



CC/CP (02) 2 - final
30 mei 2002

f/d/nl

Persbericht

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft op 29 en 30 mei 2002, onder voorzitterschap van de heer Ronny Abraham, Commissaris van Frankrijk, haar voorjaarszitting gehouden.

Algemene aangelegenheden

Met het oog op het harmoniseren van de technische veiligheidsvoorschriften en het vereenvoudigen van de verplichtingen van de schippers ten aanzien van de schipperspatenten, bereikte de Centrale Commissie overeenstemming over de inhoud van een Aanvullend Protocol n° 7 bij de Herziane Rijnvaartakte van 17 Oktober 1868. Dit protocol scheidt de noodzakelijke juridische basis voor erkenning van de gelijkwaardigheid van andere documenten, en in het bijzonder documenten die zijn gebaseerd op het Gemeenschapsrecht, aan documenten, die onder vigeur van de Herziane Rijnvaartakte zijn verstrekt. Zij heeft de lidstaten uitgenodigd de noodzakelijke voorzieningen te treffen, opdat dit protocol voor het einde van dit jaar voor ondertekening door gevolmachtigden kan worden voorgelegd.

Onder toepassing van een eerder besluit tot instelling van de status van erkende niet-gouvernementele organisatie heeft de Centrale Commissie de aanvragen van de volgende organisaties ingewilligd : Europese Schippersorganisatie (ESO), Europese Binnenvaart Unie (EBU), IVR, Verein für Europäische Binnenschifffahrt und Wasserstrassen (VBW), Fédération Européenne des Ports intérieurs (FEPI), Union Européenne des Chambres de Commerce et d'Industrie (UECC), Conseil Européen des Fédérations de l'Industrie Chimique (CEFIC), Federation of European Tank Storage Associations (FETSA), International Association of Classification Societies Ltd. (IACS), European Association of Internal Combustion Engine Manufacturers (Euromot).

Economische situatie

Het jaar 2001 kan voor de Rijnvaart als gemiddeld gekenschetst worden, waarbij het traditionele Rijnverkeer ten opzichte van het voorgaande jaar met 2,5% terugging en een stagnatie bij de vervoersprestatie moest worden vastgesteld. De oorzaak daarvoor is terug te voeren op een algemene afvlakking van de conjunctuur, waarvan de uitwerking door de gebeurtenissen van 11 september nog is geaccentueerd. Deze situatie zette zich ook in het begin van 2002 voort. De prijs van de gasolie, die zich overwegend op een relatief hoog niveau bevond, daalde pas tegen het einde van het jaar 2001. De bunkerkosten hebben daarmee zwaar op de resultaten van de ondernemingen gedrukt.

Afgezien van het hoogwater in maart en april kan de waterstand voor het gehele jaar 2001 als bevredigend gekenmerkt worden. Begin 2002 was sprake van een wisselvallige situatie, met afwisselend hoog- en laagwater. Alleen al in de eerste vier maanden van het jaar werd de Rijnvaart 6 maal met een hoogwatergolf geconfronteerd.

In de droge lading liep het vervoerde volume in het tweede halfjaar terug ten opzichte van het jaar ervoor, met name -als gevolg van een geringere productie- in de segmenten van grondstoffen voor de ijzer- en staal industrie, terwijl ook de afzet van kolen terugliep.

Alleen het vervoer van halffabrikaten en eindproducten en van containers gaf in 2001 een stijging te zien (+ 6,0%).

In de tankvaart zijn de vervoerde volumes met 1% en de vervoersprestatie met 2,6% gestegen, vooral dankzij een sterke toename van het vervoer van aardolieproducten (+ 6%). In de herfst liet de vraag bij tijd en wijle pieken zien, vooral als gevolg van een sterke voorraadvorming van stookolie in Zwitserland en Duitsland. Hoewel de vervoersvraag in het begin van het jaar nog betrekkelijk hoog was, is het niet waarschijnlijk dat deze tendens zich de komende maanden voortzet. Het jaar 2001 en het begin van 2001 werden voorts door een bewegelijke vrachtenmarkt gekenmerkt, die overigens eerder regel is voor de tankvaart.

Het vervoer van chemische producten liep in 2001 en met name in het tweede halfjaar sterk terug (-10%). Daaraan ten grondslag ligt een wereldwijde afvlakking van de conjunctuur in deze sector en het bereiken van een dieptepunt in de productiecycclus. Prognoses geven echter voor 2002 opnieuw een groei van deze sector in Europa in de orde van grootte van 1,8% aan.

Omdat de ontwikkeling van de vraag in belangrijke mate van de algemene conjunctuur afhankelijk is, zal een opleving niet eerder dan begin 2003 verwacht mogen worden. Ten aanzien van de tankvaart moet daarbij opgemerkt worden dat, hoewel 2001 bevredigende resultaten te zien heeft gegeven, de nabije toekomst vooral onzeker lijkt. Weliswaar bevindt de olieprijs zich op een bescheiden niveau, maar de voorraden in Europa zijn aangevuld en de politieke situatie in de wereld is complex.

