



Persmededeling

Inleiding

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft op 30 november 2011 in Straatsburg de plenaire najaarszitting gehouden onder het voorzitterschap van de heer Geert van Keer, Hoofd van de Belgische delegatie.

Zij heeft de balans opgemaakt van de periode 2010-2011 op basis van een mededeling van het Belgische voorzitterschap, dat eind 2011 afloopt. In deze twee jaar werden verschillende activiteiten met succes afgerond, zoals bijvoorbeeld de goedkeuring van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, de totstandkoming van een multilaterale administratieve overeenstemming voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes, de voorzetting van de werkzaamheden voor de erkenning van vaarbewijzen van landen die geen lid zijn van de CCR, de afronding van de werkzaamheden over de gevolgen van de klimaatverandering voor de binnenvaart en de vermindering van emissies in de binnenvaart alsmede de publicatie van de internationale richtsnoeren voor de veiligheid van tankschepen in de binnenvaart en terminals (ISGINTT). De delegaties hebben hun dank uitgesproken aan het adres van de heer van Keer, hoofd van de Belgische delegatie, voor zijn engagement en efficiënt voorzitterschap.

Nieuw voorzitterschap, nieuwe werkprogramma's

De Centrale Commissie heeft vervolgens voor de periode 2012-2013 de organisatie van de werkzaamheden vastgelegd :

- Overeenkomstig de regels voor het roulerend voorzitterschap zal Frankrijk vanaf 1 januari 2012 het voorzitterschap van de CCR bekleden. Mevrouw Edwige Belliard, Conseiller d'Etat, directeur juridische zaken bij het Franse Ministerie van Buitenlandse Zaken zal deze taak vervullen.
- Het Franse voorzitterschap heeft zijn oriëntaties voor de genoemde periode gepresenteerd : men wil zich concentreren op de modernisering van de bekwaamheden in de binnenvaart, de versterking van het "groene" karakter van de binnenvaart, zodat de binnenvaart ook in de toekomst een duurzaam vervoermiddel blijft, het behoud van de Rijn als veilige en betrouwbare waterweg, de totstandkoming van een waarnemingscentrum voor de binnenvaart door de CCR in samenwerking met andere partners, de versterking van de efficiency en transparantie van de inter-institutionele samenwerking op het gebied van de binnenvaart op Europees vlak.
- Ook de voorzitterschappen van de comités en werkgroepen zijn bij besluit geregeld. Het voorzitterschap van de comités wordt verzorgd door de commissarissen van de lidstaten van de CCR.
- De CCR heeft de werkprogramma's voor de comités voor de periode 2012-2013 aangenomen. Afgezien van de vaste taken, leggen de werkprogramma's vast welke werkzaamheden door de comités in de komende twee jaar zullen worden verricht. Op deze werkprogramma's staan onder andere de modernisering van de voorschriften voor de verkrijging van bekwaamheden, de tenuitvoerlegging van de RIS-strategie, de voortzetting van maatregelen voor de verbetering van de Rijn als waterweg, de modernisering van voorschriften en voorzieningen waardoor de stabiliteit van schepen moet worden gewaarborgd, de herziening van overgangsbepalingen, alsook de voorbereiding van maatregelen voor het gebruik van LNG in de Rijnvaart, om slechts enkele te noemen.

Economische situatie in de Rijnvaart

In de eerste helft van 2011 zijn de over de Rijn getransporteerde hoeveelheden in vergelijking met de eerste helft van 2010 met meer dan 3% gedaald. Ondanks de krachtige economische activiteit heeft het vervoer over de Rijn geleden onder sterk schommelende waterstanden, die een nadelige invloed op de scheepvaart hebben. Bovendien heeft in de loop van januari en februari 2011 de blokkade van de Rijn door de averij van de Waldhof de scheepvaart op dit gedeelte van de rivier 30 dagen belemmerd. Meer in detail kan worden vastgesteld dat de getransporteerde hoeveelheden in de drogeladingvaart met 2% zijn gedaald en de hoeveelheden in de tankvaart met 7,6% krompen.

In deze context blijft de situatie van de binnenvaartondernemingen in de drogeladingsector echter zorgwekkend, omdat de getransporteerde hoeveelheden nog steeds achterblijven bij die van voor de crisis (2008), waardoor er nog steeds geen sprake is van een tevredenstellende exploitatie van de vloot.

In de tankvaart vormt de overcapaciteit een hindernis om de economische situatie van de ondernemingen op korte termijn te saneren. Als men bedenkt dat de vraag lichtelijk krimpt en de capaciteit van de vloot door de toevoeging van dubbelwandige schepen sterk is toegenomen, ligt het voor de hand dat de situatie van de ondernemingen uitsluitend kan verbeteren indien de enkelwandige schepen van de markt verwijderd moeten worden .

