



Persbericht

Inleiding

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft op 30 mei 2012 in Straatsburg de plenaire voorjaarszitting gehouden onder het voorzitterschap van mevrouw Edwige Belliard, Hoofd van de Franse delegatie.

Economische situatie in de Rijnvaart

Het jaar 2011 werd gekenmerkt door een daling van de over de traditionele Rijn vervoerde hoeveelheden van 5,3 %. In 2010 zijn de hoeveelheden droge lading die over de traditionele Rijn werden vervoerd met 4 % gedaald. In de tweede helft van het jaar viel de daling ten opzichte van 2010 met 6 % nog sterker uit. In de tankvaart lagen de hoeveelheden die in 2011 werden vervoerd meer dan 9 % lager dan in 2010. In de laatste zes maanden van het jaar, bleven de vervoerde hoeveelheden in deze sector nog iets meer achter.

Er zijn voornamelijk drie redenen voor deze daling aan te wijzen, waarbij op de eerste plaats de stremming van de Rijn aan het begin van 2011 na het ongeval van de Waldhof er gedurende een maand toe geleid heeft dat vervoersstromen tijdelijk naar het spoor en vooral ook naar de weg werden getransfereerd. Op de tweede plaats kwam daar nog bij dat in het voorjaar de waterstanden net als in het najaar zeer laag waren, waardoor de schepen een aantal weken niet vol beladen konden worden. Dit had nadelige gevolgen voor de transporten, hetgeen vooral in het segment van de bouwmaterialen duidelijk zijn sporen achterliet. Tot slot werden in de tweede helft van het jaar de gevolgen van de wereldwijd zwakkere economische groei merkbaar.

De vooruitzichten voor de vervoersvraag in de drogeladingvaart voor het jaar 2012 worden in zekere zin bepaald door de mate van afhankelijkheid van het segment van de economische activiteit en de uitvoer. De algemene economische vooruitzichten gaan ervan uit dat Europa in de loop van 2012 meer en meer een recessie gevreesd moet worden. Een echte verhoging van de transportvraag valt ook voor de tankvaart niet echt te verwachten, aangezien in deze sector de beschikbare vervoerscapaciteiten nog steeds blijven stijgen.

Duurzame ontwikkeling in de Rijn- en binnenvaart

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart gaat haar werkzaamheden en structuur nog meer dan voorheen op het doel van een duurzame ontwikkeling in de Rijn- en binnenvaart afstemmen. Het nieuwe Comité Infrastructuur en milieu, dat uit de samenvoeging van het Permanent Technisch Comité en het Comité Afvalverwijdering en Milieubescherming ontstaat, zal naast de onderwerpen milieu en infrastructuur ook overkoepelende kwesties inzake de duurzaamheid behandelen. De Centrale Commissie heeft haar secretariaat opdracht gegeven een basisverslag over de duurzaamheid in de Rijn- en binnenvaart uit te werken. Bovendien heeft de Centrale Commissie haar organen opdracht gegeven haar werkzaamheden systematisch op duurzaamheidscriteria te richten.

Actualisatie van de minimumeisen en aanbevelingen voor de technische uitvoering van werken aan de Rijn

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft haar minimumeisen en aanbevelingen voor de technische uitvoering van werken aan de Rijn fundamenteel herzien. Aldus kan iedereen die betrokken is bij het plannen en uitvoeren van bouwwerkzaamheden over een actueel referentiewerk beschikken, waarin de essentiële eisen aan de voor de scheepvaart bestemde uitvoering van kunstwerken aan de Rijn als waterweg zijn samengevat. Dit handboek is een verdere belangrijke bijdrage aan de veiligheid van de Rijnvaart.

Duitsland en Nederland hebben over een reeks maatregelen ter verbetering van de veiligheid en de vlotheid van de Rijnvaart geïnformeerd. Deze informatie betreft maatregelen voor de werkzaamheden in de sector van de Rijn tussen Neuburgweier/Lauterburg en St. Goar, maatregelen voor het herstel en het behoud van een stabiele bedding in de Neder-Rijn, het realiseren van een vaargeul met een diepte van 2,50 m onder het OLR tussen Keulen en Koblenz en maatregelen op de Waal.

CCR neemt strategie voor informatiediensten voor de binnenwateren (RIS) aan

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft haar strategie voor de ontwikkeling en implementatie van de informatiediensten voor de binnenwateren (RIS) op de Rijn aangenomen. Centraal van de strategie staat het waarborgen van hoge veiligheidsstandaarden voor de scheepvaart en haar milieu evenals het verhogen van de rentabiliteit en efficiëntie van de Rijn- en binnenvaart. Deze strategie bereikt een belangrijke mijlpaal in de ontwikkeling van dit complexe systeem van telematicatoepassingen in Europa, waarbij de CCR sinds meer dan tien jaar een bepalende rol speelt.

Tweejaarlijks verslag 2010/2011

Het door het CCR-secretariaat opgestelde tweejaarlijks verslag 2010/2011 over de werkzaamheden van de CCR is vanaf 31 mei 2012 beschikbaar op de CCR-website (en hier als bijlage bijgevoegd).

Voor meer informatie kunt u zich wenden tot:

Centrale Commissie voor de Rijnvaart
Palais du Rhin
2, Place de la République
67082 Straatsburg
Tél : 00 33 (0)3 88 52 20 10
Fax : 00 33 (0) 3 88 32 10 72
E-mail : ccnr@ccr-zkr.org
Internet : <http://www.ccr-zkr.org>

BIJLAGE

(bestemd voor de vakpers)

Economische situatie in de Rijnvaart

I. Algemene situatie

Het jaar 2011 werd gekenmerkt door een daling van de over de traditionele Rijn vervoerde hoeveelheden van 5,3 %. Er zijn voornamelijk drie redenen voor deze daling aan te wijzen, waarbij op de eerste plaats de stremming van de Rijn aan het begin van 2011 na het ongeval van de Waldhof er gedurende een maand toe geleid heeft dat vervoersstromen tijdelijk naar het spoor en vooral ook naar de weg werden getransfereerd. Op de tweede plaats kwam daar nog bij dat in het voorjaar de waterstanden net als in het najaar zeer laag waren, waardoor de schepen een aantal weken niet vol beladen konden worden. Dit had nadelige gevolgen voor de transporten, hetgeen vooral in het segment van de bouwmaterialen duidelijk zijn sporen achterliet. Tot slot werden in de tweede helft van het jaar de gevolgen van de wereldwijd zwakkere economische groei merkbaar.

II. Het goederenvervoer

Gezien over het gehele jaar 2011 zijn de in de **drogeladingvaart** vervoerde hoeveelheden over de traditionele Rijn met 4 % gedaald in vergelijking met 2010. Deze tendens versterkte zich in de tweede helft van het jaar en bereikte de 6 % ten opzichte van de laatste zes maanden van 2010.

De hoeveelheden die in de **landbouwsector** werden vervoerd, zijn tussen 2010 en 2011 door de bank genomen op hetzelfde peil blijven steken. Deze stromen bestaan voor 1/3 uit het vervoer van graan, voor 1/3 uit voedingsmiddelen en voor 1/3 uit diverse landbouwproducten, waaronder plantaardige oliën. De toename in het vervoer die in de eerste zes maanden werd waargenomen, werd door een daling in de hoeveelheden van 4,4 % in de tweede helft van 2011, en met name rond het einde van het jaar, tenietgedaan.

Het vervoer van meststoffen nam over het gehele jaar gemiddeld iets meer dan 1 % toe, maar lag wel in de tweede helft van 2011 9 % lager dan in 2010.

Staalnijverheid. Het vervoer van erts en metaalschroot is in 2011 over het gehele jaar gerekend met 4,6 % gegroeid. In de tweede helft van 2011 bedroeg de toename echter niet meer dan 1 % in vergelijking met dezelfde periode in 2010. Bekijkt men de maandelijkse cijfers voor de getransporteerde hoeveelheden, dan blijkt dat deze transporten in de loop van het jaar geleidelijk aan terugliepen, hetgeen de algemene economische vertraging weerspiegelt. Verder dient er op gewezen te worden dat de wereldproductie staal weliswaar met 6,8 % toenam, maar het groeipercentage in Europa het zwakst uitviel (ongeveer + 2 %) met een duidelijke teruggang in het laatste semester van 2011. De Duitse productie van ruw staal, die voor de Rijnvaart determinerend is, toonde in 2011 slechts een stijging van 1 %. Met 44,3 miljoen ton ligt de productie hiermee nog onder het niveau van voor de crisis in 2007, ook al draaien de productiecapaciteiten opnieuw voor meer dan 90 %. De stijging is voornamelijk het gevolg van het feit dat de hoogovens die sinds het begin van de crisis waren stilgelegd (met name in Lotharingen en Wallonië) opnieuw in bedrijf genomen zijn. Aangezien in de tussentijd echter aangekondigd is dat een aantal van deze hoogovens gesloten zullen worden, gaat het hier alleen om een tijdelijke opleving en moet gevreesd worden dat vanaf 2012 een structurele neerwaartse tendens zijn intrede zal doen.

