



**CC/CP (06) 3 - Final**  
27 november 2006

fr/de/nl

## **PERSBERICHT**

### **Final**

---

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) is op 23 november 2006 te Straatsburg voor haar plenaire najaarsvergadering bijeengekomen, onder voorzitterschap van ambassadeur Paul Seger, hoofd van de Zwitserse delegatie.

#### **1. Waarborg van een vaarwaterdiepte van 2,80 m beneden Duisburg**

Tot de taken van de Centrale Commissie behoort in het bijzonder het zorgen voor goede scheepvaartomstandigheden, hetgeen onder andere inhoudt dat zij de door de lidstaten uitgevoerde werkzaamheden volgt. De Centrale Commissie heeft met groot genoegen kennis genomen van de mededelingen van de Duitse en Nederlandse delegatie betreffende de vaargeul beneden Duisburg, die ingevolge baggerwerkzaamheden voortaan een gewaarborgde diepte van 2,80 m heeft. Dankzij deze werkzaamheden zijn de scheepvaartomstandigheden uitstekend en kan de Rijnvaart haar prestatievermogen optimaliseren.

#### **2. Een uniek identificatienummer voor alle binnenschepen in Europa**

Om de implementatie van de reglementen voor de Rijnvaart en van de Gemeenschap betreffende technische voorschriften en River Information Services (RIS), is het noodzakelijk dat voortaan alle schepen volgens een voor heel Europa uniforme procedure geïdentificeerd worden.

Uitgaande van een voorstel van een binnen de CCR ingestelde, maar voor alle Europese staten toegankelijke werkgroep, is een uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI-nummer) vastgesteld. Voor de schepen met een Rijncertificaat wordt het huidige officiële scheepsnummer voorafgegaan door een "0" en het zo verkregen nieuwe nummer (ENI-nummer genaamd) blijft vervolgens onveranderd gedurende de gehele levensduur van het schip.

De Centrale Commissie heeft haar Reglement van Onderzoek en haar Politiereglement gewijzigd om het uniek scheepsidentificatienummer aan te nemen. Vanaf 1 april 2007 zal het nieuwe nummer worden uitgegeven; houders van bestaande nummer behoeven de weergave van het nummer eerst na de verlenging van het Certificaat van Onderzoek na die datum aan te passen.

### **3. Erkenning van buiten de Rijnsoeverstaten geldende vaarbewijzen**

De Centrale Commissie wil bijdragen tot een grotere mobiliteit van schippers en een soepeler uitoefening van hun beroep. Zij zet zich ervoor in mechanismen ter erkenning van buiten de Rijnsoeverstaten geldende vaarbewijzen in te voeren, opdat deze ook op de Rijn gebruikt kunnen worden.

Zo is het voortaan enerzijds mogelijk met een Gemeenschappelijk vaarbewijs op het riviergedeelte Bazel-Iffezheim te varen, zonder in het bezit van een Rijnpatent te zijn. Anderzijds kunnen houders van het Roemeense vaarbewijs –zoals dat reeds het geval is voor houders van het Hongaarse, Tsjechische, Poolse en Oostenrijkse patent - voortaan op eenvoudige wijze voldoen aan de formaliteiten die vervuld moeten worden om in het bezit van een Rijnpatent te komen.

### **4. Beveiliging tegen terrorisme**

De Centrale Commissie besprak het vraagstuk van de beveiliging tegen terrorisme op de Rijn, na een voordracht van de heer Rüdiger Clauß, directeur op het Federale Ministerie van Transport, Bouw en Stedelijke ontwikkeling van Duitsland. Het overleg zal worden voortgezet, met het oog op het doen van voorstellen aan de Europese Commissie van concrete voorstellen die op de praktijk van de Rijnvaart zijn gebaseerd.

Voor meer informatie wendt u zich gaarne tot:

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin  
Palais du Rhin  
2 place de la République  
67082 Strasbourg  
Tel : 00 33 (0)3 88 52 20 10  
Fax: 00 33 (0) 3 88 32 10 72  
E-mail : [ccnr@ccr-zkr.org](mailto:ccnr@ccr-zkr.org)  
Internet : <http://www.ccr-zkr.org>

# **BIJLAGEN**

(bestemd voor de gespecialiseerde pers)

### **Een uniek identificatienummer voor alle binnenschepen in Europa**

Het gebruik van steeds meer communicatie- en informatiesystemen in de binnenvaart vereist een betrouwbare en efficiënte herkenning van schepen op de vaarweg. Dit vereiste in aanmerking nemend, heeft de Centrale Commissie in nauwe samenwerking met de Europese Commissie een nieuw identificatiesysteem voor de binnenschepen ontwikkeld.