Op middellange termijn zal de vraag naar olieproducten teruglopen, en bijgevolg ook de vervoersvraag. Het bedrijfsleven zal wat de investeringen betreft zeker met deze trend rekening houden. Toch moet opgemerkt worden, dat de verladers in toenemende mate modernere eenheden voor hun transporten verlangen.

Schepen van de toekomst

De Centrale Commissie heeft toekomstbeelden en scenario's met betrekking tot de Rijn- en binnenvaart laten onderzoeken. Deskundigen uit verschillende disciplines zijn daarbij betrokken. Een eindrapport beschrijft de verschillende factoren die invloed kunnen hebben op de binnenvaart. Het betreft de relevante sectoren van de industrie, de exogene invloed van de zijde van de politiek, met name het milieubeleid, de klimaatveranderingen, de informatie- en communicatietechnologie, de ontwikkelingen op sociaal terrein en met betrekking tot de arbeidsmarkt, alsmede de verkeerstechnologie. Het rapport moet de binnenvaart aanknopingspunten bieden voor het beleid en de randvoorwaarden in de toekomst. Het moet eveneens de regelgevende instanties opmerkzaam maken op de aspecten, die bij de uitvoering van hun werkzaamheden en met het oog op een doelgerichte ontwikkeling van de binnenvaart van belang zijn. De CCR is voornemens in de nabije toekomst een gedachtewisseling over dit thema te organiseren, waarvoor alle in de binnenvaart geïnteresseerden uitgenodigd worden. Het rapport dient daarbij als uitgangspunt voor de discussie.

Nautisch-technische vraagstukken

Standard ECDIS-binnen

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft de geldende Rijnvaartreglementen met het oog op de toepassing van de navigatiemodule van de standaard ECDIS aangepast, zodat het mogelijk wordt bij het varen gebruik te maken van een elektronische kaart die over het radarbeeld is heen gelegd. Over dit onderwerp is op 14 mei 2002 in Straatsburg een 'ronde tafel' georganiseerd, waaraan een groot aantal deskundigen uit de binnenvaart en de toeleverende industrie in de lidstaten van de CCR en de Europese Unie, maar ook in Canada en de Russische Federatie, deelnamen. Het doel van deze ronde tafel was het uitwisselen van informatie over de standaard ECDIS-binnen die vorig jaar reeds door de CCR was aangenomen, alsmede over de ingang zijnde invoering en concrete toepassing van elektronische kaarten in de binnenvaart, die zich wezenlijk van gedrukte kaarten onderscheiden. Er is eveneens voorzien een ECDIS-binnen gids te publiceren met aanvullende informatie, bestemd voor gebruikers uit kringen van de binnenvaart. De geactualiseerde versie van de standaard ECDIS-binnen kan gedownload worden op de internetsite van de CCR : <http://www.ccr-zkr.org>.

ADNR geherstructureerd

Het nieuwe, geherstructureerde ADNR zal op 1 januari 2003 inwerking treden. Deze herstructurering is parallel aan die van de overeenkomstige voorschriften voor de andere vervoersmodaliteiten tot stand gekomen. Hoewel geen enkele fundamentele verandering aan de inhoud van het reglement is aangebracht, heeft de herstructurering niettemin geleid tot het afschaffen van het systeem van de zog. randnummers. De CCR heeft enige aanvullingen aangenomen.

Emissie van uitlaatgassen

Naast een groot aantal wijzigingen van de Rijnvaartregelingen in verband met de ontwikkelingen in de binnenvaart en de stand van de techniek, heeft de CCR kennis genomen van een studie naar de vaststelling van de emissie van reeds in gebruik zijnde motoren. Op basis van de conclusies van deze studie is besloten voor deze motoren vooreerst geen grenswaarden vast te leggen, maar te onderzoeken of door een aangepast onderhoud vergelijkbare resultaten behaald kunnen worden als met vastgelegde grenswaarden het geval zou zijn geweest.

Basisregels voor de vaststelling van de Overeengekomen Lage Rivierstand (OLR)

Teneinde de ontwikkeling van de Rijn uit hydrologisch oogpunt te kunnen volgen heeft de CCR sinds 1932 iedere tien jaar een zogenaamde " overeengekomen waterstand " voor een groot aantal referentiepeilen vastgesteld, ten laatste in 1992. Deze overeengekomen waterstanden zullen in het vervolg worden vastgesteld onder toepassing van deze aangepaste basisprincipes en rekening houdend met de opgedane ervaringen uit hydrologisch en waterbouwkundig oogpunt.

Volgende vergadering

De volgende gewone plenaire vergadering van de Centrale Commissie zal plaatsvinden op 27 en 28 november 2002.

--- ° ---

F-67082 STRASBOURG CEDEX

☎ 00 33 3 88 52 20 10

Fax 00 33 3 88 32 10 72

E-mail adres ccnr@ccr-zkr.org