



CC/CP (06) 2 – Final
31 mei 2006

fr/de/nl

PERSBERICHT

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) is op 31 mei 2006 voor haar plenaire vergadering bijeengekomen.

Deze zitting was de eerste die werd voorgezeten door de nieuwe voorzitter van de CCR, ambassadeur Paul SEGER, leider van de Zwitserse delegatie.

1. Verklaring van de ministers van de CCR-lidstaten (“Verklaring van Bazel”)

De plenaire vergadering van de CCR heeft kennis genomen van de verklaring die op 16 mei 2006 werd afgelegd door de voor de binnenvaart verantwoordelijke ministers van België, Duitsland, Frankrijk, Nederland en Zwitserland. In deze verklaring onderstrepen zij het belang van de binnenvaart op de Rijn – die de hoofdas van de Europese binnenvaart vormt - en bekrachtigen zij hun steun aan de CCR. Tegelijkertijd begroeten zij het initiatief “NAIADES” van de Europese Unie, dat gericht is op de bevordering van de binnenvaart in Europa. De CCR wil concreet bijdragen aan de totstandkoming van dit gemeenschappelijke doel en de institutionele samenwerking met de Europese Commissie, alsmede met de andere rivierencommissies zoals de Donaucommissie, versterken. De verklaring vestigt de aandacht op het belang van een milieuvriendelijke binnenvaart en wijst met name op een vermindering van de uitstoot van uitlaatgassen en partikels, het zwavelgehalte in gasolie en het brandstofverbruik.

Tot slot verzoeken de ministers de CCR de reglementen voor de binnenvaart te onderzoeken, om vast te stellen of deze kunnen worden vereenvoudigd en versoepeld, onder tegelijkertijdige handhaving van het hoge veiligheidsniveau en de bescherming van het milieu.

2. De belangrijkste oriëntaties voor de CCR

De heer Seger heeft de oriëntaties van het voorzitterschap voor de activiteiten van de CCR voor de jaren 2006-2007 gepresenteerd. Daarbij werden er drie strategische doelstellingen geformuleerd:

- Op grond van de ministeriële verklaring van 16 mei 2006 zal de CCR zich ook in de toekomst actief voor de binnenvaart inzetten. Hiertoe zal zij met de nodige dynamiek te werk gaan. De bestaande regelgeving zal kritisch onder de loep genomen worden. De rol die de CCR vervult als forum voor de verschillende bij de Rijn- en binnenvaart betrokken partijen zal in de toekomst verder worden uitgebreid.
- De CCR wil de samenwerking met de Europese Unie, de rivierencommissies en de overige betrokken organisaties verder versterken.
- De CCR zal zich ervoor inzetten de troef van de binnenvaart, die bestaat uit haar milieuvriendelijke karakter meer onder de aandacht te brengen. Hiertoe zal de samenwerking met de verschillende commissies voor de bescherming van rivieren (ICBR, ICPDR) worden versterkt en zal zij ook haar werkzaamheden voortzetten om de vervuiling die mogelijk van de binnenvaart afkomstig is nog verder terug te dringen. De regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zal worden aangescherpt en zij zal zich tevens inzetten voor een versnelde tenuitvoerlegging van de overeenkomst over scheepvaartafvalstoffen.

Voor de tenuitvoerbrenging van deze activiteiten heeft de CCR voor de verschillende comités een werkprogramma aangenomen.

3. Economische situatie in de Rijnvaart

Ondanks de toename van het transportvolume in de zeehavens van rond de 5%, zijn de op de Rijn vervoerde volumes met ongeveer 1% gedaald. Deze situatie is gedeeltelijk te wijten aan de lange periode van lage waterstanden in de herfst. Deze situatie leverde een voordeel op voor met name kleine schepen, die bij lage waterstanden beter inzetbaar zijn, waardoor zij hebben kunnen profiteren van de aanzienlijke stijging van de vrachtprijzen.

De sterke stijging van de aardolieprijs en dus ook van brandstoffen, die zich in 2005 en in de eerste maanden van 2006 voortzette, heeft de rentabiliteit van de schepen onder druk gezet.

In de drogeladingvaart is het aantal nieuwe in de vaart genomen schepen relatief bescheiden, in de tankvaart blijft het nieuwbouwwitme onveranderd hoog. De eerste maanden van 2006 tonen wat dit betreft een voorzetting van de tendens die ook reeds in 2005 werd waargenomen.