De transportvraag voor **metaalproducten** is qua over de Rijn getransporteerd volume in 2011 met 15,5 % gestegen. Maar ook hier biedt zich hetzelfde beeld : in de tweede helft van het jaar liep dit cijfer terug en bleef de groei van de getransporteerde hoeveelheden steken op 4,3 %.

Het jaar 2011 toont een daling van de over de Rijn vervoerde **kolen** van 1 %. Deze ontwikkeling hangt hoofdzakelijk samen met de relatieve stagnatie van de staalproductie in 2011, aangezien deze industrietaak samen met de elektriciteitscentrales, de belangrijkste kolenverbruikers zijn. De getransporteerde hoeveelheden lagen in de tweede helft van het jaar desalniettemin 1 % hoger dan in de tweede helft van 2010.

Het vervoer van **bouwmaterialen** over de Rijn is in 2011 met meer dan 19 % afgenomen. Deze ontwikkeling is vooral te wijten aan de scheepvaartomstandigheden in dit jaar en het feit dat de vervoersprijzen in de kostprijs van deze grondstoffen zwaar doorwerken. Hoewel de conjunctuur in deze sector met name de laatste zes maanden levendig was, ondanks een zekere afzwakking vanaf december, zijn het in dit segment vooral de vrachtprijzen die de transportvraag beïnvloeden.

Het vervoer in **containers** is in 2011 ten opzichte van 2010 op de Rijn met 4,3 % toegenomen. Daarbij valt op dat het vooral de lege containers zijn die een sterke progressie van bijna 39 % laten zien, terwijl de geladen containers uitgedrukt in TEU 6,5 % lager uitkwamen. Het vervoer van geladen containers heeft enerzijds te lijden gehad onder de modale verschuiving tijdens de stremming van de Rijn aan het begin van het jaar, en anderzijds onder laagwater en de daarmee gepaard gaande stijging van de vervoersprijzen. Op de derde plaats was ook de afzwakking van de wereldeconomie in het tweede halfjaar een remmende factor. Vanaf maart laten de maandelijkse vervoerscijfers voor geladen containers in de dalvaart tot aan juli eerder een stijging zien die gedeeltelijk te danken is aan de opheffing van de Rijnblokkade en aan de relatief goede conjunctuur. Deze tendens keerde om vanaf augustus, toen de uitvoer begon te krimpen en dit soort transporten duidelijk afnamen.

De verschillen tussen de ontwikkeling van volle en geladen containers is voornamelijk aan drie factoren toe te schrijven. Het ongeval bij de Lorelei werkte in zekere zin negatief door in de geneigdheid van de bevrachters om geladen containers door de binnenvaart te laten vervoeren. Op de tweede plaats kwam daar nog bij dat de lage waterstanden (mei, juni en in november) de vervoersprijzen van geladen en lege containers verschillend beïnvloedden. De vrachtprijzen voor geladen containers stegen sterker dan die voor lege containers. Hierdoor verloor de binnenvaart talrijke transporten van geladen containers omwille van de kosten aan het spoor.

De prijzen voor het vervoer van lege containers stegen daarentegen veel minder en bovendien zochten talrijke ondernemers naar een vervanging voor de transportopdrachten die verloren waren gegaan. Dit verklaart de sterke stijging van het vervoer van lege containers.

In Rotterdam en Antwerpen, de zeehavens die voor het Rijnvervoer het belangrijkste zijn, is de overslag van containers in TEU respectievelijk met 6,5 % en 2,6 % gestegen.

Een en ander neemt niet weg dat het aantal in 2011 over de traditionele Rijn vervoerde containers hoger ligt dan in 2007, het jaar dat voorafging aan de crisis.

In de **tankvaart** ging het getransporteerde volume in 2011 merre dan 9 % omlaag in verhouding tot 2010.

In de laatste zes maanden van het jaar, bleven de vervoerde hoeveelheden in deze sector nog iets meer achter.

Het vervoer van **aardolieproducten** liep gemeten in ton over het gehele jaar 2011 met meer dan 5 % terug. De vervoerscijfers op maandbasis laten zien dat het vervoer van aardolieproducten van juli tot september toenam, hetgeen overeenkomt met een korte periode van lage prijzen. Daarna kalfde de geboekte groei als gevolg van de scheepvaartomstandigheden en een hernieuwde stijging van de aardolieprijzen weer af en dit ondanks de seizoensinkopen. In de maand november bereikten de getransporteerde hoeveelheden het laagste punt.

De **chemische sector** werd in 2011 gekenmerkt door een conjuncturele afzwakking. De prognoses voor de productie van de chemische industrie in Europa waren in de loop van 2011 al door de sector zelf naar beneden bijgesteld. Deze afzwakking is terug te zien in de transportcijfers van de Rijnvaart, waar een daling van 15 % van de getransporteerde hoeveelheden in vergelijking met het jaar ervoor geregistreerd werd. De sterkste daling van het vervoer werd waargenomen in januari en februari als gevolg van de stremming van de Rijn en tijdens de laatste twee maanden van het jaar toen ongunstige waterstanden samenvielen met een afnemende productie in Europa.

III. Waterstanden

In 2011 waren de waterstanden op de Rijn voor een optimale belading van de schepen vaak niet erg voordelig en deze situatie hield diverse malen langer aan. Het jaar begon met een periode van hoogwater, waardoor de scheepvaart op de Middenrijn tijdelijk onderbroken moest worden. De maanden mei en juni en ook het najaar werden gekenmerkt door perioden laagwater, die bij tijd en wijle zo extreem waren dat de grootste schepen op bepaalde trajecten niet meer konden varen.

IV. Exploitatieomstandigheden in 2011

In de **drogeladingvaart**, zijn de vrachtprijzen weliswaar gestegen, maar de positieve gevolgen van deze ontwikkeling, die voornamelijk samenhang met de waterstanden, werden gedeeltelijk teniet gedaan door de lagere omzet, omdat de over de Rijn getransporteerde hoeveelheden geringer waren. Men mag echter niet vergeten dat de hoeveelheden die in de drogeladingvaart vervoerd worden nog steeds niet op het niveau van voor de crisis liggen (met uitzondering van de containers) en dat terwijl de capaciteit steeds verder is toegenomen.

In de tankvaart neemt de reeds bestaande overcapaciteit door de toevoer van nieuwe schepen verder toe. Dit verslechtert de bedrijfseconomische omstandigheden. Het aantal dubbelwandige schepen dat nodig is om op middellange termijn aan de vervoersvraag te voldoen, lijkt bijna bereikt te zijn. In afwachting van de termijnen 2015 en 2018 en binnen een context waarin de transportvraag globaal zal stagneren, zal de overcapaciteit op de markt blijven bestaan.

V. Ontwikkeling van de aanbodzijde

In de drogeladingvaart lijkt de markt, na meerdere jaren waarin de nieuwbouwactiviteit verband hield met bestellingen van vóór de crisis die eind 2008 zijn intrede deed, weer terug te keren naar een situatie waarin voorzichtig geïnvesteerd wordt, in een context van een zekere overcapaciteit.

In de tankvaart is de nieuwbouwactiviteit intens gebleven, in een context van een voortgezette herstructurering van de vloot naar dubbelwandige schepen.

In de passagiersvaart werden in 2011 negen hotelschepen en vijf dagexcursieschepen opgeleverd. Dit aantal ligt iets hoger dan in de voorafgaande jaren, maar lijkt vrij goed gelijke tred te houden met de ontwikkeling van de vraag op deze markt.

VI. Vooruitzichten voor 2012

Vervoersvraag in de drogeladingvaart

De vooruitzichten voor de vervoersvraag in de drogeladingvaart voor het jaar 2012 worden in zekere zin bepaald door de mate van afhankelijkheid van het segment van de economische activiteit en de uitvoer. De algemene economische vooruitzichten tenderen ernaar dat het risico dat Europa in de loop van 2012 in een recessie terecht zal komen, toeneemt.

In de **landbouwsector** hangt de vervoersvraag sterk af van de omvang van de oogsten en de in- en uitvoer.

Het vervoer van **kolen** zal naar verwachting gelijke tred houden met de vraag naar kolen van de staalnijverheid en elektriciteitscentrales, waarbij verwacht wordt dat de vraag van laatstgenoemden op korte en middellange termijn stabiel zal blijven.

In de **staalnijverheid** verwacht men in Duitsland een productieniveau dat vergelijkbaar is met dat in 2011. De eerste maanden van 2012 laten een lichte stijgende trend in de productie zien, die gezien de ordeportefeuilles zich vermoedelijk tot aan de zomer zal handhaven. Wat de Franse staalindustrie betreft, kan eenzelfde tendens worden vastgesteld. Deze vaststellingen doen de hoop opkomen dat de over de Rijn vervoerde hoeveelheden in dit segment licht zouden kunnen stijgen.