Hiertoe heeft de Centrale Commissie een wijziging van het Politierglement en het Reglement onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) aangenomen, om een "uniek Europees scheepsidentificatie-nummer", doorgaans "ENI-nummer" genoemd, te implementeren (artikelen 2.17, 2.18 en 24.08 van het ROSR).

Het nieuwe systeem neemt grotendeels het momenteel op de Rijn geldende systeem over (officieel scheepsnummer, ook wel Europa nummer genoemd). Het is van toepassing op de schepen die over een Certificaat van onderzoek beschikken en op eenheden die aan de binnenvaartinformatiedienst (RIS) wensen deel te nemen. Een bijzonderheid is dat het nummer tijdens de gehele levensduur van het schip niet verandert, zelfs niet wanneer het vaartuig in een ander land wordt teboekgesteld. Het nummer wordt in het kader van het ROSR, met ingang van 1 april 2007, van toepassing op alle nieuwe eenheden. De bestaande schepen met een officieel scheepsnummer, behouden hun nummer dat voor de nieuwe nummering door een "0" wordt voorafgegaan.

De scheepseigenaren wordt erop gewezen dat het nieuwe nummer niet onmiddellijk op de opbouw van de Rijnschepen hoeft te worden gewijzigd, maar vanaf de verlenging van het Certificaat van onderzoek na 1 april 2007; ; een overgangperiode, die voldoende aan de omstandigheden is aangepast, zal nog worden bepaald.

## Ontwikkeling van de binnenvaart op de Rijn

### **I) Algemeen**

In 2006, heeft de binnenvaart van de effecten van een aanhoudende economische groei in Europa kunnen profiteren, vanwege de export naar Azië en het toegenomen verbruik binnen Europa. Verwacht wordt dat deze gunstige situatie voor de vraag naar vervoer de komende maanden voortduurt. Ondanks deze economische context, is in het eerste halfjaar 2006 het op de traditionele Rijn vervoerde volume in vergelijking met 2005 met 0,9% afgenomen en zijn de vervoersprestaties met 3,4% afgenomen.

Als een van de mogelijke doorslaggevende factoren dient, in het licht van de klimaatverandering, meer aandacht te worden besteed aan de waterstanden. Zoals reeds kon worden vastgesteld in de winter 2005-2006, is de scheepvaart op de Rijn bijzonder afhankelijk van de waterstanden. Daarom is het belangrijk overleg te plegen om zowel op het gebied van de scheepsbouw als van de infrastructuur oplossingen voor deze afhankelijkheid te zoeken.

Voorts bleef in de eerste drie maanden van 2006 de brandstofprijzen stijgen. Vanaf augustus begonnen de prijzen, in lijn met de aardoliemarkt, aanzienlijk te dalen. De post "brandstof" zal in 2006 bij de bedrijfskosten in vergelijking met voorgaande jaren zeker een record bereiken. Gezien de tendens die zich sinds augustus aftekent kan wel een verbetering van de situatie worden verwacht.

### **II) Situatie van de drogeladingvaart**

Globaal genomen is het in de drogelading vervoerde volume ten opzichte van het eerste halfjaar 2005 onveranderd gebleven. Het vervoerde volume in de meeste sectoren werd daarentegen door een daling gekenmerkt, met uitzondering van het vervoer van kolen en bouwmaterialen.

In het eerste halfjaar 2006 is het vervoer van kolen met +6,7% duidelijk toegenomen. Enerzijds is dit toe te schrijven aan de activiteit in de staalsector die na een kortstondige teruggang van de productie in 2005 opnieuw is toegenomen. Anderzijds wordt, vanwege de bijzonder hoge prijzen van de aardolieproducten, in de krachtcentrales de olie door kolen vervangen.

Gedurende meerdere jaren bleef het vervoerde volume in de sector van bouw en bouwmaterialen verminderen. Nu kan echter in het eerste halfjaar 2006 een toename van meer dan 6,6% worden waargenomen. Deze ontwikkeling is toe te schrijven aan een opleving in de sector van bouw en openbare werken in Duitsland, waar de conjunctuur jarenlang ongunstig was. Vanaf maart 2006 is in het bijzonder het vervoerde volume van zand en grind in de afvaart toegenomen.