4. Nieuwe normen voor de positiebepaling en het volgen van binnenschepen (norm VTT 2006)

Na voltooiing van de werkzaamheden die werden verricht door de Europese deskundigengroep "Tracking and Tracing on Inland Waterways", heeft de Centrale Commissie een internationale norm aangenomen voor de positiebepaling en het volgen van binnenvaartschepen (Vessel Tracking and Tracing). Met het vroegtijdig aannemen van de standaard wordt beoogd de ontwikkelaars en de gebruikers de nodige plannings- en investeringsveiligheid te verschaffen en het invoeren van deze verkeersbegeleidingsdiensten ook op andere binnenwateren dan de Rijn te vereenvoudigen. Door deze standaard worden de systemen voor een automatische uitwisseling van nautische gegevens tussen schepen onderling en tussen schepen en de verschillende instanties aan wal geüniformeerd, waardoor de veiligheid, de goede afwikkeling van de scheepvaart en ook de bescherming van het milieu nog verder zullen toenemen.

5. Wijzigingen van het ADNR

De CCR heeft in het kader van het ADNR een aantal wijzigingen aangebracht aan het Reglement voor het vervoer van gevaarlijke goederen op de Rijn. Deze wijzigingen hangen enerzijds samen met de technische ontwikkeling en wensen van delegaties en bedrijfsleven, en zijn anderzijds nodig om de vereiste harmonisatie van de internationale regelgeving op het gebied van het vervoer van gevaarlijke goederen tot stand te brengen.

In 2009 zal ook het gevaar dat stoffen met zich meebrengen voor het water, de gezondheid en het aquatisch milieu in de overwegingen worden meegenomen. De CCR heeft derhalve een nieuw type, dubbelwandig tankschip gedefinieerd, waar de meeste stoffen (waaronder mogelijk benzine en gasolie) in vervoerd moeten worden.

6. Infrastructuurmaatregelen op de Rijn

De Centrale Commissie heeft een aantal hydrotechnische infrastructuurmaatregelen voor de Rijn aangenomen die de bevaarbaarheid verbeteren en tegelijkertijd het milieu ten goede komen.

Economische situatie in de Rijnvaart

De vraag naar vervoer over water bevond zich in 2005 en tijdens de eerste maanden van 2006 nog steeds op een hoog peil. Dit komt overeen met het niveau van de economisch activiteiten in West-Europa, dat op zijn beurt afhangt van de ontwikkeling van de mondiale vraag. De stijging van de omslag in zeehavens als Rotterdam en Antwerpen van ongeveer 5% wijst erop dat de internationale handel nog steeds toeneemt, waardoor ook de transportvraag in de Europese binnenvaart aantrekt. De binnenvaart moet derhalve zien in te spelen op deze situatie, zodat zij kan voldoen aan de vraag en geen marktaandeel verliest.

Ondanks deze gunstige economische situatie zijn de op de Rijn getransporteerde volumes in 2005 evenals de vervoersprestaties over het hele jaar met 1% gedaald. Het over de traditionele Rijn globaal getransporteerde volumen bedraagt echter nog steeds meer dan 200 miljoen ton en de geleverde transportprestatie meer dan 43 miljard tkm, en dit ondanks de lage waterstanden van half oktober 2005 tot half februari 2006.

Deze periode van laag water die, als men bijvoorbeeld kijkt naar het waterpeil in Kaub, meer dan 120 dagen aanhield, zodat er « supplementen vanwege laag water » in rekening werden gebracht en grote vaartuigen zelfs tijdelijk moesten worden stilgelegd, doet zowel qua omvang als qua duur denken aan die van de zomer van 2003. Onder deze omstandigheden zijn kleine vaartuigen de enige die nog met een redelijke belading en tegen voor de exploitanten interessante vrachtprijzen kunnen varen. Daar staat tegenover dat een dergelijke situatie van laag water de gemiddelde productiviteit van grote vaartuigen en met name van dubbelwandige schepen negatief beïnvloedt. De grote hoeveelheid regen en het smelten van de sneeuw in het voorjaar van 2006 heeft vervolgens tot hoogwater op de Rijn geleid. De gevolgen van de schommelingen in de waterstanden voor de Rijnvaart wijzen ons eens te meer op de sterke afhankelijkheid van deze vervoerwijze van klimatologische omstandigheden.