Hoewel de economische activiteiten en de vraag naar vervoer over de Rijn vooralsnog levendig zijn, zien de groeiprognozes voor het jaar 2012 er voor West-Europa niet al te florissant uit. Hetzelfde geldt voor de ontwikkeling van de vervoersvraag in de Rijnvaart, die daar nauw mee samenhangt. De vooruitzichten voor een opleving van de economische situatie op de markt in 2012 lijken tegen deze achtergrond enigszins getemperd.

Erkenning van het Bulgaarse vaarbewijs

Om de Rijnvaartmarkt toegankelijker te maken voor vakkrachten in de binnenvaart, heeft de Centrale Commissie het Bulgaarse vaarbewijs dat door de Bulgaarse autoriteiten krachtens verordening nr. 6 over de bekwaamheden van zeelieden in de Republiek Bulgarije wordt afgegeven, geldig verklaard op de Rijn. Wel gelden er nog enkele aanvullende voorwaarden die te maken hebben met het feit dat voor bepaalde gedeeltes van de Rijn specifieke kennis van riviergedeeltes moet kunnen worden aangetoond. Bovendien moeten schippers met een Bulgaars vaarbewijs vanaf een leeftijd van vijftig jaar een verklaring van geestelijke en lichamelijke geschiktheid overleggen. Het besluit over de erkenning van het Bulgaarse vaarbewijs zal ingaan per 1 juli 2012.

De administratieve overeenkomst waarin de modaliteiten voor de samenwerking tussen de CCR en het Ministerie van Vervoer en Maritieme Zaken van de Republiek Bulgarije zijn vastgelegd, zal binnenkort door de Secretaris-Generaal van de CCR en de Bulgaarse algemeen directeur van de dienst maritieme zaken worden ondertekend.

Instelling van een gemeenschappelijke werkgroep voor de wederzijdse erkenning en modernisering van bekwaamheden in de binnenvaart

Gezien het tekort aan personeel in de Rijnvaart, heeft de CCR besloten een gemeenschappelijke werkgroep in te stellen voor de wederzijdse erkenning en modernisering van bekwaamheden in de binnenvaart. Deze werkgroep zal bestaan uit nationale deskundigen van zowel lidstaten als van staten waarvan de vaarbewijzen en/of dienstboekjes op de Rijn als geldig zijn erkend. De Europese Commissie en de andere bij de binnenvaart betrokken internationale organisaties, alsmede de waarnemerstaten zijn eveneens uitgenodigd om aan de werkzaamheden deel te nemen.

De gemeenschappelijke werkgroep zal tot taak hebben om het proces dat in 2008 op gang gebracht werd voor de wederzijdse erkenning van bekwaamheden verder te ontwikkelen. Het is de bedoeling de diverse, mogelijke beroepsloopbanen onder de loep te nemen en de voorschriften voor het verkrijgen van bekwaamheden voor de binnenvaart te moderniseren, zodat deze beroepen aantrekkelijker worden. Deze werkzaamheden vinden plaats binnen het ruimere en algemenere streven, het beroep van schipper te moderniseren.

De CCR heeft een besluit aangenomen waarin het Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding samen met het secretariaat van de CCR wordt opgedragen, in overleg met alle bevoegde autoriteiten en belangstellende internationale organisaties voorbereidingen te treffen voor de instelling van een gemeenschappelijke werkgroep. De CCR is van plan in 2012 een bijeenkomst te organiseren voor de totstandkoming van de beoogde werkgroep.

Diplomatieke conferentie voor de ondertekening van een herzien verdrag over de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart ("CLNI")

De Centrale Commissie heeft kennis genomen van het feit dat de werkgroep van regeringsdeskundigen die gewerkt heeft aan de herziening van het verdrag over de beperking van de aansprakelijkheid in de binnenvaart ("CLNI") de werkzaamheden heeft afgerond. De Centrale Commissie heeft besloten het door de werkgroep van deskundigen uitgewerkte voorstel voor een herzien verdrag ter goedkeuring voor te leggen aan een diplomatieke conferentie, waar alle lidstaten van de CCR en andere belangstellende staten voor zullen worden uitgenodigd.

De diplomatieke conferentie zal naar verwachting in de tweede helft van 2012 in Straatsburg plaatshebben.

Klimaatverandering

De plenaire vergadering heeft kennis genomen van het verslag dat door haar comités is opgesteld over klimaatverandering en binnenvaart. In het verslag worden de mogelijke gevolgen van de klimaatverandering voor de Rijn als waterweg geanalyseerd. De huidige modellen voorspellen dat er zich vaker perioden van extreme lage en hoge waterstanden zullen voordoen. Lage en hoge waterstanden zijn een fenomeen dat al van oudsher bestaat en tot aan halverwege deze eeuw rekent men niet op een grote toename. In de komende jaren wordt er geen plotselinge of drastische wijziging verwacht die de scheepvaart op de Rijn in gevaar zou kunnen brengen. Desalniettemin zullen maatregelen die de consequenties van hoog en laag water kunnen afzwakken, worden voortgezet. Ook nu al verbeteren zij immers de omstandigheden waaronder de scheepvaart plaatsvindt, terwijl zij tegelijkertijd een voorbereiding op de toekomst vormen. Bij de maatregelen waar hier aan gedacht wordt, gaat het om infrastructuurmaatregelen, technische karakteristieken van schepen en logistieke organisatie.