In het licht van de activiteiten in de zeehavens, waar een zeker optimisme heerst, valt te verwachten dat het **containervervoer** blijft groeien.

Vervoersvraag in de tankvaart

De vooruitzichten voor de activiteiten in de twee segmenten die samen de transportvraag in de tankvaart bepalen, lijken weinig hoop te bieden op een reële groei van de vervoersvraag in 2012.

Bekijkt men de segmenten afzonderlijk, dan zou de vervoersvraag in de **aardolie**sector stabielere kunnen uitvallen dan in 2011. Zolang de prijzen voor aardolie echter naar boven blijven tenderen, zullen alleen de strikt noodzakelijke hoeveelheden worden ingeslagen. Tijdelijke prijsdalingen, zoals die zich in 2011 voordeden, zullen de markt zeker ten goede komen en een tijdelijke opleving kunnen bewerkstelligen.

In de **chemische sector** blijven de productieprognoses voor de Europese chemische industrie zeer voorzichtig, aangezien de perspectieven voor economische groei naar beneden werden bijgesteld. Gezien deze omstandigheden mag voor de over de Rijn te vervoeren hoeveelheden slechts op een bescheiden groei worden gehoopt.

De CCR neemt de strategie voor de River Information Services (RIS) aan

Straatsburg, 30.5.2012. In het kader van de voorjaarsvergadering heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) haar strategie voor de verdere ontwikkeling van de RIS aangenomen. Deze strategie heeft de CCR reeds in het najaar van verleden jaar in het kader van een workshop en vervolgens nog eens in januari dit jaar bij een hoorzitting uitvoerig met de internationale beroepsorganisaties besproken om zich ervan te verzekeren dat het scheepvaartbedrijfsleven zich de strategie eigen kan maken en dat de strategie zo veel mogelijk aan de behoeften van het scheepvaartbedrijfsleven beantwoordt. De strategie zal op middellange termijn de implementatie van de RIS op de Rijn bepalen. Hiermee heeft zij een belangrijke mijlpaal bereikt in de ontwikkeling van de RIS, die de CCR tien jaar geleden met het aannemen van de Inland ECDIS-standaard en de daarmee ingevoerde procedure van de standaardisering van de RIS in Europa doorslaggevend heeft gestart.

De Werkgroep RIS van de CCR heeft in de afgelopen twee jaren het ontwerp van de RIS-strategie uitgewerkt. De strategie is gebaseerd op de tot nu toe uitgevoerde werkzaamheden van de CCR en EU met betrekking tot de RIS evenals op de implementatie van de RIS door de CCR-lidstaten. De strategie noemt de doelen van de CCR, die in de toekomst door de RIS ondersteund kunnen worden, en de geschikte maatregelen daartoe. In totaal betreft het 24 maatregelen, die de werkgroep qua belang en urgentie heeft beoordeeld, en waarvan zeven door het Comité Politie-reglement van de CCR in haar actuele werkprogramma zijn opgenomen onder vermelding dat de uitvoering daarvan prioritair is. Met deze maatregelen wordt in het bijzonder beoogd,

- Inland ECDIS te verbeteren en de officiële elektronische navigatiekaarten voor de Rijn te voltooien,
- de voorbereiding van het verplicht invoeren op de Rijn van Inland AIS en Inland ECDIS,
- de toelating van automatische koersbepallingsystemen in de Rijnvaart duidelijk te regelen.

De strategie is samen met het besluit van de CCR op de CCR-website onder www.ccr-zkr.org te vinden.



Tweejaarlijks verslag 2010-2011

Inleiding

Na verschillende jaren die gekenmerkt werden door omvangrijke reorganisatie-inspanningen, ontwikkelde de periode 2010-2011 zich als een tijd van consolidatie:

- op reglementair gebied zijn de aanpassingswerkzaamheden afgerond met het aannemen begin 2010 van het reglement voor het personeel in de binnenvaart en de overgang van het ADNR naar het ADN begin 2011;
- Talrijke eerder in gang gezette werkzaamheden ter versterking van het milieuvriendelijke karakter van de binnenvaart zijn voortgezet: verslag over de klimaatverandering; ronde tafel over de reductie van CO₂-uitstoot, beraad over de wijze waarop in de werkzaamheden van de CCR rekening gehouden kan worden met duurzame ontwikkeling;
- het CDNI is eind 2009 in werking getreden en de CCR kan voortaan terugvallen op de organen van dit Verdrag om de werkzaamheden voor een milieuvriendelijk beheer van het afval uit de binnenvaart voort te zetten;
- de CCR heeft haar samenwerking op Europees niveau met de waarnemerstaten en de internationale organisaties versterkt;
- een belangrijk thema gedurende deze twee jaar was de modernisering van de scheepvaart. Hoe kan de CCR hieraan bijdragen? Deze zorg kwam tot uitdrukking in intensieve discussies over de modernisering van het systeem van kwalificatie, in de werkzaamheden voor de strategie van de RIS en in een meer algemene vraagstelling over de rol van de regelgeving.

De CCR heeft ook getoond op talrijke gebieden reactief te blijven. Maar deze dynamiek kan de negatieve gebeurtenissen die in de loop van deze periode een stempel op de Rijnvaart hebben gedrukt, niet verhelen. 2010 kenmerkt zich door de gevolgen van een economische crisis, waaruit de binnenvaart zich met moeite ontworstelt, gezien de context van overcapaciteit die zwaar drukte op het niveau van de vrachtprijzen. 2011 werd overschaduwd door het ongeluk van de Waldhof, waardoor de Rijn bijna een maand lang was geblokkeerd en dat een diepgaande verstoring van de sector veroorzaakte. Op het moment dat de sector deze schokken te boven leek te zijn gekomen, diende zich aan het eind van de periode opnieuw een economische verslapping aan.

I) Activiteiten met het oog op de modernisering van de binnenvaart

A) Ontwikkeling van de technische voorschriften voor de schepen

Een dynamisch beheer van de technische voorschriften voor de schepen vormt een onontbeerlijk instrument om ervoor te zorgen dat de binnenvaart zich aanpast aan de technische vooruitgang. De CCR houdt dit aspect nauwlettend in het oog.

De periode 2010-2011 werd gekenmerkt door een zekere vertraging in de aanpassing van de technische voorschriften. Toch hebben belangrijke discussies plaatsgevonden met betrekking tot de ontwikkeling van deze regelgeving.

1) Regeldichtheid in de binnenvaart

Na een brief van het bedrijfsleven aan de CCR in het najaar van 2010 heeft een diepgaande discussie plaatsgehad over de soms als excessief beoordeelde eisen van de technische voorschriften en over de mogelijkheden om deze last te verlagen.

De discussie spitste zich voornamelijk toe op het regime van de overgangsbepalingen. De CCR heeft erin toegestemd deze opnieuw te bestuderen. Om rekening te kunnen houden met de moeilijke situatie van bepaalde ondernemingen vanwege de crisis heeft zij overigens een mechanisme ingesteld voor uitstel van de verplichting om te voldoen aan bepaalde voorschriften bij de tenuitvoerlegging van de beveiligingsclausule uit het reglement van onderzoek, dit gezien de moeilijke economische situatie. Deze bepaling was voorwerp van een aanbeveling van eind 2009 (Aanbeveling 1/2009 voor het reglement van onderzoek: "Vereenvoudigde en gestandaardiseerde procedure voor de tenuitvoerlegging van artikel 24.04 veerde lid van het ROSR in verband met de gevolgen van de huidige economische crisis").

Op 27 oktober 2011 heeft het comité reglement van onderzoek besloten de geldigheid van reglement 1/2009 met een jaar te verlengen tot eind 2012. Echter, voor de overgangsbepalingen voor radars en vervangingsmotoren bleef de vervaldatum gehandhaafd op 31 december 2011.

Op een ander vlak heeft de CCR besloten tot versterking van het mechanisme voor de evaluatie van de gevolgen van de beslissingen die uitgevoerd moeten worden voordat tot een nieuw voorschrift is besloten. Het doel is om de kosten en de voordelen van een reglementaire eis exacter te kunnen inschatten, voordat deze wordt ingevoerd.

Hoewel er consensus bestaat over de noodzaak dat aan het bedrijfsleven niet zonder voldoende reden en zonder een gedetailleerde evaluatie nieuwe technische eisen mogen worden opgelegd, volgt uit het onderzoek van de voorschriften dat het moeilijk is om deze significant te verlichten zonder het veiligheidsniveau in gevaar te brengen. Diverse recente ongelukken hebben aangetoond dat, hoewel getracht wordt de verplichtingen voor de exploitanten niet te verzwaken, de veiligheidsvoorschriften nog op talrijke terreinen verbeterd moeten worden.

2) Gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof voor de binnenschepen

Dit vraagstuk is van bijzonder belang voor de ontwikkeling van de binnenvaart. De lidstaten van de CCR hebben de wens uitgesproken om zo snel mogelijk voortgang te maken met de werkzaamheden op dit gebied.

