nemen.

De werkzaamheden zullen worden uitgevoerd buiten de periode van buitenbedrijfstelling van de sluiscolken, om de scheepvaart niet te hinderen.

11. Beperking van de scheepvaart en duur van de beperking:

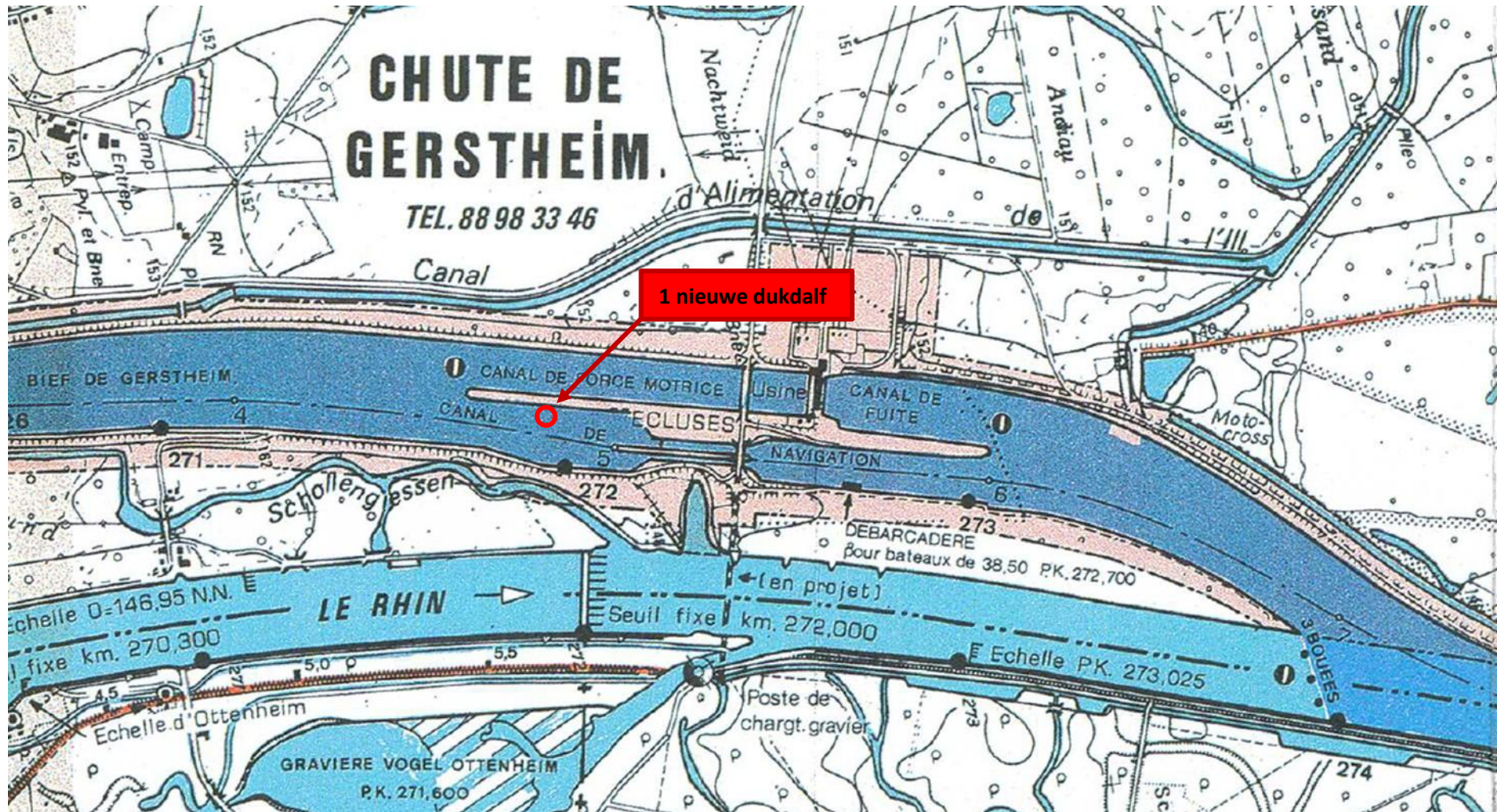
De werkzaamheden leiden niet tot beperkingen voor de scheepvaart, afgezien van een snelheidsbeperking om golfslag te vermijden op de plaats waar gewerkt wordt.

De snelheidsbeperking zal aangekondigd worden door een bericht aan de scheepvaart. Verder zullen er waarschuwborden geplaatst worden om te informeren over de werkzaamheden, zoals voorschreven in het RPR.

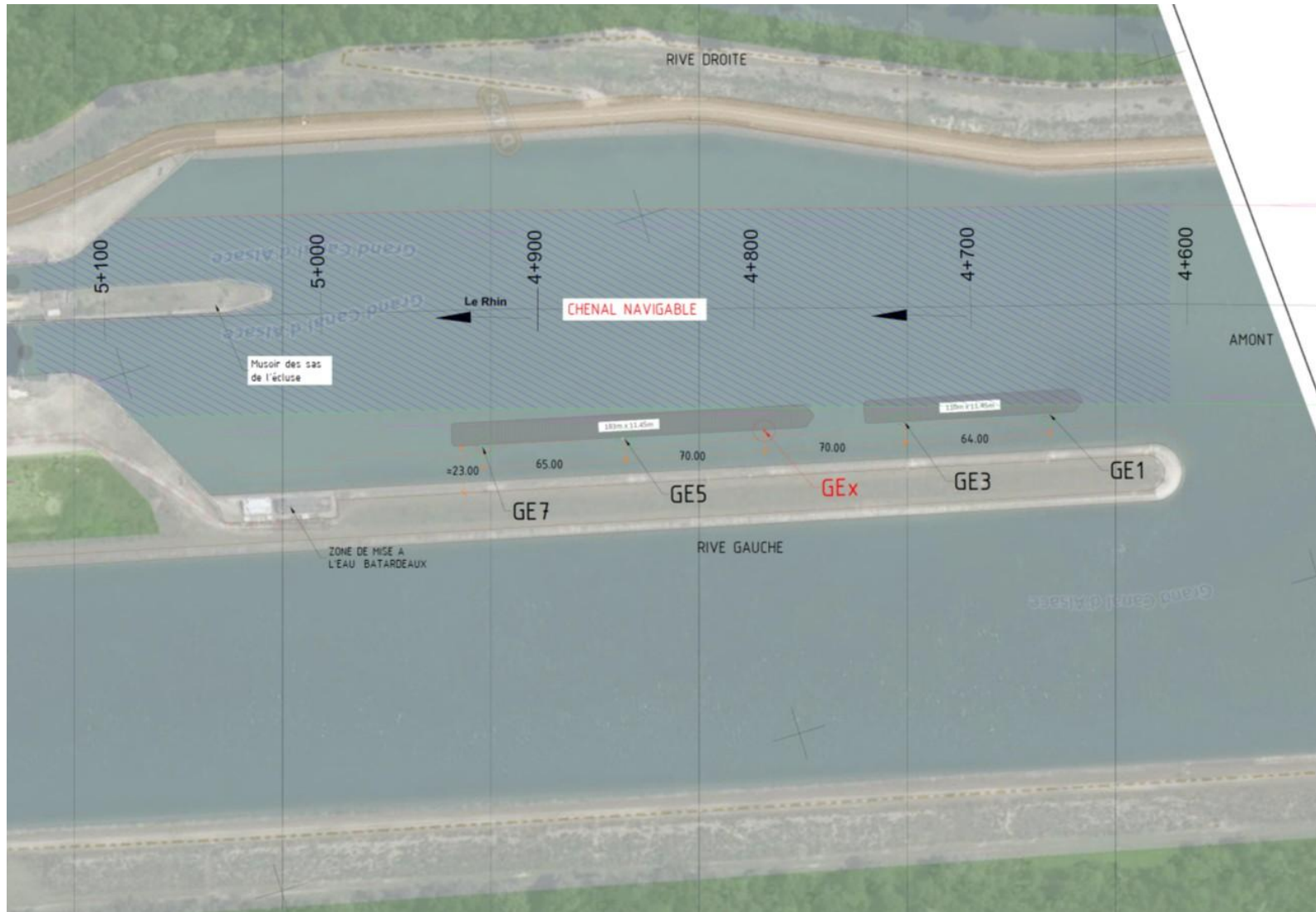
12. Duur van de geplande stremming van de scheepvaart (totaal/gedeeltelijk):

De scheepvaart hoeft niet stilgelegd te worden.

