



PERSBERICHT

De Centrale Commissie is op 31 mei 2007 voor haar voorjaarsvergadering bijeengekomen.

1. Implementatie van de Verklaring van Bazel

Ter gelegenheid van deze vergadering is kennis genomen van het verslag van haar voorzitter, ambassadeur Paul Seger, hoofd van de Zwitserse delegatie, over de maatregelen die zijn getroffen om de in de “Verklaring van Bazel” van 16 mei 2006 van de Ministers van de CCR-lidstaten vermelde doelstellingen te implementeren.

De delegaties verheugen zich over de initiatieven die de binnenvaart neemt met het oog op een grote aandacht aan het milieu, in het bijzonder ten aanzien van het gebruik van zwavelarme gasolie en de vermindering van emissies van scheidingsmotoren en wat betreft de inzet van dubbelwandige schepen.

De plenaire vergadering werd tevens in kennis gesteld van het lopende overleg ter rationalisering en vereenvoudiging van de CCR-reglementen. Dit werk neemt de toenemende harmonisatie op Europees niveau van de geldende voorschriften voor de binnenvaart in aanmerking, evenals een steeds hechtere onderlinge vervoering tussen de Rijnreglementen en de communautaire reglementen.

2. Erkenning van buiten de Rijnsoeverstaten geldende vaarbewijzen

De Centrale Commissie heeft besluiten aangenomen, waarmee wordt beoogd de houders van buiten de Rijnsoeverstaten geldende vaarbewijzen de mogelijkheid te bieden een schip op de Rijn te voeren. Hiertoe werden de praktische procedures voor deze erkenning vastgesteld.

Zo is een nieuwe en belangrijke stap in de richting van de harmonisatie van het Europees binnenvaartrecht gedaan, hetgeen reeds nu de uitoefening van het beroep en de mobiliteit van de schippers bevordert. Voorts zijn, ter vereenvoudiging en rationalisering van de regelgeving, twee tot op heden specifieke reglementen, één over de Rijnpatenten en een ander over de Radarpatenten, in één enkel reglement samengevoegd. Het nieuwe reglement, “Reglement betreffende de patenten voor de scheepvaart op de Rijn” genoemd, geldt met ingang van 1 april 2008.

3. Zwavelarme brandstof voor de binnenvaart

De CCR stelt, gesteund op de resultaten van haar ronde tafel van 3 mei 2007, maatregelen ter bevordering van een aanzienlijke en snelle verlaging van het zwavelgehalte in brandstof voor binnenschepen voor (zie bijlage voor de details van deze maatregelen). Zij zal actief deelnemen aan de studies over de compatibiliteit van oudere motoren en deze zwavelarme brandstof evenals over de effecten van de toevoeging van bio-brandstof in de context van de binnenvaart.

4. Passagiersschepen

Voorts heeft de CCR kennis genomen van de bijdrage van een vertegenwoordiger van de passagiersvaart, de heer Straubhaar, vertegenwoordiger van IG RiverCruise, over de ontwikkeling van deze sector en de daarmee gepaard gaande vraagstukken. De delegaties hebben de bijzonder snelle ontwikkeling van deze activiteit opgemerkt. De Europese vloot van hotelschepen telt momenteel ca. 350 eenheden, dat wil zeggen meer dan 30.000 bedden. Deze cijfers zullen de komende jaren nog meer stijgen, want deze activiteit boekt een groot succes bij het publiek, zowel in Europa als daarbuiten, met name in Amerika. De CCR zet, in samenwerking met de betrokken sector en met de communautaire instellingen, het onderzoek van het reglementaire kader van deze activiteit voort, opdat de veiligheid van de passagiers optimaal wordt gewaarborgd.

5. Economische situatie in de Rijnvaart

De plenaire vergadering heeft genoteerd dat het jaar 2006 zowel voor de drogelading als in de tankvaart werd gekenmerkt door een aanhoudende vraag naar vervoer en door vrachtprijzen met een licht stijgende tendens, vooral voor de drogelading; in de tankvaart liet deze ontwikkeling wat meer schommelingen zien.

Bij de exploitatiekosten is de post "brandstof" in 2006 erg hoog gebleven, zij het dat in september, een periode van grote activiteit, de duidelijk gedaalde prijzen voor enige verlichting zorgden.