Na de stijging van ongeveer 40% in 2004 is de prijs van de door schepen gebruikte gasolie in de loop van 2005 gemiddeld over het hele jaar nogmaals met meer dan 30% gestegen. Deze ontwikkeling heeft ongetwijfeld de rentabiliteit van de schepen verder onder druk gezet, ondanks de zogenaamde « gasolie » clausules, die evenwel ontoereikend waren om de gevolgen van deze prijsstijging te compenseren. Deze conjunctuur zal, gezien de ontwikkelingen op de wereldmarkt voor aardolie, naar verwachting voorlopig aanhouden.

In de loop van de tweede helft van 2005 is het transport van goederen in containers op de Rijn verder toegenomen, waarbij een groeipercentage van tegen de 8% werd bereikt. Gezien over het hele jaar is het groeipercentage iets achtergebleven bij dat van het jaar daarvoor, hetgeen te wijten is aan de lage waterstanden. Ook in de zeehavens is het segment containervervoer in 2005 onverminderd op een hoog niveau gebleven. De eerste maanden van 2006 wijzen erop dat deze gunstige tendens zich zal voortzetten.

In de drogeladingvaart zijn er betrekkelijk weinig nieuwe schepen in de vaart genomen, terwijl het nieuwbouwwitme in de tankvaart nog steeds hoog ligt. De eerste maanden van 2006 laten wat dit betreft dezelfde tendens zien als in 2005 en dit ondanks de oproep aan de investeerders om – met name in de tankvaart - voorzichtig te werk te gaan.

**Verklaring van de ministers van de lidstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart
(CCR)
Duitsland, België, Frankrijk, Nederland en Zwitserland:
(‘Verklaring van Bazel’)**

De voor de Rijnscheepvaart verantwoordelijke ministers van Duitsland, België, Frankrijk, Nederland en Zwitserland hebben elkaar op uitnodiging van het Zwitsers CCR-voorzitterschap op 16 mei 2006 in Bazel ontmoet en hebben daarbij de navolgende verklaring vastgesteld:

Wij benadrukken het belang van de scheepvaart op de Rijn – de, met ruim 70% van het volume van het vervoer over water, belangrijkste ader van de Europese binnenvaart – als een vervoerswijze met toekomstperspectief, die concurrerend is, goed op het spoor- en wegennet is aangesloten en op hoge veiligheids- en milieustandaarden berust.

Wij bekrachtigen het beginsel van de vrije scheepvaart op de Rijn in overeenstemming met de Akte van Mannheim en aanvullende protocollen en zijn voornemens alle benodigde maatregelen te treffen om deze vrijheid van scheepvaart te waarborgen.

Wij onderstrepen in dit verband de belangrijke functie en de bevoegdheden van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), die een hoge veiligheidsstandaard van het scheepvaartvervoer garandeert en de bescherming van het milieu bevordert, en wij zeggen haar opnieuw onze steun toe bij haar taak de Rijnvaart verder te ontwikkelen.

Wij ondersteunen elk streven naar een op duurzaamheid gerichte en op de toekomst berekende ontwikkeling van de Europese binnenvaartwegen. Daartoe behoren ook het onderhoud van de waterwegen, de beschikbaarstelling van geschikte infrastructuur onder verantwoordelijkheid van de CCR-lidstaten en het realiseren van de tussen scheepvaart en waterbeheer afgestemde doelstellingen van de kaderrichtlijn Water.

Wij begroeten het feit dat het initiatief ‘Naiades’ van de Europese Unie (EU) streeft naar een duurzame versterking van de binnenvaart in Europa. De CCR wil gezamenlijk met de EU, de Donaucommissie, de overige rivierencommissies alsmede alle relevante betrokkenen een substantiële bijdrage te leveren aan de verwezenlijking van dit gemeenschappelijke doel. De institutionele samenwerking tussen de CCR en de EU op basis van de samenwerkingsovereenkomst van 3 maart 2003 zou met inachtneming van de bevoegdheden van beide partijen verdiept moeten worden. Om de harmonisatie van de regelingen zo veel mogelijk te bevorderen zonder extra bureaucratie, streven wij ernaar om de samenwerking ook met de andere Europese rivierencommissies te intensiveren.