C. Tekeningen



Afbeelding 1: locatie waar de werkzaamheden zullen worden verricht bij de voorzieningen in Gerstheim



Afbeelding 2: bovenaanzicht van de plaats waar de nieuwe dukdalf is voorzien – wachtplaats stroomopwaarts van de sluis van Gerstheim

PROTOCOL 22
Stremming van afzonderlijke kolken van de sluizen in de Bovenrijn
voor het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden

Besluit

De Centrale Commissie,

neemt, overeenkomstig de informatie van de voorzitter van haar Comité Infrastructuur en milieu, kennis van de voorziene stremmingen,

betuigt haar tevredenheid over de uitvoering van de onderhoudswerkzaamheden aan de sluizen en over de inspanning om de belemmeringen voor de scheepvaart te beperken door de onderhoudswerkzaamheden aan de sluizen van de Bovenrijn gelijktijdig uit te voeren,

stelt vast dat de stremmingen voor het uitvoeren van de onderhoudswerkzaamheden noodzakelijk en adequaat zijn,

erkent dat zich bij omvangrijke bouwmaatregelen onvoorziene gebeurtenissen kunnen voordoen en dat daardoor de data van de voorziene stremmingen kunnen verschuiven,

verzoekt de Duitse en Franse delegaties,

- de werkzaamheden zo veel mogelijk te bespoedigen en de scheepvaart zo gering mogelijk te belemmeren,
- de scheepsexploitanten vroegtijdig en met gebruik van rivierinformatiediensten over de stremmingen en in het bijzonder over afwijkingen van de oorspronkelijke plannings te informeren,
- voldoende ligplaatsen voor de schepen die vanwege de stremmingen op een schutting moeten wachten, gereed te houden.

Bijlage

**Overzicht van de stremmingen 2026 van de sluizen in de Rijn en
het Grand Canal d'Alsace
Stand per 19.09.2025**

Exploitant	Sluiz	Begin van de stremming	Einde van de stremming	Opmerking
EDF	Kembs westelijke sluiskolk	16 maart 2026	31 juli 2026	Mogelijke hinder
EDF	Kembs oostelijke sluiskolk	2 februari 2026	13 februari 2026	Mogelijke hinder
EDF	Ottmarsheim kleine sluiskolk	2 februari 2026	6 februari 2026	Mogelijke hinder
EDF	Ottmarsheim grote sluiskolk	18 mei 2026	3 juli 2026	Beperking
EDF	Fessenheim kleine sluiskolk	2 februari 2026	6 februari 2026	Mogelijke hinder
EDF	Fessenheim grote sluiskolk	23 maart 2026	8 mei 2026	Beperking
EDF	Vogelgrun kleine sluiskolk	2 februari 2026	6 februari 2026	Mogelijke hinder
EDF	Vogelgrun grote sluiskolk	16 maart 2026	24 juli 2026	Beperking
EDF	Marckolsheim kleine sluiskolk	2 februari 2026	6 februari 2026	Mogelijke hinder
EDF	Marckolsheim grote sluiskolk	16 maart 2026	31 juli 2026	Beperking
EDF	Rhinau kleine sluiskolk	2 februari 2026	6 februari 2026	Mogelijke hinder
EDF	Rhinau grote sluiskolk	23 maart 2026	19 juni 2026	Beperking
EDF	Gerstheim kleine sluiskolk	2 februari 2026	6 februari 2026	Mogelijke hinder
EDF	Gerstheim grote sluiskolk	16 maart 2026	5 juni 2026	Beperking
EDF	Straatsburg kleine sluiskolk	2 februari 2026	6 februari 2026	Mogelijke hinder
EDF	Straatsburg grote sluiskolk	27 april 2026	12 juni 2026	Beperking
VNF	Gamsheim westelijke sluiskolk	-	-	-
VNF	Gamsheim oostelijke sluiskolk	1 januari 2026	30 juni 2026	Mogelijke hinder
WSV	Iffezheim westelijke sluiskolk	13 maart 2026	8 mei 2026	Mogelijke hinder
WSV	Iffezheim oostelijke sluiskolk	14 september 2026	9 oktober 2026	Mogelijke hinder

Opgelet:

De officiële mededelingen over de stremmingen kunnen op de internetpagina's van de sluisexploitanten worden geraadpleegd:

Sluis Iffezheim (Duitse waterweg- en scheepvaartdienst (WSV)): www.elwis.de

Sluis Gamsheim (Franse waterweg- en scheepvaartdienst (VNF)): www.vnf.fr/avisbat

Sluizen Straatsburg tot en met Kembs (Franse elektriciteitsdienst (EDF)): www.vnf.fr/avisbat

De stremmingen van de Zwitserse sluizen kunnen op www.elwis.de worden geraadpleegd.

Nadere informatie over de actuele planningen van de stremmingen wordt tevens gepubliceerd op de volgende website: www.eurisportal.eu.

Beperking (Ottmarsheim tot Straatsburg): de grote sluiskolk is gestremd. Alleen de kleine kolk is beschikbaar voor vaartuigen met een breedte tot en met 11,45 m.

Mogelijke hinder (Kembs, Gamsheim of Iffezheim): een van de twee kolken is gestremd. Dit kan operationele belemmeringen en vertragingen veroorzaken.

X. Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisnemingen van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften

PROTOCOL 23

Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten van door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisnemingen van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften

Besluit

De Centrale Commissie neemt kennis

- van de inwerkingtreding en het opnieuw in werking treden in haar lidstaten van de in de bijlage vermelde voorschriften en tijdelijke voorschriften,
- van de beslissingen van haar comités en werkgroepen, die op grond van besluiten zijn gedelegeerd en die in de bijlagen zijn vermeld, evenals
- van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften.

Bijlagen

Bijlagen bij het protocol 23

1. Rijnvaartpolitiereglement (RPR):

Inwerkingtreding van voorschriften en van voorschriften van tijdelijke aard
Opnieuw in werking treden van voorschriften van tijdelijke aard
Stand van de inwerkingstellingen en het opnieuw in werking stellen waartoe de lidstaten nog niet zijn overgegaan