Het in de vaart brengen van nieuwe eenheden zette zich in 2006 in een hoog tempo voort. Al sinds enige tijd kan een volledige bezetting van de productiecapaciteit van scheepswerven en toeleveranciers van scheepsuitrustingen worden geconstateerd. Dit zou zich voort kunnen zetten, gezien de groeiende vraag naar dubbelwandige tankschepen, met het oog op de nieuwe indelingscriteria van stoffen voor het vervoer in dubbelwandige schepen die vanaf 2009 en 2018 gaan gelden.

In 2006 was de impact van de overbelasting bij de containeroverslag tussen de zeeterminals en de binnenvaart duidelijk merkbaar. Hierdoor heeft de Rijnvaart slechts in geringe mate geprofiteerd van de sterke toename op de containervervoersmarkt en dat terwijl, over het algemeen genomen, de waterstanden gunstig waren.

In het licht van de algemene economische perspectieven in West-Europa en op wereldniveau wordt voor 2007 in alle sectoren die gebruik maken van de Rijnvaart, een aanhoudende vraag naar vervoer verwacht.

6. De Centrale Commissie standaardiseert AIS-apparatuur voor de binnenvaart

Ter gelegenheid van de voorjaarszitting heeft de CCR controlevoorschriften voor in de binnenvaart gebruikte AIS-apparatuur aangenomen. De CCR verwacht dat deze in de zeevaart reeds verplichte apparatuur, in de komende maanden ook in de binnenvaart steeds meer gebruikt zal worden en dat het gebruik daarvan aan boord van binnenschepen, net als de marifoon, over enkele jaren vanzelfsprekend zal zijn. Inland AIS, het op de binnenvaart afgestemde automatische identificatiesysteem, is het meest verbreide automatische systeem voor het volgen en opsporen van schepen. Met de invoering van dat systeem worden de veiligheid en het goede verloop van de scheepvaartverkeer evenals de bescherming van het milieu verder verbeterd.

Door de vroegtijdige aanneming van de standaard hoopt de CCR aan de ontwikkelaars en de gebruikers de noodzakelijke zekerheden voor hun planning en investeringen te bieden en het invoeren van het Inland AIS-systeem ook op andere vaarwegen dan de Rijn te bevorderen.

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
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>

BIJLAGEN

(voor de gespecialiseerde pers)

Aanneming van nieuwe normen betreffende brandstof voor de binnenvaart

- Standpunt van de CCR -

De invoering van zwavelarme brandstof voor de binnenvaart is in het licht van een beperking van de uitstoot van scheepsmotoren een belangrijke doelstelling voor de versterking van het milieuvriendelijke karakter van deze vervoerswijze en onmisbaar als voorwaarde voor de invoering van technologieën voor de nabehandeling van uitlaatgassen.

De CCR stelt daarbij, gesteund op de resultaten van de ronde tafel van Straatsburg van 3 mei 2007 en waar vertegenwoordigers van alle betrokken partijen, alsmede de verantwoordelijke directie van de Europese Commissie aan deelnamen, de volgende maatregelen voor:

- een overgang in één enkele fase (na de voor 2008 voorziene reductie) naar een zwavelgehalte van 10 ppm en dit zo snel als mogelijk,
- voortzetting, in afstemming met de CCR, van onderzoek naar de compatibiliteit van zwavelarme brandstof met oude motoren,
- aanvaarding van een met EN 590 vergelijkbare kwaliteitsnorm voor de brandstof van de binnenvaart,
- in principe steun voor de toevoeging van bio-brandstof; in het bijzonder bij een gehalte van meer dan 5% dienen in ieder geval vooraf aanvullende studies te worden gedaan naar de effecten van deze brandstof in de bijzondere context van de binnenvaart,
- gebruik van zwavelarme brandstof op uniforme wijze voor het geheel van het binnenvaartnetwerk met de mogelijkheid van een versnelde invoering voor afgescheiden wateren.

De CCR roept de bij de binnenvaart betrokken landen en de instellingen van de Europese Unie op dit standpunt te steunen. Zij neemt op zich de resultaten van genoemde onderzoeken aan alle geïnteresseerden beschikbaar te stellen.