Wij hechten veel belang aan het doel van een duurzame, milieuvriendelijke binnenvaart op de Rijn en in de rest van Europa. Met het oog daarop trachten wij de samenwerking met de Internationale Commissie ter bescherming van de Rijn te bevorderen. In het belang van een verbeterde milieubescherming zijn in het bijzonder verdere wezenlijke stappen voorwaarts nodig, met name bij de vermindering van de uitlaatgas- en fijnstofemissies, het zwavelgehalte van gasolie en het brandstofverbruik van binnenschepen. Hiervoor dienen alle mogelijkheden volledig te worden benut, onder meer die van het eigen initiatief van de scheepvaart- en havenindustrie, op positieve stimulansen gebaseerde systemen en opleidings- en voorlichtingsmaatregelen. De bestaande vloot moet bij deze inspanningen worden betrokken, opdat de nagestreefde emissiereducties zo snel mogelijk worden gerealiseerd.

Wij *onderstrepen* de belangrijke bijdrage die de scheepvaart- en havenindustrie onder eigen verantwoordelijkheid en afhankelijk van de marktkrachten levert aan de Rijnvaart en de economieën van de CCR-lidstaten, en bekrachtigen dat wij bereid zijn in overleg met de bedrijfstak naar toekomstgerichte oplossingen te zoeken voor de vragen die haar aangaan.

Wij zijn van mening 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, en roepen de bedrijfstak op met passende maatregelen aan de verwezenlijking van dit doel bij te dragen.

Wij hechten er waarde aan dat de Rijnvaart onverminderd kan opereren onder zo eenvoudig, duidelijk en geharmoniseerd mogelijke juridische randvoorwaarden en geven de CCR opdracht de doelmatigheid en noodzakelijkheid van bestaande en toekomstige regelingen met behoud van de hoge veiligheids- en milieustandaarden van de binnenvaart te onderzoeken. Dit onderzoek naar de wet- en regelgeving dient snel te worden voltooid, opdat de CCR er uiterlijk eind 2007 over kan beslissen welke regelingen moeten worden vereenvoudigd of geschrapt.

Bazel, 16 mei 2006

De nieuwe norm Vessel Tracking en Tracing on Inland Waterways (VTT 2006)

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft na de voorbereidende werkzaamheden van de Europese deskundigengroep „Tracking and Tracing on Inland Waterways" ter gelegenheid van haar voorjaarszitting een internationale standaard aangenomen over de positiebepaling en het volgen van binnenvaartschepen (Vessel Tracking and Tracing). Hiermee heeft de CCR een belangrijke stap gezet voor standaardisatie van informatiediensten voor de binnenvaart (River Information Services – RIS) in Europa. Door deze standaard worden de systemen voor een automatische uitwisseling van nautische gegevens tussen schepen onderling en tussen schepen en de verschillende instanties aan wal geüniformeerd, waardoor de veiligheid, de goede afwikkeling van de scheepvaart en ook de bescherming van het milieu nog verder zullen toenemen.

Dankzij de goedkeuring van deze internationale norm in een vroeg stadium, biedt de Centrale Commissie soft- en hardwareontwikkelaars en gebruikers de nodige plannings- en investeringszekerheid en ondersteunt zij de invoering van deze diensten op andere waterwegen dan de Rijn. Door het aannemen van deze norm heeft de Centrale Commissie echter geen besluit genomen over het al dan niet invoeren van dergelijke systemen of over een verplichting voor de schepen om de systemen aan boord te installeren.

In de zeevaart heeft de International Maritime Organisation, IMO, voor de automatische uitwisseling van nautische gegevens het Automatische Identificatiesysteem (AIS) ingevoerd. Op grond van hoofdstuk 5 van de SOLAS moesten alle zeeschepen voor eind 2004 op internationale reizen beschikken over AIS. Om rekening te kunnen houden met de specifieke vereisten in de binnenvaart heeft de Europese deskundigengroep „Tracking and Tracing on Inland Waterways" AIS verder ontwikkeld tot het Inland-AIS. Dit systeem is nog steeds compatibel met het AIS voor de zeevaart, hetgeen van groot belang is voor gebieden waar zowel zee- als binnenvaart plaatsvindt. Als alternatief voor het AIS werd tevens een oplossing ontwikkeld die gebaseerd is op een computernetwerk, het Automatic Identification via Internet Protocol AI-IP. De functionaliteit en betrouwbaarheid van deze oplossing is nog niet voldoende in de praktijk bewezen, zodat de norm pas in een later stadium met deze oplossing zal kunnen worden aangevuld.

De norm en toekomstige herzieningen - met name op grond van de technische vooruitgang en ervaringen met het systeem in de praktijk – alsmede wijzigingen van de specifiek voor de binnenvaart opgestelde communicatieprotocollen van de norm zullen op de website van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (www.ccr-zkr.org) worden gepubliceerd.