### **III) Vervoer per container**

Ondanks de toegenomen containeroverslag (+ 8%) in de West-Europese zeehavens, in het bijzonder vanwege het handelsverkeer met China, is het globaal vervoerde volume op de traditionele Rijn slechts met 2,3% toegenomen. Het vervoer van volle containers is met 1,4% en van lege containers met 4% gestegen. Weliswaar werd het vervoer gedurende de eerste weken van het jaar enigszins beperkt vanwege de lage waterstanden, maar het beperkte groeipercentage van het vervoer op de Rijn is vooral toe te schrijven aan de problemen die zich bij de overslag in de zeehavens voordoen. Gedeeltelijk is dit een gevolg van de beperkte overslagcapaciteiten in de zeehavens, maar daarnaast deden zich in Rotterdam problemen voor met het dataverkeer.

Het overgeslagen volume in de Noord-Duitse zeehavens (Hamburg en Bremen) is met 12,2% toegenomen, terwijl dat volume in de ARA-havens slechts met 7% is gestegen. Deze tendens kan ook bij andere goederen van de drogelandingssector worden waargenomen. Vaak gaat dit gepaard met een afname van de aanvoer van dit soort goederen in de ARA-havens. Deze ontwikkeling is niet bevorderlijk voor de Rijnvaart.

### **IV) Tankvaart**

Het vervoerde volume in de sector van de tankvaart is globaal afgenomen met 4,5%, zowel om conjuncturele als structurele redenen.

In het bijzonder dient de afname van 5,9% van de vervoerde aardolieproducten in het eerste halfjaar 2006 te worden opgemerkt. In het begin van het jaar waren de lage waterstanden de oorzaak van de beperking van het vervoer met dubbelwandige schepen terwijl de vraag naar vervoer aanhield. Op het structurele vlak heeft vooral de modernisering van een raffinaderij in Zwitserland, Wallis, een langdurige uitwerking op het vervoer van benzine over de Rijn ten gevolge: nu wordt de olie voortaan ter plekke geraffineerd en tegelijkertijd wordt de zware stookolie minder geëxporteerd. Voor het verbruik van benzine en stookolie is West-Europa is de tendens op langere termijn ook dalend.

Het vervoer voor de chemische sector is met 0,9% afgenomen, maar aangezien de conjunctuur in deze sector opnieuw opleeft, bestaat de hoop dat de vraag naar vervoer in de komende maanden weer zal toenemen.

### **Erkenning van buiten de Rijnsoeverstaten geldende vaarbewijzen**

Momenteel moet iedereen die een schip op de Rijn wil voeren in het bezit zijn van een Rijnpatent. Deze situatie zou binnenkort moeten gaan veranderen. Ingevolge het aannemen van het Aanvullend Protocol nr. 7, zal de Centrale Commissie binnenkort de geldigheid op de Rijn van andere vaarbewijzen erkennen. Normaliter zouden de eerste erkenningen begin 2007 uitgesproken moeten worden. De houders van nationale buiten de Rijnsoeverstaten geldende vaarbewijzen mogen dan op de Rijn varen.

Tijdens de plenaire najaarsvergadering is een eerste stap in die richting gedaan.

- Reeds nu is het mogelijk op het riviergedeelte Bazel-Iffezheim een schip te voeren zonder Rijnpatent. Daarvoor voldoet een gemeenschappelijk vaarbewijs, dat overeenkomstig de bijlage I van de Richtlijn van de Raad 91/672/EEG of overeenkomstig de Richtlijn van de Raad nr. 96/50/EG is afgegeven.
- Voorts zijn de Roemeense vaarbewijzen van de categorieën A, B et C overeenkomstig artikel 3.05, derde lid, van het Reglement Rijnpatenten, als gelijkwaardig aan het grote patent erkend. Volgens dit artikel is het eenvoudiger voor de houders van dergelijke vaarbewijzen om in het bezit te komen van een Rijnpatent. Concreet komt het er op neer dat de houders van Roemeense vaarbewijzen voortaan niet meer hun kennis van de op de Rijn geldende voorschriften noch de voor het verkrijgen van het grote patent vereiste bekendheid met het riviergedeelte hoeven aan te tonen.

### **Editie 2.0 van de Inland ECDIS standaard ingevoerd**

De systemen voor elektronische weergave van binnenvaartkaarten en de daaraan verbonden informatie (Inland ECDIS) dragen bij aan een grotere veiligheid van de binnenvaart. Door het verstrekken van meer gedetailleerde informatie en het weergeven van de werkelijk beschikbare vaarwegafmetingen bieden deze systemen bovendien de mogelijkheid de inzet van de schepen en het gebruik, van de vaarwegen te optimaliseren. De CCR heeft in het voorjaar 2001 een eerste editie van de standaard aangenomen. Vervolgens werd tijdens haar najaarszitting een nieuwe redactie van de standaard aangenomen, die de Groep Deskundigen Inland ECDIS had voorbereid. Deze nieuwe standaard houdt rekening met de ontwikkeling van de wereldwijde harmonisatie van de elektronische kaarten voor de binnenvaart, het betrekken daarvan in de procedures van Internationale Hydrografische Organisatie (IHO), de noodzaak om navigatiekaarten te certificeren, alsmede de wijzigingen die noodzakelijk zijn gebleken na de praktische toepassing van Inland-ECDIS in het scheepsbedrijf tijdens de afgelopen jaren. Andere internationale organisaties zoals de Europese Gemeenschap, de ECE/VN en de Donaucommissie overwegen ook de standaard of de nieuwe editie in te voeren.