Vanaf de aankondiging van de ontwikkeling van het project "Argonon" in februari 2011 zijn de beslissingsprocedures in werking gezet die binnen de bevoegdheden van de CCR vallen met betrekking tot toelating van LNG als brandstof in de Rijnvaart. Ook wordt voorzien dat andere binnenschepen die op LNG varen binnenkort in de vaart worden genomen.

De specifieke potentiële gevaren van deze brandstof zijn de laatste maanden in detail bestudeerd door de Werkgroep reglement van onderzoek van de CCR, evenals de enorme vooruitgang die deze "schone" technologie voor het milieubeleid kan inhouden. Dankzij een nauwe samenwerking met het scheepvaartbedrijfsleven, de scheepsbouw industrie en de classificatiebureaus, kon de CCR een aanbeveling doen die zal bijdragen aan de ontwikkeling van de binnenvaart zonder de veiligheid en de goede orde nadelig te beïnvloeden.

Op basis van een aanbeveling in de zin van artikel 2.19, derde lid van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn (ROSR), geldt voor het motortankschip "Argonon" sinds 21 januari 2012 en tot en met 30 juni 2017 een afwijking van de voorschriften van artikelen 8.01, derde lid en 8.05, eerste lid, 6, 9, 11 en 12. Het gebruik van vloeibaar aardgas wordt als voldoende veilig beschouwd, mits te allen tijde aan de voorwaarden uit de aanbevelingen van de CCR wordt voldaan. Deze voorwaarden bakenen op strikte wijze de specifieke aspecten af die verband houden met het gebruik van deze brandstof, zoals de bouwwijze en de classificatie van het schip, de regelmatig uit te voeren inspecties en de revisies van het LNG-voortstuwingsysteem, de bunkerprocedure en de opleiding van de bemanning. De rederij heeft bovendien de verplichting om elk jaar een evaluatieverslag aan het secretariaat van de CCR voor te leggen voor verspreiding onder de lidstaten van de CCR.

3) Maatregelen om het aantal verdrinkingen terug te dringen

Tijdens de vergadering van het voorjaar van 2011 heeft de CCR besloten om aanvullende maatregelen te nemen tot vermindering van verdrinkingsgevallen, waarvan het aantal onrustbarend hoog blijft (2011-I-12).

De nieuwe voorschriften schrijven voor dat schepen uitgerust moeten zijn met preventieve voorzieningen tegen vallen in de vorm van inklapbare relingen en zwemvesten. Deze nieuwe eisen gelden echter slechts voor nieuwe binnenvaartschepen en zullen voor definitieve opname in het reglement worden geëvalueerd.

Deze nieuwe maatregelen geven blijk van de zorg van de CCR om de veiligheid in de binnenvaart te verhogen door de constante aanpassing van de reglementen.

B) Werkzaamheden met betrekking tot de RIS

De werkzaamheden van de CCR op dit terrein gedurende de tweejaarlijkse periode 2010-2011 kwamen in vier aspecten tot uitdrukking:

- Tijdens de voorjaarszitting 2010 heeft de CCR officieel haar voornemen kenbaar gemaakt om in de toekomst de verplichting tot de inbouw en het gebruik van inland AIS-apparatuur voor te schrijven voor schepen die de Rijn bevaren. Deze maatregel zou pas na 2013 moeten ingaan.
- Er zijn technische voorschriften uitgewerkt voor de inland AIS-apparatuur aan boord van schepen (2011-I-14).
- De CCR is gestart met een uitgebreide bespiegeling over de RIS-strategie om beter te kunnen bepalen welke diensten in de toekomst op de Rijn ontwikkeld moeten worden. Deze bespiegeling is tijdens een RIS-workshop op 18 oktober 2011 aan de beroepsgroep gepresenteerd.

De RIS-strategie is gebaseerd op voorgaande werkzaamheden van de CCR en de EU op het terrein van RIS en de inwerkingstelling daarvan in de lidstaten van de CCR. De strategie somt de doelstellingen van de CCR op die in de toekomst door RIS ondersteund zouden kunnen worden en beschrijft de geëigende maatregelen hiervoor. De CCR heeft uitvoerige discussies gevoerd met het scheepvaartbedrijfsleven, de fabrikanten van voorzieningen en uitrustingen, evenals met logistieke ondernemingen die betrokken zijn bij de binnenscheepvaart. Het scheepvaartbedrijfsleven heeft de mogelijkheid verwelkomd om met de CCR van gedachten te wisselen over deze strategie. Haar vertegenwoordigers hebben met name opmerkingen gemaakt over het feit dat een gelijktijdige en gezamenlijke invoering van de maatregelen langs de Rijn belangrijk is, aangezien er nog grote verschillen tussen de verschillende nationale overheden bestaan, vooral met betrekking tot het verkeersmanagement.

Het ontwerp voor de strategie en de presentatiebladen van de sprekers zijn gepubliceerd op de internetsite van de CCR www.ccr-zkr.org in de rubriek die gewijd is aan de 4^e RIS-workshop. In het eerste kwartaal van 2012 zal een hoorzitting met het scheepvaartbedrijfsleven plaatsvinden, terwijl de aanvaarding van de strategie voor 30 mei 2012 is voorzien.

- De CCR heeft haar werk met betrekking tot de bijwerking en publicatie van de RIS-gidsen voortgezet. In 2011 zijn de nieuwe versies gepubliceerd van de ECDIS-gids, de gids voor het elektronisch melden in de binnenvaart, de gids met aanbevelingen aan de scheepvaartsector en de gids Inland-AIS. Alle betrokken actoren maken gebruik van deze dienst.

PIANC en CCR zijn overeengekomen dat de CCR de nieuwe website voor de RIS-definities zal opzetten. Het secretariaat van de CCR heeft met PIANC de richtlijnen voor het beheer van deze site bepaald.

Het is van belang dat de CCR de drijvende kracht op het terrein van de RIS blijft met het doel deze in de reglementen op te nemen en met het oog op een geharmoniseerde tenuitvoerlegging.

C) Harmonisatie en modernisering van de bekwaamheden van het scheepvaartpersoneel

Een belangrijk aspect van de strategie van de modernisering van de binnenvaart betreft de herziening van de voorschriften met betrekking tot de opleiding, de harmonisatie en de controle van de bekwaamheden van het scheepvaartpersoneel.

1) **Voortzetting van de samenwerking op het gebied van de wederzijdse erkenning van beroepskwalificaties.**

Met het aannemen van aanvullend protocol nr. 7 (ondertekend op 27 november 2001 en in werking getreden op 1 december 2004) heeft de CCR ervoor gekozen zich te verbinden tot een procedure voor de erkenning van bekwaamheidsbewijzen van buiten de Rijnoversteden indien deze garanties bevatten die vergelijkbaar zijn met de bewijzen voor de Rijnvaart.

- *Erkenning van vaarbewijzen*

Hiertoe heeft de CCR zijn reglement patenten aangepast om de vergelijking van de eisen binnen en buiten de Rijnvaart te vergemakkelijken. De eerste besluiten tot erkenning werden genomen in mei 2008. Tijdens de tweejaarlijkse periode 2010-2011 is de erkenningsprocedure voortgezet ten gunste van Polen (december 2010), Oostenrijk, Slowakije en Bulgarije (december 2011). Eind 2011 zijn de certificaten van de meeste Donaulanden aldus erkend.

- *Erkenning van de dienstboekjes*

Voor de dienstboekjes heeft de CCR een andere werkwijze voorgesteld, te weten een multilaterale wederzijdse erkenning. Daartoe is op 8 december 2010 een akkoord gesloten tussen de CCR en haar 7 waarnemersstaten (2010-II-4), te weten Oostenrijk, Roemenië, Hongarije, Bulgarije, de Tsjechische Republiek, Polen en Slowakije.

Het betreft echter slechts een gedeeltelijke erkenning betreffende de door ervaring verworven bekwaamheden. De bekwaamheden op basis van opleiding zijn nog niet erkend, maar zullen dankzij de ingestelde samenwerkingsstructuren in de nabije toekomst besproken kunnen worden.

2) Goedkeuring van een nieuw reglement met betrekking tot het scheepvaartpersoneel en eerste gedachtevorming over de modernisering

Ook al bestaat het in het voorjaar van 2010 goedgekeurde reglement (2010-I-8) voornamelijk uit een nieuwe codificatie van de bepalingen met betrekking tot het personeel van de binnenvaart, die voorheen over verschillende reglementen waren verdeeld, toch vormt dit reglement een referentiekader en basis voor een begin van werkzaamheden met betrekking tot de modernisering van dit reglement.