Veiligheid en betrouwbaarheid van de Rijn als waterweg

De plenaire vergadering heeft kennis genomen van het verslag van het secretariaat van de CCR waarin de veiligheid en betrouwbaarheid van de Rijn als waterweg wordt geanalyseerd. Dit verslag werd opgesteld naar aanleiding van de averij van de Waldhof, maar doet geen uitspraken over het ongeval als zodanig. Het verslag gaat meer in het algemeen in op de mogelijkheden om ongevallen die te wijten zijn aan stabiliteitsaspecten te voorkomen, waarbij tevens aandacht wordt geschonken aan wegen en mogelijkheden om de consequenties van ongevallen waardoor de waterwegen geblokkeerd zouden kunnen raken, te verminderen.

Hoewel het aantal ernstige ongevallen op de Rijn nog steeds uitermate laag is, wordt in het verslag onderzocht welke maatregelen mogelijk zijn op technisch vlak, bij de opleiding van de bemanning of op reglementair vlak, terwijl ook reddingsmaatregelen en de vrijmaking van de waterweg niet buiten beschouwing blijven. In het werkprogramma van de CCR voor de periode 2012-2013 is rekening gehouden met de in dit verslag naar voren gebrachte overwegingen.

RIS-strategie

De voorzitter van het Comité Politierglement heeft tijdens de plenaire vergadering van de CCR een verslag gepresenteerd over de toekomstige RIS-strategie van de CCR.

De CCR wil er langs deze weg voor zorgen dat de RIS zich langs de gehele Rijn tegelijkertijd en geharmoniseerd ontwikkelen. Om dit te kunnen bereiken heeft de CCR voorschriften opgesteld waardoor op efficiënte wijze een aantal technische normen worden opgelegd. De CCR heeft ook voorschriften uitgevaardigd over de toelating van de vereiste apparatuur en over de invoering van het verplicht elektronisch melden voor containerschepen.

De RIS-strategie voor de toekomst bevat onder andere de invoering van een verplicht gebruik van Inland-AIS, de uitbreiding van verplicht elektronisch melden en diverse andere reglementaire maatregelen.

Servië erkend als waarnemerstaat bij de CCR

Tijdens de plenaire najaarszitting heeft de CCR gehoor gegeven aan het verzoek van Servië en dit land toegelaten als waarnemerstaat. Dankzij deze status zal Servië voortaan rechtstreeks kunnen deelnemen aan de werkzaamheden van de verschillende comités van de CCR. Servië neemt actief deel aan de Europese binnenvaart en de binnenvaart neemt in dit land nog steeds aan belang toe. De samenwerking met de CCR zal dit land in staat stellen de overname van de Europese regelgeving in het nationale recht verder af te ronden. Tegelijkertijd zullen hierdoor de banden die de Centrale Commissie met de Donaucommissie onderhoudt, verstevigen, aangezien Servië ook lid is van de Donaucommissie. Servië is het elfde land dat bij de CCR de waarnemersstatus verkrijgt.

Voor aanvullende informatie kunt u zich wenden tot:

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

BIJLAGEN

(bestemd voor de vakpers)

Economische situatie in de Rijnvaart

I. Algemene situatie

In de eerste helft van 2011 zijn de over de Rijn getransporteerde hoeveelheden in vergelijking met de eerste helft van 2010 met meer dan 3% gedaald. Ondanks de krachtige economische activiteit heeft het vervoer over de Rijn geleden onder sterk schommelende waterstanden, die een nadelige invloed op de scheepvaart hebben gehad. Bovendien heeft in de loop van januari en februari 2011 de blokkade van de Rijn door de averij van de Waldhof de scheepvaart op dit gedeelte van de rivier 30 dagen belemmerd. Aanzienlijke hoeveelheden containers zijn tijdens deze periode door andere vervoerswijzen, in het bijzonder over de weg, overgenomen. Voor de andere goederen die gebruikelijk door de Rijnvaart vervoerd worden, is het vervoer in het algemeen tijdelijk uitgesteld. In de maand maart heeft er zich een inhaaleffect voorgedaan, dat voor de verschillende sectoren meer of minder sterk uitviel, waarna de vervoerde hoeveelheden weer op een normaal niveau kwamen. Er moet echter op worden gewezen dat in de drogeladingsector en ook bij het vervoer van chemische producten het activiteitsniveau van voor de crisis in 2008 nog steeds niet bereikt is.

II. Vrachtvervoer

De vervoerde hoeveelheden in de drogeladingvaart zijn in de genoemde periode met 2% gedaald.

Het getransporteerde volume in de landbouwsector steeg in het eerste semester van 2011 in vergelijking met de eerste zes maanden van 2010 met met 4,8%, dit dankzij een aanzienlijke toename van het vervoer van graan, hetgeen te danken is aan een forse stijging van de invoer uit de USA, die bestemd is ter compensatie van de nogal middelmatige oogst in Frankrijk en Duitsland. Het vervoer van levensmiddelen zijn daarentegen sterk gedaald.