Protocol	Inhoud	*)	Voorziena inwerkingtredi ng	In werking getreden in/op			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art 2, 7, 8 en bijlage 2 - Voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2006-I-19	Definitieve wijzigingen van het RPR	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2017-I-11	Definitieve wijzigingen van het RPR - Betekenis van enige uitdrukkingen (art. 1.01), Inland AIS en Inland ECDIS (art. 4.07), meldplicht (art. 12.01) en lijst van de soorten vaartuigen en samenstellen (inhoudsopgave, bijlage 12)	I	1.12.2018	1.5.2018		1.12.2018	5.12.2017
2021-II-16	Goedkeuring van een wijziging van het RPR via de schriftelijke procedure (bijlage 13, lid 6.5)	I	1.6.2022		3.2.2024	19.9.2023	1.7.2022
2023-I-9 ¹	Wijziging van de datum van inwerkingtreding van Besluit 2022-II-12 betreffende een definitieve wijziging van het RPR om een rechtsgrondslag te scheppen om tijdelijk ontheffing te kunnen verlenen van de voorschriften van het RPR voor een schip waarop taken van de bemanning worden geautomatiseerd of voor een schip dat op afstand wordt bestuurd	I	1.8.2023			23.10.2024	1.1.2025
2023-II-11	Definitieve wijziging van artikel 3.10, eerste lid, onderdeel b, van het RPR met betrekking tot de positie van de boordlichten in varende duwstellen	I	1.12.2024	11.3.2024	30.10.2024	16.9.2025	1.1.2025
2023-II-12	Definitieve wijziging van het RPR met betrekking tot het teken van het verbod te roken, onbeschermde licht of vuur te gebruiken (artikel 3.32, derde lid)	I	1.12.2024	11.3.2024	30.10.2024	16.9.2025	1.1.2025
2023-II-13	Definitieve wijziging van bijlage 13, punt 6.4, van het RPR (bunkerverklaring met inbegrip van de transactiebewijzen met betrekking tot de verwijderingsbijdrage)	I	1.12.2024	11.3.2024	30.10.2024	16.9.2025	1.1.2025
2024-I-10	Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.22a van het RPR (Artikel 4.07)	O	1.12.2024	19.7.2024	30.10.2024	16.9.2025	1.1.2025
2024-I-11	Definitieve wijziging van het RPR met betrekking tot de positie van de boordlichten van alleenvarende motorschepen (artikel 3.08, eerste lid, onderdeel b, en vijfde lid)	I	1.12.2026			1.12.2026	
2024-I-12	Definitieve wijziging van het RPR – meldplicht (artikel 12.01, eerste, tweede en negende lid)	I	1.12.2026	12.8.2025		1.12.2026	
2024-II-10	Definitieve wijziging van het RPR ter wijziging van bijlage 13 met betrekking tot de aanwezigheid aan boord van de op grond van het bij het ADN gevoegde reglement vereiste scheepsbescheiden en andere documenten	I	1.12.2025	12.8.2025	27.11.2025		

*) I = Inwerkingtreding, W = Opnieuw in werking getreden

¹ De bepalingen van Besluit 2023-I-9 zijn op 3 oktober 2024 in het Belgisch Staatsblad bekendgemaakt.

Protocol	Inhoud	*)	Voorziene inwerkingtreding	In werking getreden in/op			
				D	F	NL	CH
2024-II-11	Definitieve wijzigingen van het RPR met betrekking tot de bijzondere bepalingen van toepassing op bepaalde riviergedeelten (artikelen 9.01, tweede en derde lid, en 10.01, vierde lid)	I	1.12.2025	12.8.2025	27.11.2025		
2024-II-12	Definitieve wijzigingen van het RPR voor de harmonisatie van het begrip "Certificaat van Onderzoek" in het RPR	I	1.12.2025	12.8.2025	27.11.2025		
2024-II-13	Definitieve wijziging van het RPR en verwijzing naar editie 2025/1 van de Europese standaard voor de rivierinformatiediensten (ES-RIS 2025/1) (artikel 1.01)	I	1.1.2026	12.8.2025			
2024-II-14	Definitieve wijziging van het ROSR, het RPR en het RSP -Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2025/1)	I	1.1.2026	12.8.2025			
2025-I-7	Definitieve wijzigingen van het RPR ter wijziging van artikel 14.09 van het RPR - Wijziging van ligplaatsen in het riviergedeelte op de rede van Wesseling	I	1.6.2026				
2025-I-8	Wijziging van het RPR met betrekking tot het gebruik van alternatieve energiebronnen in de binnenvaart – methanol en accumulatoren – door definitieve wijzigingen (inhoudsopgave, artikelen 1.01, 2.06, 3.29, 6.28, 7.01, 7.08, 8.11, 8.12, 8.13, 15.07, bijlagen 3, 7 en 13)	I	1.6.2026				

2. Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR):

Inwerkingtreding van voorschriften en van voorschriften van tijdelijke aard
Opnieuw in werking treden van voorschriften van tijdelijke aard
Stand van de inwerkingstellingen en het opnieuw in werking stellen waartoe de lidstaten nog niet zijn overgegaan

Protocol	Inhoud	*)	Voorziede inwerkingtreding	In werking getreden in/op				
				D	B	F	NL	CH
2017-II-20	Definitieve wijziging van het ROSR - Aanpassing van het ROSR om rekening te houden met de Europese Standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2017/1)	I	7.10.2018	7.10.2018			7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Definitieve wijzigingen van het ROSR, art. 1.06	I	1.12.2019	6.6.2019		19.8.2020	1.12.2019	28.2.2019
2019-I-11	Technische definitieve wijziging van het (ROSR, het RPR en het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de bijwerking van de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2019/1)	I	1.1.2020	8.11.2019		21.12.2020	1.1.2020	16.8.2019
2020-II-22	Definitieve wijziging van het ROSR, het RPR en het Reglement betreffende het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2021/1)	I	1.1.2022			9.7.2023	18.5.2022	1.1.2022
2022-I-10	Definitieve wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) - Model voor de aanvraag van een onderzoek (bijlage A) en begripsbepalingen (artikel 1.01, lid 24)	I	1.6.2023			10.3.2024	1.2.2024	1.1.2025
2022-II-15	Definitieve wijziging van het ROSR, het RPR en het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2023/1)	I	1.1.2024	16.5.2023		26.6.2024	1.1.2024	1.1.2025
2024-II-14	Definitieve wijziging van het ROSR, het RPR en het RSP -Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2025/1)	I	1.1.2026					

*) I = Inwerkingtreding, W = Opnieuw inwerking getreden

3. Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn¹ (RSP):

Inwerkingtreding van voorschriften en van voorschriften van tijdelijke aard
Opnieuw in werking treden van voorschriften van tijdelijke aard
Stand van de inwerkingstellingen en het opnieuw in werking stellen waartoe de lidstaten nog niet zijn overgegaan

Protocol	Inhoud	*)	Voorziena inwerkingtreding	In werking getreden in/op				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-8	Erkenning van het Slowaakse Kapiteinsvaarbewijs klasse I en het Slowaakse radarbevoegdheidsbewijs	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Erkenning van het Oostenrijkse vaarbewijs en radarbevoegdheidsbewijs	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Erkenning van het Bulgaarse vaarbewijs	I	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011
2012-II-11	Definitieve wijzigingen van het RSP - Erkenning van het Slowaakse Kapiteinsvaarbewijs en het Slowaakse radarbevoegdheidsbewijs	I	1.1.2013	21.3.2014		30.1.2015	24.5.2013	29.11.2012
2012-II-12	Definitieve wijzigingen van het RSP (art. 6.02)	I	1.12.2013	21.3.2014		27.1.2015	24.5.2013	15.2.2013
2014-II-13	Erkenning van opleidingen tot matroos in niet-Rijnsoeverstaten Wijziging van artikel 3.02, derde lid, onderdeel a, van het RSP	I	1.12.2015	29.7.2015		1.2.2016	11.12.2015	6.1.2015
2015-I-7	Amendering van het RSP door een definitieve wijziging	I	1.7.2016	24.9.2015		1.2.2016	1.7.2016	19.6.2015
2015-I-10	Wijziging van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn - Wijziging van het model van het Rijnpatent alsmede van verschillende vaarbewijzen en bevoegdheidsbewijzen voor de radarvaart (Bijlagen D1, D5, D6 en A5 van het RSP)	I	1.8.2015	1.7.2016		21.10.2015	1.8.2015	19.6.2015
2015-I-11	Mogelijke erkenning van vaartijdenboeken van niet-Rijnstaten Wijziging van artikel 3.13 en Bijlage A1 van het RSP en invoeging van een Bijlage A1a	I	1.7.2016	1.7.2016		12.5.2017	1.7.2016	19.6.2015
2015-II-14	Erkenning van matrozenopleidingen van buiten de Rijnstaten / Verkrijging van de bekwaamheid 'volmatroos' Wijziging van art. 3.02, lid 5, onderdeel a, van het RSP	I	1.12.2016	1.12.2016		12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2016-I-6	Elektronische publicatie van de afgevend autoriteiten - Wijziging van de bijlagen A5, D5 en D6 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn	I	1.8.2016	11.4.2017		12.5.2017	20.12.2016	20.6.2016
2016-II-8	Wijzigingen van het RSP - Wijziging van het model van het Rijnpatent in Nederland (Bijlage D1 van het RSP)	I	15.7.2016	**)		12.5.2017	22.6.2016	**)

¹ De Duitse titel van dit reglement is op 8 november 2022 van Verordnung über das Schiffspersonal in der Rheinschifffahrt gewijzigd in Rheinschiffspersonalverordnung (Besluit 2022-II-9) en de wijzigingen na deze datum hebben in de Duitse versies betrekking op het reglement onder de laatstgenoemde titel.

