



CC/CP (07) 5 – Final
10 december 2007

fr/de/nl

PERSBERICHT

De Centrale Commissie is op 5 en 6 december 2007 voor haar plenaire najaarsvergadering bijeengekomen.

Deze bijeenkomst werd in het bijzonder gewijd aan het opmaken van de balans van de werkzaamheden onder Zwitsers voorzitterschap tijdens de laatste twee jaren (2006-2007) en aan het vaststellen van de prioriteiten bij de werkzaamheden voor de komende jaren (2008-2009) onder Duits voorzitterschap.

De gedelegeerden spraken hun bijzondere dank uit aan de heer Seger, ambassadeur van Zwitserland en hoofd van de Zwitserse delegatie, voor zijn inzet gedurende zijn voorzitterschap dat door de aanneming van de ministeriële Verklaring van Bazel van 16 mei 2006, het begin van de reorganisatie van de CCR-Rijnvaartvoorschriften en verschillende succesvolle bijeenkomsten op het gebied van zwavelarme brandstof en dubbelwandige schepen in de binnenvaart, werd gemarkeerd.

Het Duitse voorzitterschap dat op 1 januari 2008 begint, wil

- de historisch gegroeide, toonaangevende rol van de CCR in de Europese binnenvaart versterken en gericht verder uitbreiden;
- ertoe bijdragen, dat de CCR doorslaggevende impulsen voor het Europese binnenvaartbeleid geeft en dit op actieve wijze mede vorm geeft.

Inhoudelijke zwaartepunten van het Duitse voorzitterschap liggen bij de milieubescherming en de klimaatsverandering. In het bijzonder zal het zich inzetten voor het invoeren van strengere grenswaarden voor de uitstoot van scheepsmotoren en voor het vroegtijdig in aanmerking nemen van de effecten van de klimaatveranderingen op de binnenvaart. Een internationaal congres over de "klimaatveranderingen en de Rijnvaart" is in het eerste halfjaar 2009 gepland. Ook de internationale samenwerking, in het bijzonder met de Europese Commissie, de Donaucommissie en de Internationale Commissie voor de Bescherming van de Rijn zal verder moeten worden versterkt.

Tot de op deze plenaire vergadering behandelde vraagstukken behoort ook de aanneming van voorschriften voor de toelating en het gebruik van apparatuur voor de automatische herkenning en lokalisering van schepen in de binnenvaart. Voorts heeft de CCR besloten, voor containerschepen de voorgeschreven meldingen in elektronische vorm verplicht te stellen. Deze verplichting zal geleidelijk tot andere schepen worden uitgebreid. Ten slotte heeft de CCR haar werkzaamheden ter bevordering van een Europese harmonisatie van de technische reglementen voor de binnenvaart voortgezet door het scheppen van de voorwaarden waaronder een erkenning op de Rijn van buiten de Rijn geldende scheepscertificaten.

Voor meer informatie wendt u zich gaarne tot:

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart,
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
Internet : <http://www.ccr-zkr.org>

BIJLAGEN

(bestemd voor de gespecialiseerde pers)

Economische situatie in de Rijnvaart

I. Algemeen

In de loop van het eerste halfjaar 2007 heeft in het bijzonder de drogeladingvaart kunnen profiteren van een gunstige economische situatie in West-Europa. Daarentegen heeft de tankvaart een afname van het vervoerde volume geregistreerd. In deze context leidde dat tot een toename van circa 3% van het totaal vervoerde volume van goederen op de traditionele Rijn. In de loop van de zomer zette deze gunstige tendens voor de drogeladingvaart zich voort en pas tegen het najaar begonnen de waterstanden te schommelen, hetgeen enige invloed op het vervoer had. Momenteel ontwikkelt de vraag naar vervoer zich gunstig. De eventuele gevolgen van een geringe vertraging van de groei in West-Europa, vermoedelijk resulterend uit de conjuncturele ontwikkeling in de Verenigde Staten, kunnen momenteel nog niet worden geëvalueerd.

II. Vervoerde goederen

Voor het vervoer betreffende de landbouwsector dat circa 11% van het vervoerde volume op de Rijn vertegenwoordigt werden contrasten geconstateerd, hetgeen samenhangt met de prijsschommelingen op de markt. In 2008 kan een toename van het vervoer van tarwe worden verwacht.