De modaliteiten en de inhoud van de modernisering zijn al uitvoerig besproken binnen de CCR-organen (reorganisatie van de structuur voor certificaten en getuigschriften, herdefiniëring van de bekwaamheden van matrozen, aanpassing van de methodes voor examinering, gebruikmaking van de simulator, voorstel tot gebruikmaking van de digitale tachograaf, enz.). Om de eerste werkdocumenten te kunnen uitwerken is in januari 2011 een begin gemaakt met de werkzaamheden met betrekking tot de functionele eisen voor de simulator. Deze moderniseringswerkzaamheden zullen in 2012 worden voortgezet.

Ondertussen is een begin gemaakt met andere herzieningswerkzaamheden betreffende de dienstinstructies. Deze instructies zijn al in 2011 aangepast. Voor de tweejaarlijkse periode 2012-2013 is een nog belangrijker herziening voorzien.

3) Oprichting van een werkgroep voor de modernisering van de bekwaamheden in de binnenvaart

In haar plenaire najaarszitting 2011 heeft de CCR besloten tot de oprichting van een gemeenschappelijke werkgroep voor de wederzijdse erkenning en modernisering van de bekwaamheden in de binnenvaart. Deze groep zal bestaan uit nationale deskundigen van de lidstaten en de waarnemerstaten. De Europese Commissie en andere internationale organisaties zullen worden uitgenodigd hieraan deel te nemen.

Deze groep zal met name de taak hebben om het proces van wederzijdse erkenning te stimuleren, in het bijzonder op het gebied van opleidingen en diploma's die door de verschillende staten worden afgegeven, om nieuwe beroepsloopbanen voor te stellen en de regels voor toegang tot de beroepsgroep te moderniseren.

4) Bijeenkomst van de examencommissies

Deze vergadering vindt elke 3 jaar plaats en is gehouden in Berlijn. Tijdens de vergadering vonden bespiegelingen plaats over de volgende onderwerpen:

- de vergelijking van de wijzen van examinering in de verschillende lidstaten;
- de examinering van kennis over de sector;
- de opleiding voor de beheersing van de vereiste kennis inzake de stabiliteit van de schepen;
- het gebruik van simulatoren bij het afnemen van praktische examens.

D) ITF Leipzig

De CCR was vertegenwoordigd op de conferentie van het International Transport Forum 2010 in Leipzig met als thema transport en innovatie om de aandacht te vestigen op het innovatieve vermogen in de binnenvaart.

II) Veiligheid en betrouwbaarheid van de Rijn als vaarweg

A) De gevolgen van het ongeluk van de "Waldhof"

De binnenvaart heeft met het kapseizen van het tankschip "Waldhof" bij St. Goar op 13 januari 2011 het ernstigste ongeluk sinds vele jaren ondergaan.

Het scheepvaartverkeer is gedurende enkele weken onderbroken geweest, met negatieve gevolgen voor zowel het scheepvaartbedrijfsleven als voor de verladende industrie.

De CCR heeft, in nauwe samenwerking met de direct betrokken Duitse overheid, het bedrijfsleven en diverse andere internationale organisaties, onmiddellijk een indringend overleg gevoerd over de conclusies die uit deze averij moeten worden getrokken met betrekking tot maatregelen om dit soort ongelukken te voorkomen, de gevolgen ervan te beperken en in het algemeen de veiligheid en de betrouwbaarheid van de Rijnvaart verder te verbeteren.

Er is bijzondere aandacht besteed aan de middelen om de beheersing van de stabiliteit van de schepen te vergroten. De CCR heeft namelijk geconcludeerd dat de technische voorschriften van de schepen niet ter discussie stonden, maar dat de uitvoering ervan niet altijd bevredigend was. Er moeten maatregelen worden genomen om de schippers te helpen bij de beheersing van deze problematiek.

Dit aspect was voorwerp van een wijzigingsvoorstel betreffende het ADN-reglement van de Duitse delegatie. Deze wijzigingen gaan tenderen naar een grotere verantwoordelijkheid van de schipper die tegelijkertijd ADN-deskundige moet zijn. De opleiding van de ADN-deskundigen moet wat de stabiliteit betreft worden verzaamd en de deskundigen moeten over geëigende instrumenten beschikken voor het berekenen van de stabiliteit. Deze standpunten zijn gepresenteerd in het kader van de beheersorganen van het ADN-Verdrag. De CCR heeft tijdens de najaarszitting 2011 een algemeen verslag over het vraagstuk van de stabiliteit en van de betrouwbaarheid van de Rijn als waterweg goedgekeurd (Besluit 2011-II-8). In dit verslag heeft de CCR ook de vraagstukken behandeld over de afstemming van het huidige reglement inzake de definitie van de verantwoordelijkheden bij een ongeluk en van mechanismen ter beheersing van de situaties na ernstige ongelukken.

B) Rol van de CCR inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren en met betrekking tot het ADN

Het reglement bij het verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN), is op 28 februari 2009 in werking getreden. Rekening houdend met de inwerkingtreding van dit Pan-Europese verdrag heeft de CCR een resolutie aangenomen (2009-II-20) waarin is vastgelegd dat vanaf 1 januari 2011 het ADN-reglement wordt vervangen door het ADN-reglement (een vergelijkbare regeling is op communautair niveau getroffen met richtlijn 2008/68/EG).

De periode 2010-2011 is dus de eerste periode geweest waarin het nieuw ADN reglement op de Rijn toepassing was. Ook al heeft de CCR er daarmee van afgezien zelf zulke regelgeving tot stand te brengen, toch heeft zij dusdoende een beslissende rol behouden:

- enerzijds speelt het secretariaat van de CCR een belangrijke rol bij het beheer van het ADN-Verdrag, aangezien het samen met het secretariaat van de VN/ECE het secretariaat voert van het veiligheidscomité van het ADN-Verdrag;
- het Comité gevaarlijke stoffen van de CCR zet zijn werkzaamheden voort en zorgt voor de coördinatie van de standpunten van de lidstaten wat betreft de ontwikkeling van het ADN-reglement;

- het secretariaat van de CCR steunt ook verschillende ad-hoc werkgroepen die zijn opgericht in het kader van het beheer van het ADN-Verdrag, in het bijzonder de werkgroepen "vragencatalogus" en "stoffen". Het document "vragencatalogus" is door het secretariaat van de CCR uitgewerkt en in het Frans vertaald;
- aangezien Duits geen officiële taal van de VN-ECE is, heeft de CCR de vertaling van het ADN-reglement in het Duits verzorgd en deze vertaling op haar website beschikbaar gesteld. Bij het secretariaat van de CCR kan de ADN-tekst ook op CD Rom worden gekocht. Het secretariaat verzorgt ook de vertaling van en naar het Duits van de andere documenten die betrekking hebben op het ADN-Verdrag

C) Goedkeuring en lancering van de ISGINTT (nieuwe richtsnoer ter verbetering van het vervoer van gevaarlijke stoffen in de binnenvaart)

De Centrale Commissie en de partnerorganisaties OCIMF, CEFIC, EBU, ESO, ESPO, EUROPIA, FETSA en SIGTTO hebben gezamenlijk een speciale veiligheidsgids uitgewerkt voor de binnenvaart, die bestemd is voor tankschepen en terminals. Deze gids is op 8 juni 2010 officieel in Brussel gepresenteerd.

Dit document is gemaakt op basis van een vergelijkbaar document met betrekking tot zeehaventerminals en zeeschepen (ISGOTT). Het verschaft de interface tussen de binnentankschepen en de installaties op het land. Dit document heeft niet het karakter van een reglement, maar is een verzameling van aanbevelingen en beste praktijken die door de actoren van deze sector worden erkend. Het bevat 5 secties: algemene informatie, informatie over tankschepen, informatie voor de terminals, beheer van de interface boot-terminal en het laden en lossen van vloeibare gassen. Het bevat aanbevelingen en voorbeelden met betrekking tot de operationele aspecten en de beheer- of controleprocedures.

Deze gids werd aanvankelijk in het Engels gepubliceerd. De CCR heeft, met ondersteuning van de betrokken nationale en internationale industriële organisaties, de vertaling in het Frans, Duits en Nederlands verzorgd. Tot op heden hebben negen internationale organisaties financieel bijgedragen aan de totstandkoming van deze vertalingen.

Het feit dat de informatie met betrekking tot de toepassing van de ISGINTT-gids afkomstig is van de industrie, toont aan dat de gids voorziet in de behoeften van de betrokken sector. De stuurgroep die voor dit document verantwoordelijk is heeft eind 2011 dan ook verklaard voorstander te zijn van permanente aanpassing van dit document aan de technische ontwikkelingen. Informatie over de ISGINTT-gids is gepubliceerd op de website: www.isgintt.org

D) Aanpassingen van het politiereglement en het reglement van onderzoek

1) Politiereglement

De regelgevingen met betrekking tot de tekens van het verbod van toegang aan boord van het schip, van het verbod te roken, onbeschermd licht of vuur te gebruiken (artikelen 3.31, 3.32 en bijlage 3) (Protocol 2010-II-24).