*) I = Inwerkingtreding, W = Opnieuw in werking getreden

***) Niet van toepassing

Protocol	Inhoud	*)	Voorziede inwerkingtreding	In werking getreden in/op				
				D	B	F	NL	CH
2016-II-9	Wijzigingen van het RSP - Aanpassing van de bemanningsvoorschriften, art. 3.01, 3.02, lid 4 t/m lid 8, 3.15, lid 3, 3.16, lid 1, 3 en (nieuw) 4 lid, 3.17, lid 1 t/m lid 3, 6 t/m (nieuw) lid 9 en (nieuw) lid 10, 3.18, lid 2, 7.01 lid 4, 7.02 lid 4, 7.06 lid 1, 9.06 (nieuw) alsmede Bijlage A1	I	1.12.2017	27.9.2017		19.9.2019	29.11.2017	3.2.2017
2016-II-10	Erkenning van de geldigheid van nationale vaarbevoegdheidsbewijzen van afzonderlijke lidstaten op de Rijn	I	1.4.2017	11.4.2017		12.5.2017	1.4.2017	**)
2017-II-15	Definitieve wijzigingen van het RSP – Aanpassing van art. 1.01, lid 37 en 40; art. 3.13, lid 1; art. 3.14, lid 1; art. 3.14, lid 1.1, onderdelen j) en m); art. 3.14, lid 2; art. 3.17, lid 2, voetnoot nr. 2; art. 3.18, lid 3; art. 3.19, lid 3; art. 5.06; art. 5.10, lid 1, onderdeel a); bijlage A1, nr. 1; bijlage D7, nr. 1.3; bijlage D8, nr. 2.7; bijlage E2, nr. 1.1	I	7.10.2018	7.10.2018		19.9.2019	7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Definitieve wijzigingen van het RSP, art. 1.02	I	1.12.2019	6.6.2019		19.8.2020	1.12.2019	28.2.2019
2018-II-10	Wijziging van het RSP - Aanpassing van de voorschriften over de rusttijd aan bord, art. 3.11, lid 4 (nieuw) t/m lid 6, 3.12, lid 5 en 7	I	1.7.2019	6.6.2019		19.9.2019	14.6.2019	28.2.2019
2019-I-11	Technische Definitieve wijziging van het (ROSR, het RPR en het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de bijwerking van de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2019/1)	I	1.1.2020	8.11.2019		21.12.2020	1.1.2020	16.8.2019
2020-II-22	Definitieve wijziging van het ROSR, het RPR en het Reglement betreffende het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2021/1)	I	1.1.2022	1.1.2022		9.7.2023	18.5.2022	1.1.2022
2022-II-15	Definitieve wijziging van het ROSR, het RPR en het RSP - Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2023/1)	I	1.1.2024	16.5.2023		26.6.2024	1.1.2024	1.1.2025
2023-I-3	Wijziging van artikel 6.01 van het RSP	I	1.1.2024	22.11.2023		26.6.2024	1.1.2024	1.1.2025
2023-I-4	Wijziging van artikel 20.01 van het RSP	I	1.1.2024	22.11.2023		26.6.2024	1.1.2024	1.1.2025
2023-II-10	Wijziging van het nieuwe RSP (Artikel 1.04, 3.02, 4.02, 5.01, 5.02, 12.06, 13.01, 15.01, 16.03, 17.01, 18.04, 19.07, 20.01, 20.02, 20.03, 20.06, 20.07, 20.08 en 20.09)	I	1.6.2024	11.3.2024		13.8.2024	7.8.2024	1.1.2025
2024-I-7	Wijzigingen voor het RSP (artikelen 16.02, 16.03, 16.04 en 16.10)	I	1.1.2025	23.12.2025		31.12.2024	1.1.2025	1.1.2025

Protocol	Inhoud	*)	Voorziene inwerkingtreding	In werking getreden in/op				
				D	B	F	NL	CH
2024-I-8	Wijziging van het RSP (artikel 1.02, lid 57) - Aanpassing van het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard voor kwalificaties in de binnenvaart (ES-QIN 2024/1)	I	1.1.2025	12.8.2025			1.1.2025	1.1.2025
2024-I-9	Wijziging van het RSP inzake Bijlage 1 – Medische verklaring ter vaststelling van de medische geschiktheid voor de binnenvaart (model)	I	1.1.2025	23.12.2024		31.12.2024	1.1.2025	1.1.2025
2024-II-9	Wijziging van het RSP - Wijziging van artikel 11.01, tweede lid (Patentplicht) en van bijlage 5 (Specifieke bepalingen voor het bevaren van gedeelten van de Rijn die als binnenwatertrajecten met specifieke risico's geclassificeerd zijn)	I	1.7.2025	12.8.2025		26.6.2025		
2024-II-14	Definitieve wijziging van het ROSR, het RPR en het RSP -Aanpassing van het ROSR, het RPR en het RSP om rekening te houden met de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2025/1)	I	1.1.2026	12.8.2025				
2025-I-5	Schipperspatenten en bemanning Wijziging van het RSP (Artikel 12.05 en bijlage 2) - examenprogramma ter verkrijging van een sportpatent	M	1.1.2026					
2025-I-6	Wijziging van het RSP (Artikel 5.01, zesde lid) – Dienstboekje	M	1.1.2026					

4. Comité Reglement van onderzoek (Besluit 2013-I-16):

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

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

**AANBEVELING Nr. 2/2025
van 26 juni 2025**

Artikel 19.07, eerste lid, van de ES-TRIN 2023/1

Tweede onafhankelijk voortstuwingsstelsel

HELENA

Op grond van artikel 2.20 eerste lid, van het ROSR, kan voor het zeilende passagiersschip HELENA, uniek Europees scheepsidentificatienummer 02324076, een afwijking worden toegestaan van artikel 19.07, eerste lid, van ES-TRIN 2023/1.

Deze afwijking is toegestaan indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1. Het schip beschikt over zeilen, welke naar analogie van artikel 20.04 van ES-TRIN 2023/1 als hoofdvoortstuwingsstelsel worden beschouwd, én een voortstuwingsmotor, teneinde een gelijkwaardig veiligheidsniveau te garanderen.
2. De exploitant van het vaartuig, of in zijn plaats de eigenaar, moet een rapport aan de Commissie van Deskundigen voorleggen bij elke onregelmatigheid die een nadelige uitwerking op de veiligheid van het schip heeft.

De Nederlandse delegatie moet deze rapporten bij het secretariaat van de CCR indienen met het oog op de toezending daarvan aan de Rijnsoeverstaten en België.

De technische bescheiden waarop de aanbeveling is gebaseerd kunnen in document RV (25) 40 intern worden gevonden.

5. Comité Sociale zaken, arbeidsomstandigheden en beroepsopleiding
(Besluit 2023-II-10)

1. Lijst van de erkende artsen die een medische verklaring kunnen afgeven

BE	Een lijst met erkende artsen is beschikbaar op de website van de Vlaamse overheid . Informatie over erkende artsen in het Waalse Gewest vindt u op de website van de Wallonië .
CH	1. Arbeitsmedizinisches Zentrum Basel (azb ag) Güterstrasse 107 4133 Pratteln Tel.: +41 (0) 61 821 82 60
	2. Ambulatorium Wiesendamm Wiesendamm 22 4057 Basel Tel.: +41 (0) 61 631 25 25
DE	Een lijst van erkende artsen vindt u op de volgende pagina: https://www.elwis.de/DE/Binnenschifffahrt/Befaeigungsnachweise/Tauglichkeit/Tauglichkeit-node.html
FR	1. Docteur Carina Abnoun 6, place de l'Homme de Fer 67000 Strasbourg Tel.: +33 (0)3 88 32 46 29
	2. Docteur Philippe Guerault 14, place d'Armes 21170 Saint-Jean-De-Losne Tel.: +33 (0)3 80 29 07 14
NL	Een lijst van erkende artsen vindt u op de volgende pagina: https://www.ilent.nl/onderwerpen/scheepvaart-algemeen/medische-keuring-scheepvaart/keuringsartsen Inspectie Leefomgeving en Transport Medisch adviseur Scheepvaart Postbus 16191 2500 BD Den Haag Tel.: +31 (0)88 489 00 00

(...)

