



Persbericht

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart is op 28 en 29 mei 2008 voor de plenaire voorjaarszitting bijeengekomen.

CCR-Congres 2009 “Klimaatverandering en Rijnvaart”

De CCR organiseert op 24 en 25 juni te Bonn een congres over “Klimaatverandering en Rijnvaart”.

Met dit congres wordt beoogd meer transparantie in de beschikbare wetenschappelijke verworvenheden te brengen en de mogelijke consequenties voor de scheepvaart op de Rijn aan te tonen.

Het zal in samenwerking met andere nationale en internationale, bij deze vraagstukken betrokken organisaties worden voorbereid.

De CCR schort het verplicht elektronisch melden in de Rijnvaart tijdelijk op

Gezien de praktische problemen die zich bij de implementatie van elektronisch melden hebben voorgedaan, heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart besloten de verplichting tot elektronisch melden op te schorten totdat alle technische problemen zijn opgelost, aan land en in het bijzonder ook aan boord van de betrokken schepen de nodige maatregelen zijn getroffen en de systemen in de Rijnsoeverstaten voldoende zijn beproefd. Dientengevolge moeten schepen die meer dan 20 containers of containers met gevaarlijke stoffen vervoeren, niet als oorspronkelijk voorzien vanaf 1 april 2008, maar vanaf een latere nog nader door de CCR te bepalen datum, hun verplichte meldingen bij de verkeerscentrales of -posten elektronisch doen.

Deze opschorting geldt niet voor de reeds krachtens het Rijnvaartpolitiereglement geldende meldplicht. De CCR heeft, gezien de opgetreden problemen, opdracht aan haar Comité Politieereglement gegeven om na te gaan of er consequenties zijn voor de toekomstige implementatie van andere RIS-toepassingen.

Economische situatie in de Rijnvaart; 2007, een goed jaar

In 2007 boekte de Rijnvaart een groei van 2,6% van de door haar vervoerde goederenhoeveelheden. Voor de drogeladingvaart was de vraag naar vervoer bijzonder groot (toename van 4,4% voor het vervoerde volume). Deze toename betreft voornamelijk de landbouwsector (+ 4,6%), met uitzondering van de tarwe; het vervoer in tarwesector ondervond de gevolgen van een slechte oogst. In de staalsector was er eveneens veel vraag naar vervoer (+ 15,7 %).

Alhoewel de toename van het containervervoer (+ 2%) zich voortzet, lijkt deze bescheiden in vergelijking met bovengenoemde cijfers, vooral omdat in deze sector de activiteit in de zeehavens erg levendig bleef. Daarentegen was tegen het einde van 2007 en begin 2008 een sterkere stijging van het containervervoer op de Rijn waarneembaar.

Daarentegen registreerde de tankvaart in 2007 een afname van het vervoerde volume (-3,5%), hetgeen voornamelijk een gevolg is van de afname van het vervoer van aardolieproducten (-10%). Deze tendens heeft zich voortgezet in 2008. De ontwikkeling van de prijzen in deze sector veroorzaakt speculatieve reacties, die vervolgens grote pieken en dalen in de ontwikkeling van het vervoer teweegbrengen.

Het positieve beeld van de Rijnvaart in 2007 is te danken aan de waterstanden op de Rijn, die geen al te grote schommelingen vertoonden.

De toename van de brandstofprijzen (+35% tussen april 2007 en april 2008) heeft, net als voor de andere sectoren, ook nadelige gevolgen voor de Rijnvaart.

Wat de vloot betreft was zowel in de tankvaart als in de drogeladingvaart een versterkt aanbod aan laadruim waarneembaar (respectievelijk + 50.000 ton en + 166.000 ton).

Het vervoer van gevaarlijke stoffen door de binnenvaart

De Centrale Commissie heeft haar Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen op de Rijn (ADNR) geactualiseerd. In dit kader wordt met name op twee nieuwe aspecten gewezen:

- o de invoering van nieuwe criteria voor het bepalen van het risiconiveau van stoffen voor het aquatisch milieu en de gezondheid,
- o de goedkeuring van een procedure voor de diverse bouwwijzen van tankschepen.