De transporten van meststoffen tonen over dezelfde periode een stijging van bijna 13,4%.

De activiteit van de Duitse staalnijverheid, die belangrijk is voor de vervoersvraag op de Rijn, heeft zich opnieuw gestabiliseerd op het niveau van voor de crisis. Het vervoer van erts en schroot voor de metaalnijverheid is tijdens het eerste halfjaar van 2011 ten opzichte van het eerste halfjaar 2010 toegenomen. Dat het vervoer van staalproducten in vergelijking met de eerste helft van 2010 bijna 28,6% toenam, kan worden verklaard door de gestegen invoer van halffabricaten, die afkomstig zijn van fabrieken buiten Europa.

Het vervoer van vaste brandstoffen is in de eerste zes maanden van 2011 op de Rijn met 3% gedaald. De tijdelijke onderbreking van de winning in Australië vanwege het slechte weer en de waterstanden zijn de belangrijkste redenen van deze ontwikkeling. Immers, de structurele toename van de invoer om de teruggelopen winning in Europa te compenseren, de toename van de vraag van de kant van de staalnijverheid in de eerste helft van 2011, waar de activiteiten weer zijn aangetrokken, en het hoge niveau van de aardolieprijzen dat een positief gevolg voor de vraag naar kolen door de elektriciteitscentrales heeft gehad, zijn de doorslaggevende factoren geweest voor de toename van de vraag naar vervoer in deze sector.

Het vervoer van bouwmaterialen op de Rijn is in de eerste twee kwartalen met meer dan 20% gedaald. Hierbij gaat het voornamelijk om het vervoer stroomafwaarts, dat $\frac{3}{4}$ van het totale volume vormt en bestaat uit zand en grind. De daling hangt samen met de ongunstige waterstanden waardoor in het licht van de vrachtprijzen die daardoor ontstonden, bepaalde transporten een andere weg kozen.

Het vervoer van containers is in de eerste zes maanden van 2011 in vergelijking met het voorafgaande jaar alles bij elkaar genomen met slechts 1,1% gegroeid. Deze stijging is duidelijk veel minder dan de groei van de overslag die in de zeehavens werd waargenomen. Dit is te wijten aan een tijdelijke daling van de getransporteerde hoeveelheden in de loop van de twee eerste maanden, die in de daarop volgende maanden slechts gedeeltelijk gecompenseerd kon worden.

De onderbreking van de scheepvaart op de Rijn gedurende verschillende weken na de averij op 13.01.2011 vertaalde zich in januari en februari in forse verliezen in het segment van het containervervoer en wel voor de gehele Rijn. De sterkste daling deed zich voor in januari.

De consequenties van de stremming waren echter voor de diverse sectoren van de Rijn niet overal even ernstig. Op de Bovenrijn, ten zuiden van de plaats van de averij, werd een daling van 50 à 60% van het containervervoer geregistreerd, in vergelijking met het "gebruikelijke" niveau. Met "gebruikelijk" niveau wordt hier het gemiddelde containervervoer in 2010 bedoeld. De waarden lagen in mei en juni 2011 weer rond dit gemiddelde. Op de Middenrijn vielen de gevolgen iets minder sterk uit. Daar lag de daling tussen de 45 en 50%.

In vergelijking met deze twee riviersegmenten, kwam de Benedenrijn nog het beste weg. In dit gedeelte van de Rijn werd alleen het containervervoer getroffen omdat de aanvoer vanuit het zuiden (van de Boven- en Middenrijn in de richting van de Benedenrijn) terugliep, terwijl de invoer- en uitvoerstromen via de zeehavens zonder belemmeringen hun weg konden vervolgen.

Het vervoer van aardolieproducten op de Rijn is in dezelfde periode als hierboven vermeld toegenomen met 5,5%, hetgeen voor dit soort vervoer toch al niet een zeer actief halfjaar mag worden genoemd. Er moet op gewezen worden dat de tweede helft van 2010 gekenmerkt werd door een opleving van de activiteiten en dat het niveau in de eerste helft van 2011 14% achterbleef bij de twee laatste kwartalen van 2010. De consumenten hebben in deze eerste zes maanden van 2011 de inkoop tot het strikt noodzakelijke beperkt, omdat de aardolieprijzen op de markt zeer hoog waren. Een analyse van de maandelijkse vervoerscijfers laat zien dat er in maart sprake was van een inhaaleffect, samen met een stijging van de transporten vanaf juni, hetgeen te maken kan hebben met de daling van de aardolieprijzen.

De voor de chemische sector vervoerde hoeveelheden zijn met meer dan 10% teruggelopen in de eerste helft van 2011. Zolang de Europese chemische industrie nog steeds op een vrij hoog activiteitsniveau draait (met een verwachte groei in de orde van grootte van 2,7% voor 2011), valt te verwachten dat de vraag naar vervoer in de komende maanden verder zal aantrekken.