9. Bevoegde instituten voor de organisatie van het examen voor de specifieke vergunning voor het varen met behulp van radar

Staat – nr.	Naam en contact van het instituut	Praktijk-examen aan een toegelaten simulator (ja/nee)	Praktijk-examen aan boord van een vaartuig (ja/nee)
DE-1	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Am Propsthof 51 53121 Bonn Tel.: +49 (0)228 7090-0 Mail: gdws@wsv.bund.de	Ja	Nee
BE-1	CEFA (Centre d'Education et de Formation en Alternance) de Huy Rue Saint-Pierre 48, 4500 Huy Tel.: +32 (0)4 279 37 21 Mail: cefahuy.secretariat@provincedeliege.be	Nee	Ja
BE-2	GO! De Scheepvaartschool – Cenflumarin Antwerpen	?	Ja
BE-3	GO! De Scheepvaartschool – Cenflumarin Antwerpen	?	Ja
FR-1	Lycée général technologique et professionnel Les Catalins 24, avenue des Catalins 26200 Montelimar Tel.: +33 (0)4 75 00 76 76 Mail: ce.0260113g@ac-grenoble.fr	Nee	Ja
FR-2	Lycée Professionnel et Industriel Emile Mathis 1, Rue du Dauphiné 67300 Schiltigheim Tel.: +33 (0)3 88 18 55 18 Mail: ce.0670089h@ac-strasbourg.fr	Nee	Ja
FR-3	CFANI (Centre de formation d'apprentis de la navigation intérieure) 43, rue du Général de Gaulle 78490 Le Tremblay-Sur-Mauldre Tel.: +33 (0)1 61 39 01 18 Mail: cfani@free.fr	Nee	Ja
FR-4	Institut Fluvia 8, rue Saint Florentin 75001 Paris Tel.: +33 (0)1 42 60 36 13 Mail: contact@institutfluvia.fr	Nee	Ja

Staat – nr.	Naam en contact van het instituut	Praktijk-examen aan een toegelaten simulator (ja/nee)	Praktijk-examen aan boord van een vaartuig (ja/nee)
FR-5	GRETA ARDECHE DROME Lycée polyvalent Algoud Laffemas 37-39, rue Barthélémy-de-Laffemas 26901 Valence Cedex 9 Tel: +33 (0)4 75 82 37 90 Mail: contact.gad@greta-0726.fr	Nee	Ja
NL-1	CBR, divisie CCV Lange Kleiweg 30 2288 GK Rijswijk ZH Postbus 1810 2280 DV Rijswijk ZH	Ja	Nee

(...)

13. Goedgekeurde opleidingen voor veiligheidsdeskundige voor de passagiersvaart

N° d'ordre lf. Nr. Nr.	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Aanduiding van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut
BE-01	Batelier/batelière ¹	CEFA (Centre d'Education et de Formation en Alternance) de Huy Rue Saint-Pierre 48, 4500 Huy Tel.: +32 (0)4 279 37 21 Mail: cefahuy.secretariat@provincedeliege.be
BE-02	Expert en matière de navigation avec passagers	IPEFA – Huy-Waremme Quai de Compiègne, 4 4500 Huy Tel.: +32 (0)4 279 37 37 Mail: pshuy.info@provincedeliege.be
DE-01	Basislehrgang für die Fahrgastschiffahrt	Een lijst van goedgekeurde opleidingen staat op de website elwis: https://www.elwis.de/DE/Binnenschiffahrt/Befaeihigungsnachweise/Sachkundige/Lehrganganbieter/Lehrganganbieter-node.html
FR-01 ²	Expert en navigation à passagers	Institut Fluvia 8, rue Saint Florentin 75001 Paris Tel.: +33 (0)1 42 60 36 13 Mail: contact@institutfluvia.fr

¹ De erkende opleiding *batelier/batelière* geeft recht op de kwalificatie schipper met de kwalificatie deskundige voor de passagiersvaart.

² Geldig tot 28 april 2028.

N° d'ordre lf. Nr. Nr.	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Aanduiding van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut
FR-02 ¹	Expert en navigation à passagers	PROMOFLUVIA Port de Lyon – Edouard Herriot 1bis, rue de Dole 69007 Lyon Tel.: +33 (0)4 78 37 83 03 Mail: formation@promofluvia.fr / gilles.durel@promofluvia.fr
FR-03 ²	Expert en navigation à passagers	ACFI – Action Formation Incendie 3, rue des Murailles 44430 Le Loroux-Bottereau Tel.: +33 (0)2 40 80 06 26 / +33 (0)6 31 51 82 91 Mail: acfi@ensi-incendie.fr
FR-04 ³	Expert en navigation à passagers	SARL SURLESFLOTS.COM Enseigne FLOTS-FORMATION 9, rue André-Ampère 33240 Lugon-et-l'Île-du-Carney Tel.: +33 (0) 6 77 91 52 45 Mail: flots-formations@orange.fr
NL-01 ⁴	Expert en navigation à passagers	OK Maritime Maalderij 14 2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel Tel.: +31 (0)10 234 43 02 Mail: info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl peter@okmaritime.nl
NL-02 ⁵	Deskundige passagiersvaart	Nautiek Trainingen B.V. Frontstraat 2 5405 PB Uden
NL-03 ⁶	Deskundige passagiersvaart	G4S Training & Safety B.V. Duitslanddreef 29 8447 SE Heerenveen

(...)

¹ Geldig tot 20 juli 2028.

² Geldig tot 24 juli 2028.

³ Geldig tot 30 april 2030.

⁴ Geldig van 15 januari 2023 tot 15 januari 2028.

⁵ Geldig van 20 maart 2024 tot 20 maart 2029.

⁶ Geldig van 8 april 2024 tot 8 april 2029.

16. Rechtstreeks erkende opleidingsbewijzen voor persluchtmaskerdrager

Staat, Nr.	Opleidingsinstituut	Contact	Model
DE-01	De erkende opleidingen voor persluchtmaskerdrager zijn de volgende: https://www.elwis.de/DE/Binnenschiffahrt/Befaeigungsnachweise/Sachkundige/Atemschutzgeraettragende/Atemschutzgeraettragende-node.html		Zie bijlage 7 van het RSP
NL-01 ¹	OK Maritime Maalderij 14 2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel	Tel.: +31 (0)10 234 43 02 Mail: info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl peter@okmaritime.nl	
NL-02 ²	TvK Instructie B.V. Escudo 17 8305 BM Emmeloord	Tel.: +31 (0)52 769 95 35 https://tvkinstructie.nl/	
NL-03 ³	Kwaliteitszorg Training en Advies Nikta B.V. Hoofdstraat 40 4765 CG Zevenbergschen Hoek	Tel.: +31 (0)16 833 69 90 Mail: examen@nikta.nl	
NL-04 ⁴	Nautiek Trainingen B.V. Frontstraat 2 5405 PB Uden	Tel.: +31 (0)4 133 321 53 Mail: info@nautiektrainingen.nl	
NL-05 ⁵	Arbode Maritiem B.V. Rector Mulderstraat 21 5962 AH Melderslo		
FR-01 ⁶	Frédéric Rose formations 52, chemin de Radix 69620 Theize	Tel.: +33 (0)6 72 88 58 66 Mail: frederic.rose@live.fr	
FR-02 ⁷	Centre de formation « sécurité » ACFI 3, rue des Murailles 44430 Le Loroux-Bottereau	Tel.: +33 (0)2 40 80 06 25 Mail: acfi@ensi-incendie.fr	
FR-03 ⁸	APAVE Exploitation France Immeuble CANOPY 6, rue du Général Audran 92400 Courbevoie	Tel.: +33 (0)6 03 52 42 99 Mail: fabrice.toulza@apave.com	
FR-04 ⁹	CSI Formation 7, rue de l'Industrie 67720 Hoerdt	Tel.: +33 (0)6 37 15 37 75 Mail: direction@csi-formation.com	
FR-05 ¹⁰	BELLE MANŒUVRE 11, Place Augustin Normand 14600 Honfleur	Tel.: +33 (0)7 64 83 13 80 Mail: sarlbellemanoeuvre@gmail.com	

¹ Geldig van 15 januari 2023 tot 15 januari 2028.