Erkenning door de Centrale Commissie van buiten de Rijnsoeverstaten geldende vaarbewijzen

De Centrale Commissie werkt, uitgaande van het Aanvullend Protocol nr. 7 bij de Herziene Rijnvaartakte, aan het tot stand brengen van een procedure voor de erkenning op de Rijn van buiten de Rijnsoeverstaten geldende vaarbewijzen en radargetuigschriften, hetgeen de verplichtingen van het bedrijfsleven zou moeten vereenvoudigen en zo de ontwikkeling van een grote Europese binnenvaartmarkt zou moeten bevorderen.

Tijdens de plenaire voorjaarsvergadering 2007 is een nieuwe stap in die richting gedaan. De Centrale Commissie heeft een herziene versie van het Reglement Rijnpatenten en van het Reglement Radarpatenten aangenomen, waarmee wordt beoogd de voorschriften aan de komende erkenningen aan te passen. Voorts heeft de CCR, die belang hecht aan een zo eenvoudig, duidelijk en geharmoniseerd mogelijk juridisch kader voor de Rijnvaart, het Reglement Rijnpatenten en het Reglement Radarpatenten in één enkel reglement samengevoegd, dat nu het Reglement betreffende de patenten voor de scheepvaart op de Rijn" heet. Dat nieuwe reglement, dat het Reglement betreffende het verlenen van Rijnpatenten en het Reglement betreffende het verlenen van radarpatenten vervangt, geldt vanaf 1 april 2008.

Bovendien zijn toepassingsbepalingen aangenomen voor staten die een aanvraag tot erkenning op de Rijn van hun nationale vaarbewijzen en getuigschriften wensen in te dienen. In het desbetreffende besluit worden de modaliteiten en criteria vermeld, volgens welke de aanvragen door de CCR worden onderzocht. De eerste besluiten tot erkenning zouden in het najaar 2007 moeten worden genomen, en vanaf het voorjaar 2008 moeten gelden.

Economische situatie in de Rijnvaart

De vraag naar vervoer op de Rijn is in 2006 toegenomen, dankzij een groeipercentage van het BBP in de eurozone dat in 2006 2,7% heeft bereikt. Zo is in 2006 het vervoerde volume op de traditionele Rijn met 3% toegenomen en tijdens het tweede halfjaar 2006 zelfs met meer dan 8% ten opzichte van het tweede halfjaar 2005, toen bijzonder lage waterstanden geregistreerd werden. Voor 2007 zijn de vooruitzichten voor de economische groei van de eurozone optimistisch, zodat de vraag naar vervoer op de Rijn aanhoudend zou moeten blijven.

De in 2006 geregistreerde perioden met lage waterstanden waren niet zo langdurig als in 2005. In de loop van het tweede halfjaar 2006 daalde de brandstofprijs ten opzichte van het hoogste niveau dat in augustus werd bereikt. Deze dalende tendens zette zich voort tot eind januari, waarna de prijzen weer begonnen te stijgen. Over het gehele jaar 2006 genomen kan worden geconstateerd dat de gasolieprijs gemiddeld 12% hoger was dan in 2005, ondanks de in de loop van het laatste kwartaal geregistreerde daling van de prijzen.

Het vervoer van goederen dat over het gehele jaar genomen het meest is toegenomen betreft in het bijzonder de staalproducten met +5%, de kolen met +7,6%, het zand en grind met +10% en voor de tankvaart de chemische sector met +2%. Deze groeicijfers zijn zonder uitzondering terug te voeren op de sterke ontwikkeling in de desbetreffende industriesectoren.

Het containervervoer is op de traditionele Rijn iets teruggelopen (1%) terwijl de aanvoer in de zeehavens een toename van het volume hebben geregistreerd; in Rotterdam meer dan 4%, in Antwerpen meer dan 8% en in Amsterdam zelfs een verdrievoudiging van het volume ten opzichte van 2005. Vooral de haven van Rotterdam is haar capaciteitsgrens nabij. Op de Rijn is het vervoer van lege containers in 2006 verminderd met 8,5%, terwijl het vervoer van volle containers met bijna 3% is gestegen, in het bijzonder in de afvaart.

Sinds het eerste kwartaal van 2007 lijkt het vervoer op de Rijn weer toe te nemen, de negatieve gevolgen van het ongeval bij Keulen in maart buiten beschouwing latend. In de ARA havens blijft in 2007 de aanvoer sterk toenemen en het is nu aan de Rijnvaart om van die bijzonder gunstige conjunctuur profijt te trekken.