Een elektronische kaart voor toepassing in de scheepvaart (navigatiemodus - integratie van een radarbeeld en een elektronische kaart op een beeldscherm), moet over een minimuminhoud beschikken en de werkelijke omstandigheden op de waterweg correct weergeven. Daarom heeft de CCR besloten dat voortaan de autoriteit die tot het vervaardigen van navigatiekaarten voor de respectievelijke vaarweg of sector daarvan is bevoegd (bevoegde autoriteit), iedere kaart op de conformiteit moet testen en na bevestiging van de conformiteit deze van een certificaat moet voorzien. Zo kan zowel de schipper als de politiedienst de conformiteit van een kaart voor de navigatiemodus op eenvoudige wijze vaststellen.

Naast de Europese Groep deskundigen Inland-ECDIS, die voor de regelmatige aanpassing van de standaard zorgt, is een internationale Inland-ENC harmonisatiegroep (IEHG) ingesteld, die in het bijzonder de productspecificaties van de standaard wereldwijd harmoniseert.

### **De CCR onderzoekt de uitbreiding van het elektronisch melden in de Rijnvaart**

Het uitwisselen van elektronische gegevens in de binnenvaart kan aanzienlijk bijdragen tot een vermindering van de werkbelasting van de betrokken partijen en tegelijkertijd tot een verbetering de integriteit van de overgedragen gegevens. Daarom overweegt de CCR de door haar in 2003 besloten standaard voor elektronische meldingen in de binnenvaart in de toekomst uit te breiden en het uitwisselen van bepaalde veiligheidsrelevante gegevens aan de verkeersposten voor te schrijven.

De CCR heeft bij de plenaire vergadering aan haar Comité Politierglement opdracht gegeven

1. voorstellen ter uitbreiding van de standaard met aanvullende meldingen over de lading en de personen aan boord evenals andere aspecten, uit te werken; deze opdracht zal door de RIS-werkgroep in samenwerking met de bestaande internationale groep deskundigen Electronic Reporting worden uitgevoerd ;
2. tot de plenaire voorjaarsvergadering 2007 voorstellen uit te laten werken, waarmee de in het Politierglement voorgeschreven meldingen langs elektronische weg volgens deze standaard geleidelijk en rekening houdend met de beschikbare installaties, bindend in het reglement wordt vastgelegd; deze maatregel zal eerst op containerschepen worden toegepast; dit onderzoek zal door de werkgroep Politierglement en in samenwerking met het bedrijfsleven worden uitgevoerd.

Verder heeft de CCR de standaard voor elektronische meldingen in de binnenvaart op voorstel van een internationale Groep Deskundigen verder ontwikkeld om de praktische ervaringen bij het toepassen van de standaard in aanmerking te nemen. Ook andere internationale organisaties, zoals de Europese Gemeenschap, overwegen de standaard of de nieuwe editie daarvan in te voeren.

### **Meer veiligheid door verhoogde eisen aan stuurinrichtingen op binnenschepen**

Het is algemeen bekend dat de binnenvaart een bijzondere veilige vervoerswijze is. Teneinde het ongevalrisico verder te verminderen, heeft de CCR de eisen aan de stuurinrichtingen nog verder herzien, storing in deze inrichtingen is namelijk een van de belangrijkste oorzaken van ongevallen in de binnenvaart.

De CCR heeft de overeenkomstige eisen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, die sinds meer dan tien jaar praktisch ongewijzigd waren gebleven, hiertoe aangepast. Met deze aanpassing wordt de technische vooruitgang evenals de praktische toepassing in gereputeerde binnenvaartbedrijven in aanmerking genomen.

De CCR heeft tevens besloten tot de definitieve overname van een groot aantal voorschriften van tijdelijke aard in het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, om bij te dragen aan de transparantie van het Reglement. Verdere wijzigingen resulteren uit de harmonisatie van de voorschriften van de toekomstige gemeenschappelijke richtlijn over de technische voorschriften voor binnenschepen, die de gemeenschappelijke Groep Deskundigen van de CCR en de Europese Unie hebben uitgewerkt.