² Geldig van 14 december 2022 tot 14 december 2027.

³ Geldig van 2 november 2023 tot 2 november 2028.

⁴ Geldig van 20 maart 2024 tot 20 maart 2029.

⁵ Geldig van 16 oktober 2024 tot 16 oktober 2029.

⁶ Geldig tot 27 januari 2028.

⁷ Geldig tot 11 oktober 2028.

⁸ Geldig van 30 april 2024 tot 30 april 2029.

⁹ Geldig tot 9 juni 2029.

¹⁰ Geldig tot 30 juni 2029.

Staat, Nr.	Opleidingsinstituut	Contact	Model
FR-06 ¹	Lycée général, technologique et professionnel Les Catalins 24, avenue des Catalins 26200 Montélimar	Tel.: +33 (0)4 75 00 76 76 Mail: ce.0260113g@ac-grenoble.fr	
FR-07 ²	GRETA ARDECHE DROME Lycée polyvalent Algoud Laffemas 37-39, rue Barthélémy-de-Laffemas 26901 Valence Cedex 9	Tel : +33 (0)4 75 82 37 90 Mail: contact.gad@greta-0726.fr	

(...)

18. Lijst van de op grond van artikel 11.01, tweede lid, van het RSP door de bevoegde autoriteit als gelijkwaardig erkende patenten

BE	-
CH	De erkenningsprocedure loopt in het kader van de herziening de Zwitserse verordening met betrekking tot de scheepvaart op Zwitserse wateren (Binnenschiffahrtsverordnung, BSV),
DE	De lijst van de op grond van artikel 11.01, tweede lid, door de bevoegde autoriteit als gelijkwaardig erkende patenten is opgenomen in § 6, zesde lid, van de Duitse verordening tot invoering van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (Rheinschiffspersonaleinführungsverordnung – RheinSchPersEV).
FR	De erkenningsprocedure loopt.
NL	De lijst van de op grond van artikel 11.01, tweede lid, door de bevoegde autoriteit als gelijkwaardig erkende patenten is opgenomen in artikel 1.10 van de Binnenvaartregeling: https://wetten.overheid.nl/BWBR0025958/2025-01-01/#Hoofdstuk1_Paragraaf4_Artikel1.10 .

¹ Geldig tot 20 juli 2028.

² Geldig tot 30 december 2030.

XI. Begroting en beheer

**PROTOCOL 24
Wijziging voor het Personeelsreglement**

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité voor de begroting,

neemt de bij het onderhavige besluit gevoegde wijziging van aanhangsel 2 bij het Personeelsreglement aan.

Dit besluit wordt van kracht op 1 januari 2026.

Bijlage

Aanhangsel 2 bij het Personeelsreglement

Salarisschaal

Categorie A (artikel 10)

Salaristrap	A7	Waarde salaristrap	A6	Waarde salaristrap	Duur salaristrap	A5	Waarde salaristrap	A4	Waarde salaristrap	Duur salaristrap
11de salaristrap						15 767	497	13 122	385	
10de salaristrap						15 271	497	12 736	385	2 jaar
9de salaristrap						14 774	497	12 351	385	2 jaar
8de salaristrap			16 687	548	2 ans	14 278	497	11 966	385	2 jaar
7de salaristrap			16 140	548	2 ans	13 781	497	11 581	385	2 jaar
6de salaristrap	17 855	736	15 592	548	2 ans	13 284	497	11 196	385	1 jaar
5de salaristrap	17 118	736	15 045	548	2 ans	12 788	497	10 811	256	1 jaar
4ste salaristrap	16 382	736	14 497	367	1 an	12 291	319	10 555	256	1 jaar
3de salaristrap	15 645	491	14 130	367	1 an	11 971	319	10 299	256	1 jaar
2de salaristrap	15 154	491	13 763	367	1 an	11 652	319	10 043	256	1 jaar
1ste salaristrap	14 663		13 396		1 an	11 333		9 788		1 jaar

Categorie A (artikel 12)

Salaristrap	A4	Waarde salaristrap	A3	Waarde salaristrap	A2	Waarde salaristrap	A1	Waarde salaristrap	Duur salaristrap
11de salaristrap	11 259	326	9 912	306	7 920	236	5 923	138	
10de salaristrap	10 934	326	9 606	306	7 684	236	5 785	138	3 jaar
9de salaristrap	10 608	326	9 300	306	7 449	236	5 647	138	3 jaar
8ste salaristrap	10 282	326	8 994	306	7 213	236	5 509	138	2 jaar
7de salaristrap	9 956	326	8 688	306	6 977	236	5 371	138	2 jaar
6de salaristrap	9 630	326	8 382	306	6 742	236	5 233	138	2 jaar
5de salaristrap	9 305	326	8 076	306	6 506	236	5 095	138	2 jaar
4de salaristrap	8 979	220	7 770	204	6 271	155	4 957	138	1 jaar
3de salaristrap	8 759	220	7 566	204	6 116	155	4 819	138	1 jaar
2de salaristrap	8 540	220	7 363	204	5 961	155	4 681	138	1 jaar
1ste salaristrap	8 320		7 159		5 806		4 543		1 jaar

Categorie B (artikel 12)

Salaristrap	B5	Waarde salaristrap	B4	Waarde salaristrap	B3	Waarde salaristrap	B2	Waarde salaristrap	B1	Waarde salaristrap	Duur salaristrap
11de salaristrap	5 831	144	5 144	129	4 504	114	3 900	97	3 456	88	
10de salaristrap	5 687	144	5 014	129	4 390	114	3 803	97	3 368	88	3 jaar
9de salaristrap	5 543	144	4 885	129	4 277	114	3 707	97	3 280	88	3 jaar
8ste salaristrap	5 398	144	4 755	129	4 163	114	3 610	97	3 192	88	2 jaar
7de salaristrap	5 254	144	4 626	129	4 050	114	3 514	97	3 104	88	2 jaar
6de salaristrap	5 110	144	4 496	129	3 936	114	3 417	97	3 016	88	2 jaar
5de salaristrap	4 965	144	4 367	129	3 822	114	3 320	97	2 928	88	2 jaar
4de salaristrap	4 821	144	4 237	129	3 709	114	3 224	97	2 840	88	1 jaar
3de salaristrap	4 677	144	4 108	129	3 595	114	3 127	97	2 752	88	1 jaar
2de salaristrap	4 532	144	3 978	129	3 482	114	3 031	97	2 664	88	1 jaar
1ste salaristrap	4 388		3 849		3 368		2 934		2 576		1 jaar

Categorie C (artikel 12)