III. Waterstanden

De waterstanden in de loop van de eerste zes maanden van 2011 werden gekenmerkt door schommelingen die voor de Rijnvaart niet zeer bevorderlijk waren. Aan het begin van het jaar was er sprake van een periode van hoogwater, waardoor de scheepvaart enkele dagen stil kwam te liggen. Daarna ontstond vanaf april een situatie van laagwater, die voor deze periode van het jaar eerder uitzonderlijk is. In de daarop volgende weken werd de situatie er niet beter op, waardoor het vervoer zeer werd beperkt. Hieraan kwam pas in juli een einde.

IV. Situatie van de ondernemingen

In het drogeladingsegment blijft de situatie van de binnenvaartondernemingen fragiel, ondanks de verbetering die werd vastgesteld. Qua getransporteerde hoeveelheden is de ontwikkeling namelijk nog steeds niet zodanig dat hierdoor een tevredenstellende exploitatie van de vloot mogelijk is.

In de tankvaart vormt de overcapaciteit, ook al moet deze als tijdelijk worden beschouwd, een hindernis om de economische situatie van de ondernemingen op korte termijn te saneren. Als men bedenkt dat de vraag slechts weinig groei vertoont en de capaciteit van de vloot door de toevoeging van dubbelwandige schepen sterk is toegenomen.

De situatie van de ondernemingen kan alleen beter worden indien de enkelwandige schepen de markt moeten verlaten.

V. Ontwikkeling van het vervoersaanbod

Tegen de achtergrond van de weinig voorspelbare markt, de financiële situatie van de scheepvaartondernemingen en de toenemende terughoudendheid bij de verstrekking van kredieten in het licht van de huidige economische situatie, heeft de trend van een sterke daling in de toevoer van nieuwe schepen op de markt zich verder bevestigd. Sinds het begin van 2011 is de capaciteit van de vloot met ongeveer 44.000 ton uitgebreid, tegen 110.000 ton in 2010.

In de tankvaart zijn er 36 motortankschepen, die goed zijn voor een extra capaciteit van 102.000 ton, sinds begin 2011 op de markt gekomen, terwijl dit in 2010 nog 250.000 ton bedroeg. Hoewel het ritme waarmee nieuwe schepen worden toegevoegd in 2011 duidelijk is afgenomen, moet erop worden gewezen dat deze verlangzaming mede het gevolg is van de onzekere vooruitzichten op korte termijn en een prijsniveau waarbij investeringen in nieuwe eenheden niet rendabel zijn. De herstructurering van de vloot waarbij enkelwandige door dubbelwandige schepen worden vervangen, lijkt nog niet afgerond te zijn. Om in dit binnenvaartsegment opnieuw een evenwichtige ontwikkeling tot stand te brengen, lijkt een zekere aanpassing van deze situatie belangrijk. Daarbij draait veel om de vraag onder welke omstandigheden de enkelwandige schepen, die langzaam maar zeker in het licht van de nieuwe regelgeving en de eisen van de markt verouderd raken, de markt zullen verlaten. Het valt te verwachten dat een steeds groter aantal enkelwandige schepen de markt zal verlaten, omdat zij op grond van de scheepscertificaten (die om de vijf jaar verlengd moeten worden) of de door de markt opgelegde vervoersvoorwaarden hiertoe gedwongen zullen zijn.

VI. Vooruitzichten voor 2012

Vervoer in de drogeladingsector

Hoewel de economische activiteiten en de vraag naar vervoer over de Rijn vooralsnog levendig zijn, zien de groeiprognoses voor het jaar 2012 er voor West-Europa niet al te florissant uit. De staalnijverheid en het vervoer van kolen zullen in 2012 naar verwachting enigszins onder druk komen te staan vanwege de aangekondigde, geringere economische, mondiale groei, zelfs al zou de wereldwijd vraag naar staal daar niet al te zeer onder te lijden krijgen.

Het vervoer van containers over de Rijn hangt rechtstreeks samen met de overslag in de zeehavens en de wereldhandel. Er zijn vooralsnog geen tekenen voor een verlangzaming, maar de ontwikkeling in dit vervoerssegment hangt nu eenmaal nauw samen met de ontwikkeling van de algemene economische conjunctuur. Hetzelfde geldt voor de ontwikkeling van de vervoersvraag op de Rijn, die daaruit voortvloeit.

Vervoer in de tankvaart

Indien de aardolieprijzen dalen, zoals bepaalde prognoses dat aangeven (IMF, OESO), zou de vervoersmarkt voor aardolieproducten eventueel kunnen aantrekken. In de chemische sector zou de door deze sector aangekondigde groei de vraag naar vervoer in 2012 gunstig kunnen beïnvloeden.

