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 sluizen 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 ao.

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 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 bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR), overeenkomstig artikel 1.22a van het Rijnvaartpolitiereglement, aan.

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

Bijlage

Bijlage bij het protocol 13

Wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (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 voortstuwingssysteem 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.”