Salaristrap	C6	Waarde salaristrap	C5	Waarde salaristrap	C4	Waarde salaristrap	C3	Waarde salaristrap	C2	Waarde salaristrap	C1	Waarde salaristrap	Duur salaristrap
11de salaristrap	4 906	115	4 419	103	4 019	94	3 617	83	3 326	79	3 022	72	
10de salaristrap	4 791	115	4 316	103	3 924	94	3 534	83	3 247	79	2 950	72	3 jaar
9de salaristrap	4 677	115	4 213	103	3 830	94	3 451	83	3 169	79	2 878	72	3 jaar
8ste salaristrap	4 562	115	4 110	103	3 735	94	3 368	83	3 090	79	2 806	72	2 jaar
7de salaristrap	4 447	115	4 007	103	3 641	94	3 285	83	3 012	79	2 734	72	2 jaar
6de salaristrap	4 333	115	3 904	103	3 547	94	3 203	83	2 933	79	2 661	72	2 jaar
5de salaristrap	4 218	115	3 801	103	3 452	94	3 120	83	2 855	79	2 589	72	2 jaar
4de salaristrap	4 104	115	3 698	103	3 358	94	3 037	83	2 776	79	2 517	72	1 jaar
3de salaristrap	3 989	115	3 595	103	3 263	94	2 954	83	2 698	79	2 445	72	1 jaar
2de salaristrap	3 874	115	3 492	103	3 169	94	2 872	83	2 619	79	2 373	72	1 jaar
1ste salaristrap	3 760		3 389		3 074		2 789		2 541		2 301		1 jaar

Categorie L (artikel 12)

Salaristrap	L3	Waarde salaristrap	L2	Waarde salaristrap	L1	Waarde salaristrap	Duur salaristrap
10de salaristrap	9 999	296	8 035	238			
9de salaristrap	9 703	296	7 798	238			3 jaar
8ste salaristrap	9 407	296	7 560	238			2 jaar
7de salaristrap	9 110	296	7 322	238			2 jaar
6de salaristrap	8 814	296	7 085	238			2 jaar
5de salaristrap	8 518	296	6 847	238			2 jaar
4de salaristrap	8 222	296	6 609	238			1 jaar
3de salaristrap	7 926	296	6 371	238			1 jaar
2de salaristrap	7 630	296	6 134	238	4 996	192	1 jaar
1ste salaristrap	7 334		5 896		4 804		1 jaar

XII. Overkoepelende vraagstukken en diversen

PROTOCOL 25

Start van het onderzoeksproject van de CCR voor de herziening van de studie Economische en technische evaluatie van de vergroeningstechnologieën die bijdragen aan de energietransitie naar een emissievrije binnenvaart

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar de Verklaring van Mannheim van 17 oktober 2018,

rekening houdend met haar gepubliceerde routekaart om de uitstoot van broeikasgassen en andere verontreinigende stoffen tegen 2050 nagenoeg uit te bannen (Besluit 2021-II-36),

herinnerend aan het verslag over de geboekte vooruitgang bij de tenuitvoerlegging van de routekaart en over de noodzaak om de routekaart te actualiseren (Besluit 2025-I-24),

onder herbevestiging van haar steun, waarbij de herziening van de routekaart afhankelijk is gemaakt van de actualisering van de onderzoekswerkzaamheden waarop de routekaart is gestoeld, met name de economische en technische evaluatie van de technologieën (onderdeel van de studie van de CCR over de financiering van de energietransitie van 2019),

besluit een onderzoeksproject te starten om de genoemde werkzaamheden te actualiseren en aldus de technische en economische basis te leggen voor een toekomstige herziening van de routekaart van de CCR die is gepland tegen 2030,

is overeengekomen dat de kosten van dit onderzoeksproject gelijkelijk door de lidstaten worden gedragen,

verbindt zich ertoe de kosten van dit onderzoeksproject voor rekening te nemen binnen de grenzen van de beschikbare middelen,

verzoekt de lidstaten na te gaan of een financiële bijdrage aan een door de CCR in opdracht te geven onderzoeksproject mogelijk is,

erkent de mogelijkheid dat een lidstaat, als alternatief voor de voorafgaande overweging, een deel van het onderzoeksproject rechtstreeks laat uitvoeren,

draagt haar Economisch Comité, Comité Binnenvaartrecht, Comité Reglement van onderzoek en Comité Infrastructuur en milieu op dit onderzoeksproject te monitoren,

met betrekking tot de delen van het onderzoeksproject die door de CCR worden gefinancierd en beheerd,

verzoekt het secretariaat de raadpleging voor dit onderzoeksproject te starten om begin 2026 externe dienstverleners te vinden,

geeft het secretariaat het mandaat om, met de steun van de Selectiecommissie, alle andere maatregelen te treffen die nodig kunnen zijn voor de verwezenlijking van dit onderzoeksproject met een beoogde afronding in 2027 en in overeenstemming met het Reglement inzake aanbestedingsprocedures van de CCR (Besluit 2012-I-21),

machtigt de secretaris-generaal om de contractuele documenten met betrekking tot het onderzoeksproject te ondertekenen binnen de grenzen van de beschikbare specifieke financiering en onder voorbehoud van een gunstig advies van de Selectiecommissie.

PROTOCOL 26
Gebruikelijke besluiten voor het einde van het jaar

I.
Onderbreking van het sluisbedrijf
op het Grote Kanaal van de Elzas en op de gekanaliseerde Rijn,
en in Nederland op de Nederrijn en de Lek
tijdens de Kerst- en Nieuwjaarsnacht

Besluit

De Centrale Commissie

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

op het Grote Kanaal van de Elzas en op de gekanaliseerde Rijn boven Straatsburg in de nacht van 24 op 25 december 2025 en van 31 december 2025 op 1 januari 2026 tussen 20 uur en 6 uur, en

op de Nederrijn en de Lek in de nacht van 24 op 25 december en van 25 op 26 december 2025 en van 31 december 2025 op 1 januari 2026 tussen 18 uur en 8 uur.

II.
Onderbreking van het sluisbedrijf
op de Nederrijn en de Lek in Nederland
gedurende het weekeinde

Besluit

De Centrale Commissie

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

in Nederland op de Nederrijn en de Lek gedurende het weekeinde, en wel van zaterdag 20 uur tot zondag 8 uur en van zondag 20 uur tot maandag 6 uur, in de periode van 1 januari 2026 tot 31 december 2026.

XIII. Diverse mededelingen en punten ter informatie

PROTOCOL 27
Mondeling verslag van de internationale organisaties en waarnemersstaten

Geen besluit.

PROTOCOL 28
Werkzaamheden
van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI)

Geen besluit.

PROTOCOL 29
Stand van de ratificaties van de verdragen en aanvullende protocollen
met betrekking tot de CCR

Geen besluit.

Bijlage

Herziene Rijnvaartakte

van 17 oktober 1868 in de versie van 20 november 1963

In werking getreden protocollen

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

Aanvullend Protocol nr. 2 - Nieuwe artikelen 2, derde lid, en 4: voorwaarden voor het vervoer, ondertekend te Straatsburg op 17 oktober 1979, in werking getreden op 1 februari 1985.

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

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

Aanvullend Protocol nr. 6 - Verhoging van de strafmaat tot 25.000 euro voor de overtredingen van de politievoorschriften inzake de scheepvaart, ondertekend te Straatsburg op 21 oktober 1999, in werking getreden op 1 november 2011.

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

Protocollen waarvan de ratificatie nog niet is afgerond

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

Ondertekenende Staten	Neerlegging van de ratificatieakte
Duitsland	
België	11 maart 2004
Frankrijk	
Nederland	21 januari 2000
Zwitserland	5 oktober 2000

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

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

Ondertekenende Staten	Neerlegging van de ratificatieakte	Neerlegging van de opzeggingsakte
Duitsland ¹	9 maart 1999	7 juni 2018
België		
Frankrijk		
Luxemburg ²	8 juli 1993	7 juni 2018
Nederland ³	16 april 1997	7 juni 2018
Zwitserland ⁴	21 mei 1997	

¹ Punten van voorbehoud en verklaringen van Duitsland

Voorbehouden

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

Verklaring

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

² Voorbehoud en verklaringen van Luxemburg overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag

Voorbehoud

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

Verklaring

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

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

³ Voorbehouden en verklaringen van Nederland overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag

Voorbehoud

Het Verdrag is in zijn geheel niet van toepassing op :

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

Verklaring

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

⁴ Voorbehouden en verklaringen van Zwitserland overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag

Voorbehoud

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

Verklaring

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

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

Dit Verdrag stond van 27 september 2012 tot en met 26 september 2014 open voor ondertekening door Staten op de zetel van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart te Straatsburg, het is op 1 juli 2019 in werking getreden.