Er is besloten de tijdelijke voorschriften voor de artikelen 1.01, 1.02, 1.07, 1.09, 1.10, hoofdstuk 4, 4.06, 4.07, 6.32, 10.01, 11.02 tot en met 11.05, 12.01 (2010-II-23) te verlengen.

In het politiereglement zijn verschillende CDNI-voorschriften opgenomen met betrekking tot de bescherming van het water en de verwijdering van afvalstoffen. Dit betreft met name voorschriften voor de plicht tot waakzaamheid, het verbod te lozen en te water te doen geraken, de verzameling van afval en het olie-afgifteboekje voor de afgifte bij de ontvangstinrichtingen.

2) **Reglement van onderzoek: verlenging van de tijdelijke voorschriften**

Gedurende de periode 2010-2011, betrof de verlenging van de voorschriften van het ROSR de volgende punten:

- artikel 7.02 (lid 2): dode hoek (Besluit 2011-I-13);
- artikelen 22a.01 t/m 22a.06: bijzondere bepalingen voor vaartuigen met een lengte van meer dan 110m (2010-I-10);
- artikelen 1.01, 7.06, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01 t/m 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, bijlagen F, G, K, N (Besluit 2010-II-26).

Deze maatregelen kenmerken zich door het streven naar grotere de veiligheid van de binnenvaart.

III) **Activiteiten op economisch gebied**

A) Het volgen van de economische conjunctuur

Het volgen van de trends op de markt voor vervoer over water blijft de belangrijkste activiteit op economisch terrein. In 2010 werd bijzondere aandacht geschonken aan de effecten van de economische en financiële crisis en dit vormde het onderwerp van verschillende tussentijdse rapporten. In de loop van 2010 vertoonde de markt tekenen van herstel in de vorm van een duidelijke groei van de vervoerde volumes. Ter versterking van de beroepsgroep, die overigens als tamelijk heterogeen wordt beschouwd, is voorrang gegeven aan enkele gerichte begeleidende maatregelen, met name in Nederland. In deze context werd de tijd niet gunstig geacht om met zware instrumenten als een sloopactie op de markt te interveniëren. De beroepsgroep wordt over het geheel genomen in staat geacht voldoende weerstand te kunnen bieden aan de economische turbulenties, waarbij de steun van de banken van belang is. Deze betoonden zich coulant tegenover de zeer precaire financiële situatie van een groot aantal ondernemers, dat had deelgenomen aan de investeringsgolf van voorgaande jaren. In de loop van 2010 hervond de markt zijn normale ritme ondanks het feit dat de vraag naar vervoer nog steeds als onvoldoende werd beschouwd.

Wat de tankvaart betreft, deze heeft te kampen gehad met specifieke problemen in verband met het tijdelijk naast elkaar op de markt voorkomen van enkelwandige schepen, die de markt op middellange termijn moeten verlaten, en nieuwe, dubbelwandige eenheden die voldoen aan de eisen van het ADN-reglement. Het evenwicht tussen vraag en aanbod op deze markt raakte daardoor verstoord, met name tegen de achtergrond van een stagnerende vraag die zelfs structureel een lichte daling vertoont. De komst van een groot aantal nieuwe eenheden op de markt in 2009 en 2010 ging niet vergezeld van een significante afname van de capaciteit aan enkelwandige eenheden. De ontwikkeling in dit segment zal in de loop van de komende jaren nauwlettend gevolgd worden met het oog op de vervaltermijnen 2016 en 2019 en het uitlopen van de overgangsbepalingen voor enkelwandige schepen.

In 2011 vormden de economische gevolgen van de onderbreking van de scheepvaart op de Middenrijn het meest opmerkelijke feit. De uitzonderlijke omvang van het ongeluk, die een onderbreking van meer dan een maand op een strategisch deel van de Rijn veroorzaakte, heeft eens te meer duidelijk gemaakt hoe groot het belang van vervoer over water voor de industrie en de handel is. Rekening houdend met de geleden schade op logistiek gebied en om de betrouwbaarheid van de waterweg op het niveau van de eisen van de markt de waarborgen, zijn initiatieven genomen voor bespiegelingen om de beheersing van ongelukken te verbeteren.

B) Voortzetting van studies betreffende marktobservaties

De studies betreffende de marktobservatie hadden, naast de reguliere conjunctuurstudies, met name betrekking op de volgende onderwerpen:

- de markt voor de passagiersvaart,
- de ontwikkeling van het marktaandeel van de binnenvaart,
- het niveau van de vrachtprijzen in de binnenvaart,
- de arbeidsmarkt,
- de tankvlootmarkt en de ontwikkeling ervan,
- de binnenvaart in het Donaubekken
- de binnenvaart in Groot-Brittannië, Polen en Italië,
- het kanaal Seine-Noord-Europa.

In het bijzonder dient te worden benadrukt dat de CCR in het kader van zijn werkzaamheden bijzondere aandacht heeft gegeven aan het belang van de arbeidsmarkt in de binnenvaart. De werkgelegenheid wordt als een zeer belangrijk aspect gezien voor de ontwikkeling van deze wijze van vervoer. Ten aanzien van de structuur van de leeftijdspiramide is te voorzien dat een groot aantal schippers de beroepsgroep de komende jaren zal verlaten. Daarnaast zal het aantal toetredingen tot de arbeidsmarkt blijven stagneren. Om deze redenen worden structurele maatregelen op het gebied van opleiding en regelgeving dringend noodzakelijk geacht. Deze maatregelen en de effecten ervan verdienen het ook vanuit een economische invalshoek beschouwd te worden.

C) Internalisering van de externe kosten

In het kader van de follow-up van de economische gevolgen de politieke maatregelen is een eerste gedachtevorming opgestart over het complexe thema van de toerekening van de kosten van de infrastructuur en de externe kosten. Al betreft dit vooral een politiek vraagstuk, het is toch van belang om opheldering te verschaffen met betrekking tot de economische aspecten van een eventuele toepassing op de binnenvaart. In dit opzicht kunnen de vraagstukken worden genoemd van de verdeling van kosten die aan de gebruikers van de waterwegen zijn toe te schrijven en de methodes voor toerekening en inning. In 2010 is over deze onderwerpen in Bonn een gezamenlijke workshop gehouden met het comité "vervoerseconomie" van de VBW.

IV) Activiteiten op het gebied van het milieu en de klimaatverandering

A) Goedkeuring van een verslag over de klimaatverandering en de Rijnvaart (Besluit 2011-II-9)

Het verslag dat eind november 2011 werd goedgekeurd (2011-II-9) markeert een fase van de werkzaamheden die in 2009 door het Congres van Bonn over dit onderwerp in gang waren gezet. Op basis van de huidige kennis kan worden geconcludeerd dat de Rijnvaart gedurende de eerste helft van deze eeuw nog geen significante verstoringen zal kennen. De binnenvaart heeft de mogelijkheid om de broeikasgassen aanzienlijk te reduceren en is nu al in staat om de gevolgen van de hoge en lage waterstanden die als gevolg van de klimaatverandering kunnen verergeren, te beperken.

B) Betere rekenschap van duurzame ontwikkeling in de werkzaamheden en de structuren van de CCR

De CCR heeft veel aandacht voor het concept van duurzaamheid van de Rijn- en binnenvaart. Aan deze benadering moet transversaal voorrang worden gegeven via uiteenlopende activiteiten en de verschillende organen van de Centrale Commissie. Het gaat erom dat in het concept van duurzaamheid zowel de sociale en economische aspecten worden geïntegreerd als de ecologische dimensie.

Deze benadering werpt ook de vraag op over de coördinatie van de verschillende CCR-organen die bij dit onderwerp betrokken zijn.

In deze zin heeft de CCR besloten haar comités TP en ED samen te voegen. De resolutie die daartoe is voorbereid zal begin 2012 ter goedkeuring worden aangeboden. Daarnaast zijn de modaliteiten besproken voor een beraad over "Duurzaamheid van de Rijn- en binnenvaart". In 2012 zal een verslag over dit onderwerp worden opgesteld.

C) Reductie van de emissies van broeikasgassen

Tijdens de najaarszitting 2009 heeft de CCR zich ten doel gesteld de mogelijkheden te onderzoeken om het brandstofverbruik en de CO₂-emissies in de binnenvaart te verlagen.

Om vooruitgang te boeken in deze discussie, heeft zij op 12 april 2011 een workshop georganiseerd. Meer dan 70 deskundigen uit het bedrijfsleven, wetenschap en overheid van de belangrijkste Europese landen die met de binnenvaart te maken hebben en Japan hebben de modaliteiten onderzocht om de omvang van de CO₂-emissies in de binnenvaart te bepalen en maatregelen vast te stellen om deze te reduceren. Het evenement had twee belangrijke doelstellingen. Enerzijds gaf het antwoorden op vragen over de CO₂-emissies in de binnenvaart en leverde het aldus een aanzienlijke bijdrage aan de uitwerking van een verslag met betrekking tot de klimaatverandering dat de CCR aan het eind van dit jaar zal presenteren. Anderzijds bood de workshop zowel het scheepvaartbedrijfsleven als de sectoren van de scheepsbouw en de scheepsuitrusting de mogelijkheid intensief op internationaal niveau van gedachten te wisselen. De belangrijkste conclusie van de workshop is waarschijnlijk dat de voor de Europese binnenvaart vastgestelde doelstellingen met betrekking tot de bescherming van het klimaat zeer ambitieus zijn, maar haalbaar lijken.