Erkenning van Bulgaarse vaarbewijzen

Door de goedkeuring van Aanvullend Protocol nr. 7 op 27 november 2002 werd de Akte van Mannheim gewijzigd, zodat op de Rijn vaarbewijzen erkend kunnen worden die buiten de Rijnsoeverstaten zijn afgegeven. Door deze erkenning is het houders van erkende vaarbewijzen of radarbevoegdheidsbewijzen toegestaan op de Rijn te varen. Dit is een aanzienlijke vereenvoudiging van de vereisten voor vakkrachten in de binnenvaart en men hoopt dat dit zal bijdragen aan de totstandkoming van een grote, interne, Europese binnenvaartmarkt.

Tijdens de voorjaarszitting in 2008 heeft de CCR een eerste besluit over de erkenning van vaarbevoegdheidsbewijzen genomen. Sindsdien heeft de CCR de Roemeense, Hongaarse, Tsjechische, Poolse, Slowaakse en Oostenrijkse vaarbewijzen erkend. Deze keer is het de beurt aan het Bulgaarse vaarbewijs, dat tijdens deze laatste plenaire zitting werd erkend. De erkenning treedt in werking op 1 juli 2012.

Vanaf 1 juli 2012 mogen houders van een Bulgaars vaarbewijs ("*scheepspatent voor de binnenvaart*") op de Rijn varen, voor zover zij aan de volgende, aanvullende voorwaarden voldoen:

- zij moeten een bewijs van kennis van riviergedeelten overeenkomstig het model in bijlage D3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn kunnen overleggen, als zij willen varen op het riviergedeelte tussen de sluizen van Iffezheim (kvr. 335,92) en het Spijckse Veer (kvr. 857,40), en
- zij moeten vanaf een leeftijd van vijftig (50) jaar een verklaring voor hun lichamelijke en geestelijke geschiktheid overeenkomstig bijlage B3 van het Patentreglement voor de Rijn kunnen overleggen.

Binnenkort zal er tussen de CCR en het Ministerie van Vervoer en Maritieme Zaken van de Republiek Bulgarije een administratieve overeenkomst worden gesloten waarin de grondslag en modaliteiten van de toekomstige samenwerking worden geregeld. De wederzijdse erkenning van vaarbewijzen vereist namelijk dat er tussen de Rijnautoriteiten en de Bulgaarse autoriteiten administratieve samenwerkingsmechanismen worden voorzien, zodat de desbetreffende vaarbewijzen ook in de toekomst gelijkwaardig blijven, de praktische uitvoering gestroomlijnd wordt en er een betrouwbaar systeem tot stand wordt gebracht voor de uitwisseling van informatie. Afgezien van een mechanisme voor de uitwisseling van informatie tussen de verschillende, bevoegde autoriteiten, is in de overeenkomst voorzien dat er regelmatig gemeenschappelijke vergaderingen zullen worden georganiseerd.

Instelling van een gemeenschappelijke werkgroep voor de wederzijdse erkenning en modernisering van bekwaamheden in de binnenvaart

De CCR en de Europese Commissie achten het structurele tekort aan gekwalificeerd personeel in de binnenvaart zorgwekkend. Deze situatie wordt er met verloop van jaren niet beter op en vormt een bedreiging voor de ontplooiingsmogelijkheden van deze sector. Eén van de redenen voor deze situatie moet gezocht worden in de geringe attractiviteit van deze beroepen. De toegangsmogelijkheden tot deze beroepen zijn beperkt en de vereisten voor de verkrijging van de verschillende bekwaamheden zijn hoog. Het personeelsprobleem doet zich met name in de Rijnvaart voor, omdat het vervoer zich grotendeels op de Rijn en in het Noord-Europese waterwegennet afspeelt.

In de Verklaring van Bazel van 2006 hebben de lidstaten van de CCR tot uitdrukking gebracht dat de "attractiviteit van de beroepen op het terrein van de Rijnvaart moet worden behouden en vergroot door moderne scholing en bijscholing, alsmede door eigentijdse arbeidsrechtelijke en sociale voorwaarden". Ook de Europese Commissie heeft op dit vlak stappen ondernomen : de bevordering van werkgelegenheid en vaardigheden in de binnenvaart vormt één van de doelstellingen van het Naïades-programma.

Een versterkte samenwerking op het gebied van de wederzijdse erkenning van bekwaamheden vormt een eerste stap in de richting van een oplossing voor het probleem van het personeelstekort. Dit is ook één van de redenen waarom de CCR al in 2008 een proces voor de erkenning van bekwaamheden in de binnenvaart op gang heeft gebracht.

In het verlengde van deze werkzaamheden heeft de CCR besloten stappen te ondernemen voor de instelling van een gemeenschappelijke werkgroep voor de wederzijdse erkenning en modernisering van bekwaamheden in de binnenvaart. Deze werkgroep zou moeten worden samengesteld uit nationale deskundigen van de lidstaten en van derde landen waarvan de vaarbewijzen en/of dienstboekjes op de Rijn erkend zijn. De nationale deskundigen van de CCR-lidstaten en derde landen zullen echter op voet van gelijkheid in deze werkgroep samenwerken. De Europese Commissie, de andere riviercommissies en de ECE-VN zijn uitgenodigd om aan de werkzaamheden deel te nemen.