Deelnemende Staten	Ondertekening	Ratificatie, aanvaarding, goedkeuring of toetreding	
Duitsland ¹	11 juli 2013	ratificatie	27 september 2018
Oostenrijk			
België ²	27 september 2012	ratificatie	25 augustus 2022
Bulgarije			-
Frankrijk	27 september 2012		-
Hongarije		toetreding	7 maart 2018
Luxemburg ³	27 september 2012	ratificatie	25 september 2014
Nederland ⁴	29 november 2012	aanvaarding	7 juni 2018
Polen	3 december 2013		
Servië ⁵	18 januari 2013	ratificatie	18 juni 2013
Slowakije			
Zwitserland ⁶		ratificatie	23 april 2024

¹ **Voorbehoud van Duitsland**

De Duitse Bondsrepubliek behoudt zich krachtens artikel 18, eerste lid, van het Verdrag het recht voor de bepalingen van het Verdrag niet of slechts gedeeltelijk toe te passen met betrekking tot de vorderingen zoals bedoeld in artikel 18, eerste lid, letters a) en c), van het Verdrag alsmede met betrekking tot de schepen zoals bedoeld in artikel 18, eerste lid, letter d), van het Verdrag.

² **Voorbehoud van België**

Overeenkomstig artikel 18, lid 1, a) van het Verdrag, behoudt het Koninkrijk België zich het recht voor de toepassing van de regels van het Verdrag uit te sluiten ten aanzien van vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water.

³ **Voorbehoud en Verklaringen van Luxemburg**

Voorbehoud

Het Groothertogdom Luxemburg sluit overeenkomstig artikel 18, eerste lid, vorderingen voor schade veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water uit.

Verklaringen

Het Groothertogdom Luxemburg verklaart overeenkomstig artikel 15, tweede lid, dat het in artikel 1 genoemde Verdrag alleen van toepassing is op de Moezel en het bevaarbare gedeelte van de Sûre.

Onverminderd de rechten met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel als bedoeld in artikel 6 van het Verdrag, hebben vorderingen met betrekking tot schade aan kunstwerken van havens, aan dokken, waterwegen, sluizen, stuwen, bruggen en hulpmiddelen bij de navigatie, voorrang boven andere vorderingen.

⁴ **Voorbehoud van Nederland**

Het Koninkrijk der Nederlanden behoudt zich krachtens artikel 18, eerste lid, letter a), van het Verdrag met betrekking tot het Europese gedeelte van Nederland het recht voor de toepassing van de regels van het Verdrag geheel uit te sluiten ten aanzien van vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water.

⁵ **Voorbehoud van Servië**

Overeenkomstig artikel 18, eerste lid, van het Verdrag van Straatsburg inzake de beperking van de aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012) verklaart de Republiek Servië dat zij de regels van dit Verdrag niet zal toepassen ten aanzien van vorderingen voor schade veroorzaakt door een wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water alsook ten aanzien van vorderingen als bedoeld in artikel 2, eerste lid, letters d) en e), van dit Verdrag.

⁶ **Verklaring en voorbehouden van Zwitserland**

Verklaring betreffende artikel 15, tweede lid, letters a et b:

De Zwitserse Bondsstaat verklaart de toepassing van de regels van het Verdrag uit te sluiten ten aanzien van de waterwegen op haar grondgebied die niet zijn vermeld in bijlage I bij het Europees Verdrag van 19 januari 1996 inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn.

Voorbehoud betreffende artikel 18, eerste lid, letter a:

De Zwitserse Bondsstaat behoudt zich het recht voor de toepassing van de regels van het Verdrag volledig of gedeeltelijk uit te sluiten ten aanzien van vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water.

Voorbehoud betreffende artikel 18, eerste lid, letter c:

De Zwitserse Bondsstaat behoudt zich het recht voor de toepassing van de regels van het Verdrag volledig of gedeeltelijk uit te sluiten ten aanzien van de vorderingen bedoeld in artikel 2, eerste lid, letters d en e, van het Verdrag.

Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI)

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

De Conferentie van Verdragsluitende Partijen heeft op 22 juni 2017 een besluit aangenomen ter wijziging van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) en de bijbehorende Uitvoeringsregeling - Bepalingen inzake de behandeling van gasvormige restanten van vloeibare lading (dampen) (Besluit CDNI 2017-I-4).

De wijzigingen van dit Verdrag vereisen de bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van de Verdragsluitende Partijen. Zij treden in werking op de eerste dag van de zesde maand volgende op de nederlegging van de laatste akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring overeenkomstig artikel 19, vierde lid, van het CDNI.

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

Bepalingen inzake de behandeling van gasvormige restanten van vloeibare lading (dampen)

Verdragsluitende partijen	Nederlegging van de akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring	
Duitsland	ratificatie	9 februari 2021
België	ratificatie	25 augustus 2022
Frankrijk	ratificatie	7 juni 2023
Luxemburg	ratificatie	7 februari 2020
Nederland	aanvaarding	3 juli 2020
Zwitserland	ratificatie	23 april 2024

Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI)

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

Depositaris: regering van de Hongaarse Republiek

Verdragsluitende partijen	Neerlegging van de akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding
Hongarije	7 mei 2002
Luxemburg	25 maart 2004
Roemenië	3 april 2004
Zwitserland	19 mei 2004 ¹
Kroatië	7 december 2004
Tsjechië	14 november 2005
Bulgarije	19 april 2006
Nederland	20 juni 2006
Rusland	11 april 2007
Frankrijk	11 mei 2007
Duitsland	10 juli 2007
Slowakije	27 november 2007
Moldavië	21 april 2008
België	5 augustus 2008
Servië	10 juni 2010 ²
Oekraïne	17 april 2014

¹ **Verklaring van Zwitserland**

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

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

² **Verklaring van Servië**

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

Europese overeenkomst voor het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN)

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

Het bij de overeenkomst gevoegde reglement is in werking getreden op 28 februari 2009.

Depositaris: secretaris-generaal van de Verenigde Naties

Verdragsluitende partijen	Neerlegging van de akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding
Rusland	toetreding 10 oktober 2002
Nederland	aanvaarding 30 april 2003
Hongarije	toetreding 4 mei 2004
Oostenrijk	toetreding 9 november 2004
Bulgarije	bekrachtiging 7 maart 2006
Luxemburg	bekrachtiging 24 mei 2007
Duitsland	bekrachtiging 31 januari 2008
Moldavië	aanvaarding 19 februari 2008
Frankrijk	goedkeuring 3 april 2008
Roemenië	toetreding 3 december 2008
Kroatië	bekrachtiging 4 maart 2009
Slowakije	bekrachtiging 20 oktober 2009
Oekraïne	toetreding 28 januari 2010
Polen	toetreding 25 juni 2010
Servië	bekrachtiging 6 januari 2011
Zwitserland	toetreding 8 februari 2011
Tsjechië	bekrachtiging 21 september 2011
België	toetreding 17 juni 2014

PROTOCOL 30
Goedkeuring van het verslag van de plenaire zitting van 5 juni 2025

Besluit

Het verslag van de plenaire zitting van 5 juni 2025 is goedgekeurd.

PROTOCOL 31
Persbericht

Besluit

Het ontwerppersbericht wordt zoals gebruikelijk na de plenaire vergadering ter goedkeuring voorgelegd aan de contactpersonen die zijn aangewezen door de delegaties. Het wordt geacht te zijn aangenomen als deze delegaties niet binnen 48 uur reageren.

PROTOCOL 32
Datum van de volgende plenaire zitting

Besluit

De volgende vergadering vindt plaats op 11 juni 2026 in Straatsburg.