Deze werkzaamheden moeten door middel van andere workshops worden voortgezet. Deze zouden zich echter moeten concentreren op specifieke aspecten van de CO₂-emissies van de binnenvaart.

De presentaties van de sprekers, de gezamenlijke conclusies van de parallelle workshops, concrete beschrijvingen van maatregelen om de emissies te reduceren, relevante studies en andere nuttige informatie kunnen worden geraadpleegd op de website van de CCR.

Na deze werkzaamheden heeft het secretariaat van de CCR over dit onderwerp een lijvig verslag voorbereid dat nog voorlopig is (RV (11) 51). Dit document is door de delegaties aan een eerste lezing onderworpen. Deze werkzaamheden moeten nog worden voortgezet zodat een definitieve tekst van dit verslag eind 2012 kan worden goedgekeurd.

D) Verhoudingen tussen de CCR en het CDNI-Verdrag

Tijdens de tweejaarlijkse periode 2010-2011, is een begin gemaakt met de uitvoering van het CDNI-Verdrag.

De inwerkingtreding van dit verdrag vereiste een verduidelijking van de betrekkingen tussen de twee internationale instrumenten, de Akte van Mannheim en het CDNI-Verdrag.

Eind 2009 zijn alle ratificaties verworven, maar het deel van de conventie dat betrekking heeft op de bijdrage voor olie- en vethoudend afval is pas begin 2011 tot toepassing gekomen. Het eerste jaar dat het financieringssysteem in werking was is technisch en financieel goed verlopen, wat aantoont dat het systeem adequaat is.

Een aantal bepalingen uit het CDNI-Verdrag moest in het politiereglement worden overgenomen (zie hierboven). Daarnaast is het reglement van onderzoek gewijzigd om te worden aangepast aan de voorschriften van het CDNI-Verdrag, in het bijzonder wat betreft de boordzuiveringsinstallaties van passagiersschepen (hoofdstuk 14a). Laatstgenoemde maatregelen waren het voorwerp van Besluit 2010-II-27. Terwijl voorgaande bepalingen slechts "geschikte zuiveringsinstallaties" vereisten, definieert het nieuwe reglement specifieke normen en een typegoedkeuringsprocedure.

Hieruit volgt dat aan boord van passagiersschepen voortaan zuiveringsinstallaties geïnstalleerd zullen zijn die waarborgen dat het lozen van afvalwater in de waterweg geen nadelige gevolgen voor het milieu zal hebben. Scheepseigenaren kunnen doorgaan met het gebruik van verzameltanks voor afvalwater. Voor zover nodig zijn de wijzigingen ook voorzien in richtlijn 2006/87/EG tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, waardoor wordt gegarandeerd dat de eisen van de CCR en die van de Europese Gemeenschap geharmoniseerd zullen zijn. Op 1 december 2011 zijn de wijzigingen voorlopig voor een periode van drie jaar van kracht geworden. In de loop van deze periode kunnen de bevoegde overheden en het scheepvaartbedrijfsleven inlichtingen inwinnen over de toepassing van deze nieuwe voorschriften.

De fabrikanten en het scheepvaartbedrijfsleven hebben de behoefte aan uniforme goedkeuringsprocedures voor boordzuiveringsinstallaties uitgesproken, ter vermindering van afzonderlijke controles aan boord door in plaats daarvan goedkeuringen per type in te voeren. Deze typegoedkeuringen hebben ten doel het goede functioneren van de boordzuiveringsinstallaties en het voldoen aan de voorgeschreven grenswaarden onder de specifieke voorwaarden van de binnenvaart te waarborgen. De typegoedkeuringsprocedure die nu door de CCR is goedgekeurd geeft gevolg aan deze vraag, biedt rechtszekerheid en maakt het mogelijk de doelstellingen van het CDNI-Verdrag uit te voeren.

De lijsten van de bevoegde autoriteiten, erkende technische diensten en boordzuiveringsinstallaties in het bezit van een typegoedkeuring conform bovengenoemde voorschriften zullen door de CCR op haar website worden gepubliceerd (www.ccr-zkr.org).

Ten slotte beoogde een resolutie de financiële verdeling en lasten tussen de organen van de CCR en van het CDNI-Verdrag voor de toekomst te specificeren (2011-I-3).

In deze resolutie wordt erop gewezen dat de inwerkingtreding van het CDNI-Verdrag niet als doel had de bevoegdheden en de verantwoordelijkheden van de CCR te wijzigen. De CCR regelt alle vraagstukken met betrekking tot het milieu die niet door het CDNI-Verdrag zijn geregeld.

Aangezien het CDNI-Verdrag is geratificeerd door alle CCR-staten, acht zij zich gebonden aan de regels van het CDNI-Verdrag. Voor zover zij betrekking hebben op de Rijnvaart, zullen de regels van het CDNI-Verdrag door de CCR worden vastgesteld. Zij neemt in haar reglementen de regels en normen van het CDNI-Verdrag over die bestemd zijn voor de scheepvaart, zodat deze op de Rijn toepassing kunnen vinden.

Het CDNI beschikt over zijn eigen budget en beheert zijn financiën autonoom. De begroting van het CDNI, dat bestaat uit de begrotingen van de Conferentie van Verdragsluitende Partijen (CVP) en het Internationale Verevenings- en Coördinatieorgaan (IVC) wordt door de bevoegde organen van het CDNI opgesteld.

Het secretariaat van de CCR wordt ook door het secretariaat van de CDNI gevoerd. Maar als het secretariaat in opdracht van de organen van het CDNI handelt, valt het onder de bevoegdheid van de organen van dit verdrag en brengt het daaraan verslag uit.

In de begroting van het CDNI zijn de kosten voor de dienstverlening door het secretariaat in opdracht van de organen van het CDNI opgenomen.

V) Internationale samenwerking

De CCR heeft gedurende de periode 2010-2011 gezorgd voor een versterking van de verbanden met waarnemersstatus en met de organisaties die betrokken zijn bij de binnenvaart.

A) Samenwerking met de Europese Commissie

De Centrale Commissie heeft een aantal voorstellen ingediend ter versterking van de samenwerking met de Europese Commissie. Deze voorstellen zijn behandeld tijdens verschillende ontmoetingen gedurende de tweejaarlijkse periode 2010-2011.

Eind 2010 hebben de Europese Commissie en de Centrale Commissie twee overeenkomsten voor cofinanciering gesloten:

- een contract van 2 jaar voor het vervolg van het programma van marktobservaties dat in 2004 was gestart. Het onderzoeksgebied in het kader van dit programma is uitgebreid. Gedurende de periode 2010-2011 zijn in dit opzicht vier publicaties tot stand gekomen (zie voor de inhoud hiervan hiervoor onder III B).
- Een contract van een jaar (dat eind 2011 is vernieuwd) betreft de middelen die ter beschikking zijn gesteld aan het secretariaat van de gemeenschappelijke werkgroep van de CCR en de Europese Commissie, die tot taak heeft de regelgeving met betrekking tot de technische voorschriften voor de binnenvaartschepen te actualiseren (JWG-groep). Met de ter beschikking gestelde middelen kunnen in het bijzonder vertaal- en tolkwerkzaamheden worden gefaciliteerd, evenals de redactie van documenten.

De CCR heeft in de loop van de periode 2010-2011 ook contacten ontwikkeld met de vervoerscommissie van het Europees Parlement. Deze commissie is op 19 januari 2011 voor een bezoek in Straatburg ontvangen en het secretariaat van de CCR heeft op 31 augustus 2011 in Brussel deelgenomen aan een debat van de commissie Vervoer (TRAN). De uitwisseling van standpunten bleek voor beide partijen vruchtbaar te zijn.

B) Ontvangst door de plenaire vergadering van de actoren van de Europese binnenvaart

De CCR wenste de plenaire najaarszitting van 2010 een bijzondere dimensie te geven. Bij deze vergadering is namelijk de administratieve regeling voor de wederkerige erkenning van de dienstboekjes goedgekeurd, evenals verschillende overeenkomsten voor de erkenning van vaarbewijzen. Bovendien heeft de CCR twee nieuwe waarnemersstaten verwelkomd, te weten Polen en de Republiek Servië.

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart wilde van de gelegenheid gebruik maken om het eerste deel van de plenaire vergadering te wijden aan haar betrekkingen met de waarnemersstaten en de internationale waarnemende organisaties voor een gemeenschappelijke bespiegeling over de mogelijkheden om hun samenwerking te intensiveren.