De gemeenschappelijke werkgroep heeft tot taak het proces van de wederzijdse erkenning van bekwaamheden voort te zetten en te onderzoeken op welke manier de beroepsloopbanen zouden kunnen evolueren. De voorschriften zouden gemoderniseerd moeten worden zodat deze beroepen toegankelijker worden. De werkzaamheden voor de wederzijdse erkenning maken in feite deel uit van het omvattender streven, het beroep van schipper te moderniseren.

De CCR heeft een besluit aangenomen waarin het Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding samen met het secretariaat van de CCR wordt opgedragen, in overleg met alle bevoegde autoriteiten en belangstellende internationale organisaties de voorbereidingen te treffen voor de instelling van de genoemde gemeenschappelijke werkgroep. De CCR is van plan in 2012 een bijeenkomst te organiseren voor de totstandkoming van de beoogde werkgroep.

Diplomatieke conferentie ter ondertekening van het herziene verdrag inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart ("CLNI")

Het Verdrag van Straatsburg inzake de Beperking van Aansprakelijkheid in de Binnenvaart ("CLNI") werd op 4 november 1988 in Straatsburg door de zes landen in het Rijn- en Moezelstroomgebied (Zwitserland, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, België en Nederland) ondertekend en is op 1 september 1997 in werking getreden. Vier landen zijn momenteel partij bij het verdrag: Luxemburg (sinds 05.07.93), Nederland (sinds 16.04.97), Zwitserland (sinds 21.05.97) en Duitsland (sinds 09.03.99). Het verdrag is geïnspireerd op het verdrag over de beperking van de aansprakelijkheid bij vorderingen in de zeevaart ("LLMC", ondertekend op 19 november 1976) en legt aansprakelijkheidsgrenzen vast voor scheepseigenaren en hulpverleners voor het geval er tijdens de scheepvaartactiviteiten schade ontstaat. Om hieraan te kunnen voldoen, moet de eigenaar bij een rechtbank of bevoegde nationale autoriteit een fonds instellen, waarvan de hoogte op grond van de bepalingen van het CLNI wordt vastgesteld.

Het CLNI is van oorsprong tot stand gebracht voor de Rijn en de Moezel, maar biedt tevens de mogelijkheid dat landen die via waterwegen met deze rivieren verbonden zijn, uitgenodigd kunnen worden om tot het verdrag toe te treden.

In 2007 hebben de ondertekenende staten bij het CLNI besloten het verdrag te herzien. De herziening dient een dubbel doel: enerzijds wil men de mogelijkheid scheppen dat alle belangstellende staten tot het verdrag kunnen toetreden en anderzijds wil men de bedragen van de aansprakelijkheidsgrenzen, die meer dan twintig jaar geleden werden vastgesteld, actualiseren.

Sinds 2007 komt een groep regeringsdeskundigen regelmatig bijeen en in het najaar van 2011 is het voorstel voor een herzien verdrag afgerond.

Nu de werkzaamheden van de groep regeringsdeskundigen voor de herziening van het verdrag over de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart zijn afgerond, heeft de Centrale Commissie besloten de door de deskundigen opgestelde ontwerpakte ter goedkeuring voor te leggen aan een diplomatieke conferentie, waar alle lidstaten van de CCR en overige belangstellende staten voor zijn uitgenodigd.

De diplomatieke conferentie zal in de tweede helft van 2012 in Straatsburg plaatsvinden.

**Benoeming van een rapporteur voor de behandeling van een door
River Services GmbH tegen Duitsland ingediende klacht**

Op grond van het Verdrag van Mannheim heeft iedereen die met de binnenvaart te maken heeft het recht een klacht in te dienen tegen een lidstaat met betrekking tot de toepassing van het Verdrag. Men kan met name gebruik maken van dit klachtrecht bij maatregelen die door een lidstaat zijn getroffen waarvan men de verenigbaarheid met het Verdrag van Mannheim aanvecht.

Op 5 mei 2011 is door de onderneming River Services GmbH een dergelijke klacht ingediend. Deze onderneming stelt dat Duitsland in strijd met artikel 3 van de Akte van Mannheim handelt, aangezien de stad Keulen van elk cruiseschip dat voor de nacht in deze stad aanlegt, de betaling van een "cultuurbijdrage" eist. Overeenkomst het Reglement inzake het klachtrecht, heeft de vertegenwoordiger van Duitsland binnen een termijn van drie maanden na ontvangst van de klacht zijn schriftelijke opmerkingen ingediend en hierin verzocht om afwijzing van de klacht. De Centrale Commissie heeft krachtens artikel 6 van het Reglement inzake het klachtrecht, besloten een rapporteur te benoemen die de klacht moet onderzoeken.

Dit besluit is een goed voorbeeld voor een uitzonderlijk aspect van het Verdrag van Mannheim, namelijk dat door deze procedure bij geschillen over de toepassing van het Verdrag een onderzoek op tegenspraak gewaarborgd is.