Het traditionele vervoer van goederen in de Rijnvaart, waaronder bouwmaterialen en goederen betreffende de staalnijverheid, vertegenwoordigen globaal meer dan 40% van het vervoerde volume. Dit vervoer heeft zich gunstig ontwikkeld met een toename van bijna 7% ten opzichte van het voorafgaande jaar, hetgeen is terug te voeren op de gunstige economische conjunctuur. Deze tendens zou zich in de komende maanden moeten voortzetten.

Het vervoer met betrekking tot de energiesector, dat bijna 30% van het vervoerde volume vertegenwoordigt, is in de loop van het eerste halfjaar 2007 met 5% gedaald. Daarbij is het vervoer van kolen verminderd, in het bijzonder vanwege de bijzonder zachte winter en de aanwezige voorraden. Toch zijn de vooruitzichten voor het vervoer van kolen op middellange termijn goed, het energiebeleid van Duitsland, waar voor de krachtcentrales steeds meer op kolen zal worden overgegaan, en de stijgende aardolieprijzen in aanmerking nemend. Verder is het vervoer van aardolieproducten globaal met 6% verminderd.

Het vervoer van chemische producten, dat circa 9% van het vervoerde volume vertegenwoordigt, is met bijna 9% gestegen vanwege de positieve ontwikkeling van deze sector die zich de komende maanden zou moeten voortzetten.

Het vervoer van producten per container vertegenwoordigt momenteel meer dan 9% van het vervoerde volume op de Rijn.

De knelpunten voor de binnenvaart bij de overslag in Rotterdam en waarvoor nog steeds geen afdoende oplossing is gevonden, hebben een nogal ongunstige ontwikkeling van de conjunctuur veroorzaakt. Daardoor is het vervoerd volume op de Rijn in TEU in deze periode enigszins teruggelopen, alhoewel het aandeel geladen containers is gestegen. Tegelijkertijd blijft de containeroverslag in de ARA-havens met dubbele cijfers toenemen, hetgeen tot gevolg heeft dat de binnenvaart marktaandeel verliest.

Verder dient te worden opgemerkt dat een aantal inlandterminals ook tekenen van overbelasting beginnen te tonen.

In deze context van sterke groei van het vervoer per container, die van structurele aard is, lijken alleen oplossingen op middellange en op lange termijn mogelijk. Dat houdt in dat ingrijpende suprastructurele maatregelen getroffen moeten worden om de capaciteit van de overslagplaatsen te vergroten en hun functionaliteit in een multimodale context te rationaliseren.

III. Exploitatieomstandigheden

In het eerste halfjaar en tot het eind van de zomer 2007 waren er praktisch geen perioden met lage waterstanden op de Rijn. Onder deze omstandigheden kon tot in de zomer de laadruimte op redelijk optimale wijze worden geëxploiteerd. In de loop van de herfst werden grotere schommelingen van de waterstanden geregistreerd. Op sommige riviergedeelten werd de scheepvaart zelfs enkele dagen gestremd, voordat vervolgens in september een periode van lage waterstand begon.

Na een tijdelijke daling in het laatste kwartaal 2006, zijn de brandstofprijzen reeds begin januari 2007 opnieuw gaan stijgen. Sinds augustus 2007 zette deze prijsstijging zich voort en bereikte in de afgelopen weken recordniveaus. Zo werd in de loop van de eerste 10 maanden van het jaar een stijging van circa 25% geregistreerd. Deze ontwikkeling van de brandstofprijzen vormt een factor van onzekerheid op het niveau van de exploitatie vooral omdat tot nu toe niets duidt op een eventuele wijziging van deze tendens en omdat, de context van de aardoliemarkt op wereldniveau in aanmerking nemend, het om een tendens van structurele aard gaat. De omvang van de post "brandstof" die al aanzienlijk was geworden bij exploitatiekosten, zal wellicht blijven toenemen.

IV. Aanbod scheepsruimte

Betreffende het aantal nieuw in gebruik genomen eenheden lijken de beschikbare gegevens te duiden op een minder aanhoudend ritme.

Verdere verbetering van de scheepvaartomstandigheden op de Rijn

De scheepvaartomstandigheden op de Rijn worden verder verbeterd! De Centrale Commissie heeft ter gelegenheid van haar najaarszitting kennis genomen van deze verheugende mededeling van haar lidstaten Duitsland en Nederland. De door deze staten genomen maatregelen waarborgen de veiligheid en het goede verloop van de scheepvaart ook bij een constant toenemend verkeer op deze belangrijkste vaarweg van Europa.