De binnenvaart is inmiddels actief in een steeds meer geïntegreerd Europees kader, zowel op het feitelijke, als juridische en economische vlak. Door deze ontwikkeling veranderen de activiteiten van de Commissie voor de Rijnvaart. Ook al blijft de Rijn de drukste waterweg in Europa, toch is de rivier volledig geïntegreerd in het Europese netwerk van bevaarbare waterwegen. De meeste onderwerpen die de CCR behandelt zijn niet alleen van belang voor de Rijnstaten, maar voor alle Europese staten die met de binnenvaart te maken hebben. De CCR wil haar activiteiten dan ook wijd openstellen voor de niet-lidstaten.

Zij wil ook de samenwerking met de Europese Unie intensiveren en is bereid om in het Europese belang nieuwe taken op zich te nemen. De Europese Commissie heeft in 2006 met NAIADES een uitgebreid promotieprogramma voor vervoer over vaarwegen geïntroduceerd. De CCR is zelf actief op de beoogde terreinen. De wederzijdse erkenning van de vaarbewijzen en dienstboekjes sluit aan op de doelstelling van de ontwikkeling van het menselijk kapitaal; de werkzaamheden die in het kader van de JWG door de CCR en de Europese Commissie zijn uitgevoerd op het gebied van technische voorschriften zijn een sleuteltaak voor de modernisering van de vloot; de verbetering van de voorwaarden voor de toegang tot de markt omvat noodzakelijkerwijs ook de Rijnmarkt, evenals een discussie over de voorwaarden voor een loyale concurrentie, waarbij het sluiten van internationale privaatrechtelijke verdragen, waarvan de CCR een voorstander is, een belangrijke rol speelt. De acties die zijn gevoerd op het gebied van veiligheid en vermindering van de emissies en vervuilingen in het kader van onze activiteiten versterken het imago van de binnenvaart.

Ten slotte heeft de CCR haar wens kenbaar gemaakt haar relaties met andere rivierencommissies, met de internationale commissies voor de bescherming van de Rijn en de Donau en met de VN/ECE voort te zetten en te versterken.

Deze verschillende werkzaamheden die door de CCR zijn geleid liggen in lijn met een algemene strategie die zowel het belang dient van de lidstaten van de CCR als dat van de andere staten die belang hebben bij de binnenvaart, evenals voor de EU.

Ook al zijn de plenaire vergaderingen in principe beperkt tot de delegaties van de lidstaten, de waarnemerstaten en de internationale waarnemende organisaties, op de voorjaarszitting van 2011, die op uitnodiging van de Belgische regering bij wijze van uitzondering te Brussel is gehouden, kon een ontmoeting plaatsvinden tussen alle vertegenwoordigende organisatie van de binnenvaart die door de CCR zijn erkend.

Bij deze gelegenheid heeft de voorzitter van de Centrale Commissie, de heer Geert van Keer, vastgesteld dat de relaties van de CCR met de beroepsorganisaties van de binnenvaart ver terug gaan in de tijd en dat het feit dat de Centrale Commissie hen het officiële statuut van organisatie verleent, deze beroepsorganisaties de mogelijkheid biedt om deel te nemen aan commissies en werkgroepen van de CCR, evenals aan de raadgevende conferentie en verschillende werkgroepen, ronde tafels en colloquia die door onze organisatie worden georganiseerd.

Hij voegde eraan toe dat de Centrale Commissie al sinds lange tijd niet eenvoudigweg een organisatie is die de Rijnoverstaten bijeen brengt.

Ook al is zij de instantie die historisch belast is met het beheer van de Rijnvaart, zij doet zich ook gelden als een internationale organisatie die gewijd is aan de gehele Europese binnenvaart, die verder reikt dan de Rijn. De vergadering in Brussel is een uitdrukking van deze dimensie.

Deze volledige betrokkenheid bij de Europese binnenvaart wordt bovendien gekenmerkt door het feit dat de overgrote meerderheid van de vraagstukken die tegenwoordig in de CCR worden besproken voor de hele binnenvaart van belang is.

C) Samenwerking met internationale waarnemende organisaties

De CCR tracht de banden met de andere internationale Europese organisaties die actief zijn op het gebied van de binnenvaart te versterken:

- Met de VN/ECE, de Donaucommissie en de commissies van de Moezel en de Sava worden de gemeenschappelijke werkzaamheden voortgezet voor een nieuwe tekst van de CEVNI met betrekking tot de verkeersregels.

- met de Moezelcommissie is in november 2011 een samenwerkingsovereenkomst gesloten met betrekking tot de samenwerking op het gebied van de marktobservatie.

D) Erkenning van nieuwe waarnemerstaten

Gedurende de periode 2010-2011 heeft de CCR de status van waarnemerstaat toegekend aan Polen (2010-II-2) en aan Servië (2011-II-2). Het secretariaat van de CCR heeft ook contacten gelegd met Kroatië.

E) Overeenkomsten met verschillende Europese staten over de erkenning van de vaarbewijzen en de dienstboekjes

(zie punt I-C-1 hierboven)

F) Internationale discussies over de ontwikkeling van het privaatrecht voor de binnenvaart

Gedurende de periode 2010-2011 hebben onder de vlag van de CCR verschillende bijeenkomsten plaatsgevonden van de werkgroep van regeringsdeskundigen ter voorbereiding van een diplomatieke conferentie voor de herziening van het Verdrag inzake de aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI). Deze werkzaamheden mondden in het najaar van 2011 uit in een herzieningsvoorstel. De herziening beoogt in het bijzonder :

- de toegang tot het verdrag van staten die geen lidstaat van de CCR zijn te vergemakkelijken;
- de aansprakelijkheidsplafonds te wijzigen;

De Diplomatieke Conferentie is voor het 2^e halfjaar van 2012 gepland.

G) Overige activiteiten

Tijdens het PLATINA-congres "Barge to Business" in Antwerpen eind 2010 kreeg de voorzitter van de CCR de gelegenheid de rol van de CCR te presenteren aan een breed internationaal publiek van actoren in de binnenvaart.

VI) Ontwikkeling van de vaaromstandigheden op de Rijn

Tot de meest wezenlijke bevoegdheden van de CCR behoren de follow-up en de evaluatie van de werkzaamheden op de Rijn om zich ervan te overtuigen dat de vaaromstandigheden verder worden verbeterd. In dit kader zijn verschillende werkzaamheden ter verbetering hiervan aan de CCR bekendgemaakt en door haar onderzocht:

De vaaromstandigheden op de Rijn worden steeds beter en de vaarweg profiteert tegelijkertijd van een ecologische sanering! De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft met tevredenheid akte genomen van deze informatie die tijdens haar voorjaarszitting door twee lidstaten, Duitsland en Nederland, was verstrekt. De door deze staten uitgevoerde maatregelen garanderen de veiligheid en de goede orde van het verkeer over de belangrijkste binnenwaterweg van Europa, terwijl de hydromorfologische structuur werd verbeterd.

Het scheepvaartbedrijfsleven zal zeker tevreden zijn met de maatregelen voor de renovatie van de stuwdammen en sluisen en voor de uitbreiding van het aantal ligplaatsen. Uit ecologisch oogpunt zijn de volgende maatregelen waard om onder de aandacht te brengen: sedimentaanvulling en stabilisatie van de rivierbedding van de Rijn, bouw van hoogwaterbekkens bij Rees en een verlaging van kribben bij wijze van proef. Er is ook een verbinding met verschillende zijarmen in voorbereiding. Bovengenoemde maatregelen zijn conform de gemeenschappelijke aanbevelingen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn met betrekking tot de hydromorfologische maatregelen, die door beide "Rijncommissies" zijn goedgekeurd. Zij getuigen duidelijk van de doelstelling van de waterwegbeheerders om met aanzienlijke investeringen de duurzaamheid van de binnenvaart op de Rijn te waarborgen.

VII) Vraagstukken met betrekking tot de sociale zekerheid

Het secretariaat van de CCR voert het secretariaat van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor Rijnvarenden.

De toekomst van dit centrum en de overeenkomst met betrekking tot de sociale zekerheid is verschillende jaren onderwerp geweest van beraad en vraagstellingen.

Gedurende de periode 2010-2011 kon een begin van het antwoord op deze vragen worden gegeven. De inwerkingtreding van reglement 883/2004 werd in aanmerking genomen. Op basis van artikel 16 van dit reglement is tussen de lidstaten van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor Rijnvarenden een bijzonder overeenkomst tot stand gekomen die op 11 februari 2011 in werking is getreden om het aanknopingscriterium van schippers te definiëren voor de tenuitvoerlegging van het reglement voor de sociale zekerheid.

Bovendien heeft het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid de modaliteiten bepaald waarmee het zich zou kunnen ontwikkelen tot een plaats voor reflectie over vraagstukken met betrekking tot de sociale bescherming van de Europese schippers.