Vertaling van de
« International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals »
in verschillende talen

De oproep die ter gelegenheid van de presentatie van de ISGINTT-veiligheidsrichtsnoeren in juni 2010 werd gelanceerd en waar om financiële ondersteuning werd verzocht, verloopt zeer succesvol. Negen gerenommeerde internationale organisaties hebben tot nu toe de vertaling van de ISGINTT financieel ondersteund. Deze ondersteuning heeft het mogelijk gemaakt dat al in de herfst van 2011 een Franse vertaling beschikbaar is gekomen en inmiddels is men ook begonnen met de Duitse en Nederlandse vertaling. Uit eerste reacties van de industrie over de praktische toepassing van de ISGINTT-veiligheidsrichtsnoeren blijkt dat deze overeenstemmen met datgene waar in de scheepvaart behoefte aan bestond. De ISGINTT-stuurgroep acht het wenselijk, de ISGINTT-veiligheidsrichtsnoeren regelmatig aan de technische ontwikkeling aan te passen. Meer informatie over ISGINTT vindt u op de website www.isgintt.org.

CCR publiceert veelomvattend verslag “Klimaatverandering en Rijnvaart”

Straatsburg, 30 november 2011 De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft ter gelegenheid van de najaarszitting kennis genomen van een veelomvattend verslag met de titel “Klimaatverandering en Rijnvaart”, waar diverse comités van de CCR aan hebben bijgedragen. In het verslag wordt vastgesteld dat

- de binnenvaart diverse mogelijkheden heeft, haar broeikasgasemissies ook bij een toenemende vervoersprestatie aanzienlijk te reduceren en op deze wijze van haar kant invulling te geven aan haar verantwoordelijkheid voor de bescherming van het klimaat,
- uitgaande van de huidige beschikbare kennis voor de Rijn als waterweg in de nabije toekomst (tot halverwege deze eeuw) geen eenduidige veranderingen van de waterstanden in vergelijking met de huidige situatie te verwachten zijn,
- vanaf halverwege de eeuw gevolgen van de klimaatverandering voor het goede functioneren van infrastructuur bouwwerken en de bevaarbaarheid van de Rijn niet uitgesloten kunnen worden,
- ondanks de zeer beperkte gevolgen van de klimaatverandering tot het midden van deze eeuw de daarna te verwachten verandering van de waterstanden van de Rijn de nodige aandacht vereist, om eventuele negatieve gevolgen voor de betrouwbaarheid van de binnenvaart vroegtijdig op te vangen.

Het verslag behandelt de effecten van de klimaatverandering voor de Rijn- en binnenvaart vanuit verschillende invalshoeken, namelijk de mogelijke, toekomstige gevolgen van de klimaatverandering en de aanpassing van de Rijnvaart daaraan (“adaptation”), samen met de bijdrage die de Rijnvaart kan leveren om de klimaatverandering tegen te gaan (“mitigation”). Het verslag wijst erop dat alle partijen die in de ruimste zin bij de Rijn- en binnenvaart betrokken zijn, op de gevolgen van de klimaatverandering moeten anticiperen. Men moet op tijd de vereiste aanpassingsmaatregelen ter vermijding van risico's treffen en de economische en maatschappelijke kansen benutten die dit met zich meebrengt. Vandaag de dag zijn al talrijke mogelijke maatregelen bekend, mede omdat de binnenvaart van oudsher geconfronteerd wordt met periodes van hoog- of laagwater. Verder stelt het verslag vast dat de binnenvaart haar broeikasgasemissies aanzienlijk kan reduceren. Hoewel dit in absolute hoeveelheden gemeten, gering is, zal zij het bestaande reductiepotentieel grotendeels moeten benutten als zij haar imago als milieu- en klimaatvriendelijke vervoermiddel wil behouden en de noodzakelijke overgang naar een duurzaam vervoerssysteem in haar voordeel wil beslechten. Hier zullen alle belangrijke spelers in de binnenvaart een bijdrage moeten leveren om de in aanmerking komende opties te benutten en de vereiste maatregelen te treffen.

In het licht van haar verantwoordelijkheid om zich in te zetten voor een duurzame en betrouwbare Rijnvaart heeft de CCR haar comités verzocht, de werkzaamheden daadkrachtig voort te zetten. Het Comité Reglement van Onderzoek zal voor de voorjaarszitting 2012 een uitgebreid basisverslag opstellen dat de grondslag moet vormen voor een strategische benadering van de vereiste verdere werkzaamheden. Het Permanent Technisch comité zal het nu voorliggende verslag aanpassen als er in de toekomst nieuwe, belangrijke inzichten en kennis beschikbaar komt. Het Economisch Comité zal zich in nauwe samenwerking met het bedrijfsleven bezighouden met het aspect van de betrouwbaarheid van de Rijnvaart. Daarbij zal men zich voornamelijk concentreren op de bevordering van een adequate integratie van de binnenvaart in de logistieke ketens en een evaluatie van de mogelijkheden die door de co-modaliteit worden geboden.

Het volledige verslag is beschikbaar op de website van de CCR (www.ccr-zkr.org) in de rubriek "documenten die gedownload kunnen worden".