Tot de belangrijkste maatregelen behoren de sedimentaanvulling en de stabilisering van de rivierbedding. Dit komt niet alleen ten goede van de scheepvaart maar heeft ook beduidend positieve uitwerkingen op de ecologie van het stroomgebied van de Rijn, aangezien zo het "ingraven" van de Rijn en de daaraan verbonden verlaging van de grondwaterspiegel wordt tegengegaan. Het bedrijfsleven zal zeker verheugd zijn over de maatregelen op de Nederlandse Rijn waar stuwen en sluisen grondig worden gerenoveerd en het aantal parkeerplaatsen voor auto's en ligplaatsen voor de scheepvaart wordt vergroot. Alle maatregelen worden uitgevoerd onder de voorwaarde dat het milieu niet wordt geschaad, en zelfs in tegendeel, voor zover mogelijk door het gebruik van zogenaamde "win-win" situaties, er ecologisch gezien op vooruit gaat.

De Centrale Commissie reglementeert de goedkeuring van AIS-apparatuur voor de binnenvaart

Ter gelegenheid van haar najaarszitting heeft de CCR de voorschriften over het goedkeuren en inbouwen van AIS-apparatuur voor het gebruik in de Rijnvaart aangenomen. De CCR verwacht dat deze apparatuur, die in de zeevaart al verplicht is ingevoerd, binnen enkele jaren net zo vanzelfsprekend op binnenschepen wordt aangetroffen als momenteel het geval is voor marifoons en evenzo het goede verloop en de veiligheid van de binnenvaart aanzienlijk zal verbeteren.

Inland AIS, het op de binnenvaart afgestemde automatische identificatiesysteem, is het meest verbreide automatische systeem voor het volgen en herkennen van schepen. De CCR beoogt, na de vroegtijdige aanneming van de vereisten en controlevoorschriften (Teststandaard) in het voorjaar dit jaar, met de thans besloten voorschriften voor de goedkeuring en de inbouw, duidelijke en betrouwbare randvoorwaarden voor het invoeren van Inland AIS-apparatuur op de Rijn te creëren alsmede het gebruik van AIS op andere waterwegen te bevorderen. Teneinde de veiligheid bij het gebruik van deze voor de binnenvaart nieuwe technologie te waarborgen en de scheepseigenaren als gebruikers te beschermen tegen niet-conforme apparatuur, heeft de CCR besloten tot de invoering van een procedure voor typegoedkeuring. Aangezien de vereisten voor Inland AIS zoveel mogelijk de actuele vereisten voor AIS-apparatuur op zeeschepen in aanmerking nemen, kan deze apparatuur probleemloos aan de specifieke behoeften van de binnenvaart worden aangepast en kunnen de typegoedkeuringprocedures voor Inland AIS-apparatuur met minimale bijkomende moeite worden uitgevoerd.

De Centrale Commissie zal met deze voorschriften

- vanaf 1 april 2008 uitsluitend nog de inbouw van AIS-apparatuur op schepen van de Rijnvaart toelaten, waarvoor met een typegoedkeuringprocedure is bewezen dat zij aan de Teststandaard voldoen,
- nog tot 31 december 2011 het gebruik van IMO Class A Transponders toe te staan die aantoonbaar tot en met 31 maart 2008 op binnenschepen werden ingebouwd of die op zeeschepen zijn ingebouwd.

De CCR stelt voor de nu aangenomen voorschriften ook 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 in het voorjaar dit jaar evenals met de nu aangenomen wijzigingen van het Rijnvaartpolitie-reglement en van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn zijn de voorwaarden voor een veilig gebruik van Inland AIS gecreëerd. Deze wijzigingen van de Rijnvaartreglementen houden geen verplichting tot het uitrusten van de schepen in.

De in dit voorjaar aangenomen Teststandaard, 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)", is reeds op de website van de CCR (www.ccr-zkr.org) gepubliceerd; de nu aangenomen wijzigingen van de Rijnvaartreglementen zullen de komende weken op de website worden gepubliceerd. Met het invoeren van de Inland AIS toont de CCR opnieuw, dat zij in nauwe samenwerking met de instanties van haar lidstaten en het bedrijfsleven, het voortouw neemt in de Europese binnenvaart. Door innovatie bevordert de CCR de ontwikkeling van een veilige, rendabele en moderne binnenvaart.