Het in de vaart brengen van nieuwe eenheden zette zich in 2006 in een hoog tempo voort. Alhoewel voor de tankvaart het aantal in de vaart gebrachte eenheden op de markt in vergelijking met 2005 gehalveerd is, is die tijdelijke vermindering niet het gevolg van een restrictiever investeringsbeleid van de exploitanten. De oorzaak ligt eerder bij de productiecapaciteiten van de scheepswerven en bij de toeleveranciers van scheepsuitrustingen, die beide het hoofd moeten bieden aan een bijzonder grote vraag naar nieuwbouw op de wereldmarkt. Al sinds enige tijd hebben zij het maximum van hun capaciteit bereikt. Verwacht wordt dat in 2007 weer een groot aantal eenheden in de vaart wordt gebracht.

Met het oog op de nieuwe indelingscriteria voor het vervoer van stoffen in dubbelwandige schepen die vanaf 2009 en 2018 gaan gelden, zal de tankvloot de volle bouwcapaciteit moeten benutten, dat wil zeggen circa 60 eenheden per jaar, om uiterlijk 2018 vernieuwd te kunnen zijn.

De Centrale Commissie standaardiseert AIS-apparatuur voor de binnenvaart

Ter gelegenheid van de voorjaarszitting heeft de CCR vereisten en controlevoorschriften voor in de binnenvaart gebruikte AIS-apparatuur aangenomen. De CCR verwacht dat deze in de zeevaart reeds verplichte apparatuur, in de komende maanden ook in de binnenvaart steeds meer gebruikt zal worden en dat het gebruik daarvan aan boord van binnenschepen, net als de marifoon, over enkele jaren vanzelfsprekend zal zijn.

Inland AIS, het op de binnenvaart afgestemde automatische identificatiesysteem, is het meest verbreide automatische systeem voor het volgen en opsporen van schepen. Met de invoering van dat systeem worden de veiligheid en het goede verloop van de scheepvaartverkeer evenals de bescherming van het milieu verder verbeterd. Door de vroegtijdige aanneming van de standaard hoopt de CCR aan de ontwikkelaars en de gebruikers de noodzakelijke zekerheden voor hun planning en investeringen te bieden en het invoeren van het Inland AIS-systeem ook op andere vaarwegen dan de Rijn te bevorderen. De teststandaard voor Inland AIS neemt zoveel mogelijk de actuele vereisten voor AIS-apparatuur op zeeschepen in aanmerking, opdat deze AIS-apparatuur probleemloos aan de specifieke behoeften van de binnenvaart aangepast kan worden en de typegoedkeuringprocedures voor Inland AIS-apparatuur zo eenvoudig mogelijk kunnen verlopen.

De Centrale Commissie voorziet bovendien,

- met ingang van 1 april 2008 uitsluitend nog de inbouw van AIS-apparatuur die aan deze Standaard voldoet, op Rijnvaartschepen toe te staan,
- nog tot 31 december 2011 het gebruik van IMO Class A Transponders die op binnenschepen tot en met 31 maart 2008 aantoonbaar werden ingebouwd of die op zeeschepen zijn ingebouwd, toe te staan.

De expertgroep "Tracking and Tracing on Inland Waterways" heeft de standaard ontworpen en zal indien noodzakelijk ook voorstellen voor de regelmatige aanpassing daarvan uitwerken. De CCR stelt voor de standaard in de Richtlijn 2006/87/EG over de technische voorschriften voor binnenschepen op te nemen, om de toepassing van uniforme voorschriften voor de typegoedkeuring en de inbouw van Inland AIS-apparatuur op alle binnenvaarwegen van de Europese Unie te waarborgen.

Met het aannemen van de teststandaard evenals met de nog volgende wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement en van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn worden de voorwaarden voor een veilig gebruik van Inland-AIS in de toekomst gecreëerd. Het aannemen van deze standaard houdt geen verplichting tot uitrusten van de schepen in.

De Standaard, voluit genoemd "Inland AIS-apparatuur op binnenschepen overeenkomstig de standaard Volgen en opsporen van schepen in de binnenvaart – bedrijfs- en vermogensvereisten, testmethoden en vereiste testresultaten (Teststandaard voor Inland AIS)", zal de komende weken op de website van de CCR worden gepubliceerd,