Erkenning van buiten de Rijnoverstaten geldende scheepscertificaten

De Centrale Commissie heeft op grond van het Aanvullend Protocol nr.7 bij de Herziene Rijnvaartakte het proces van erkenning van andere scheepscertificaten dan het certificaat van onderzoek in gang gezet, hetgeen aan de vereenvoudiging van de verplichtingen van de scheepsexploitanten en zo aan de verwezenlijking van de uniforme Europese binnenvaartmarkt zal bijdragen.

Bij de najaarszitting van 2007 heeft de Centrale Commissie door een wijziging van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn de mogelijkheid gecreëerd hierin de toekomstige erkenningen te voorzien. Bovendien heeft de CCR het Rijnvaartpolitierglement gewijzigd, opdat ook in dit voor de Rijnvaart fundamentele Reglement de mogelijkheid wordt voorzien dat naast de "Rijncertificaten" in de toekomst ook andere vaarbewijzen en scheepscertificaten, na hun erkenning, ook voor de vaart op de Rijn gelden.

In een volgende fase wordt besloten tot toepassingsvoorschriften voor de staten die een verzoek tot erkenning van hun nationale scheepscertificaten voor de vaart op de Rijn zouden willen indienen. Daarin worden de modaliteiten en criteria vermeld, aan de hand waarvan de CCR de verzoeken zal examineren. In het najaar 2008 zou tot de eerste erkenningen moeten worden besloten en deze zouden de communautaire scheepscertificaten, afgegeven door staten die dan Richtlijn 2006/87/EG over de technische voorschriften voor binnenschepen hebben geïmplementeerd, betreffen.

**Elektronisch melden – Verplichte invoering
van elektronische gegevensuitwisseling in de Rijnvaart**

In de overtuiging dat de organisatorische en technische voorwaarden voor het elektronisch melden in de Rijnvaart nagenoeg zijn vervuld, heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) besloten deze manier van melden bindend in te voeren. Allereerst zullen vanaf 1 april 2008, schepen die meer dan 20 containers of containers met gevaarlijke stoffen vervoeren hun verplichte meldingen bij de verkeerscentrales elektronisch moeten overbrengen. Vervolgens, nadat voldoende ervaring is opgedaan, wordt het elektronisch melden geleidelijk ook tot andere scheepscategorieën die aan de meldplicht zijn onderworpen, uitgebreid.

Voordat de CCR tot een besluit overging, heeft zij daartoe in het kader van een informatieve bijeenkomst vertegenwoordigers van bonden en deskundigen van alle sectoren die in de informatieketen bij het vervoer van containers in de binnenvaart zijn betrokken, geconsulteerd. De daaruit resulterende lijst van "huiswerk"-opgaven die vóór de invoering van het elektronisch melden moeten worden gemaakt, is een technische en organisatorische uitdaging. De deskundigen en besluitnemende instanties van de Centrale Commissie zijn desondanks van mening dat deze uitdaging kan worden aangenomen, aangezien het belang dat alle betrokken partijen bij de elektronische gegevensuitwisseling hebben enorm is en aangezien de informatieve bijeenkomst heeft getoond dat allen bereid zijn daaraan mee te werken.

Al sinds vele jaren moeten schepen waarvan de risicofactor groot is, gezien hun afmetingen of hun lading, zich bij de verkeerscentrales of –posten melden om belangrijke informatie over het schip en de lading te verstrekken. Het grote aantal op de Rijn geëxploiteerde schepen en het toenemende aantal vervoerde containers hebben tot gevolg dat het nauwelijks meer te doen is de hoeveelheden gegevens met conventionele middelen te verwerken. Met het elektronisch melden wordt de meldingsprocedure efficiënter en betrouwbaarder. De basis voor het elektronisch melden is de - reeds in het voorjaar 2003 door de CCR aangenomen -Standaard voor elektronische meldingen in de binnenvaart. Eer kan van worden uitgegaan dat het elektronisch melden, na een succesvolle invoering in de Rijnvaart, ook op andere Europese vaarwegen zal worden voorgeschreven.

Met het invoeren van elektronisch melden toont de CCR opnieuw, dat zij in nauwe samenwerking met de instanties van haar lidstaten en het bedrijfsleven, het voortouw neemt in de Europese binnenvaart. Door innovatie bevordert de CCR de ontwikkeling van een veilige, rendabele et moderne binnenvaart.