De nieuwe risicocriteria hebben tot gevolg dat veel stoffen, waaronder benzine en gasolie, in dubbelwandige tankschepen vervoerd zullen moeten worden. De overgang van enkelwandige naar dubbelwandige schepen zal echter geleidelijk plaatsvinden, overeenkomstig een aantal met het bedrijfsleven afgestemde overgangsmaatregelen.

Erkenning door de CCR van buiten het Rijnstroomgebied afgegeven vaarbewijzen

Om de toegang tot de Rijnvaartmarkt voor vakkrachten te vereenvoudigen, heeft de Centrale Commissie, met behoud van aanvullende voorwaarden zoals die betreffende het verwerven van specifieke vaarwegkennis voor de Rijn, de geldigheid van de volgende nationale vaarbewijzen op de Rijn erkend:

- de Belgische vaarbewijzen van de categorieën A en B,
- de Duitse vaarbewijzen van de categorieën A en B,
- de Nederlandse vaarbewijzen ("Groot vaarbewijs") van de categorieën A en B, en I en II,
- de Roemeense vaarbewijzen van de categorieën A en B, alsmede het Roemeense bewijs van bekwaamheid voor de radarvaart.

De secretaris-generaal van de CCR en de directeur-generaal van de Afdeling Europese Zaken en Internationale Betrekkingen van het Roemeens Ministerie van Verkeer hebben een administratieve overeenstemming bereikt en een document getekend waarin de modaliteiten voor de administratieve samenwerking tussen de Roemeense autoriteiten en de CCR worden geregeld.

Communicatie en samenwerking bij ernstige ongevallen met gevolgen voor de Rijnvaart

De Centrale Commissie heeft kennis genomen van het verslag van een speciale werkgroep over de verbetering van de communicatie en samenwerking bij ernstige ongevallen op de Rijn die met gevolgen voor de binnenvaart gepaard gaan.

Het is de bedoeling bij ongevallen op de Rijn, en vooral als de binnenvaart hierdoor belemmerd wordt, de informatie te verbeteren door middel van een specifieke procedure op internationaal vlak. Deze procedure omvat onder andere een overeengekomen format voor de verspreiding van informatie, een netwerk van geadresseerden, een overzicht van bergingsmaterieel en aanbevelingen voor een betere begeleiding in het geval een groot aantal schepen stil komt te liggen.

Een aantal praktische modaliteiten moet nog worden bepaald. De procedure zal verder worden uitgewerkt en na vastlegging van de diverse details ter goedkeuring worden voorgelegd.

Vereenvoudiging van de Rijnvaartregelgeving en rationalisatie van de regelgevende activiteit van de CCR

Overeenkomstig de in de "Verklaring van Bazel" door de ministers van de lidstaten van de CCR op 16 mei 2006 tot uitdrukking gebrachte wens, de Rijnregelgeving te verduidelijken en vereenvoudigen, heeft de Centrale Commissie een besluit aangenomen waarin de belangrijkste principes voor haar regelgevende activiteiten zijn vastgelegd. In dit besluit staat met name dat de Rijnregelgeving in vier reglementaire blokken zal worden geherstructureerd, namelijk het Politierglement, het Reglement van Onderzoek, het Reglement inzake personeel in de binnenvaart en het Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bovendien zal ernaar worden gestreefd, de regelgeving minder vaak te wijzigen: in principe zullen de Reglementen slechts om de twee jaar worden gewijzigd. Tot slot wordt beoogd het gebruik van voorschriften van tijdelijke aard en overgangsbepalingen te beperken.

De CCR heeft een eerste maatregel voor de tenuitvoerlegging van deze doelstellingen getroffen door een groot aantal overgangsmaatregelen van het Politierglement en van het Reglement van onderzoek om te zetten in definitieve maatregelen.

Benoeming voor de Kamer van Beroep van de CCR

Mevrouw Hélène GEBHARDT (Frankrijk) is voor de periode van 1 juli 2008 tot 31 december 2009 tot plaatsvervangend rechter bij de Kamer van Beroep benoemd, als opvolgster van de heer Jean-Louis VILLA.

Voor meer informatie kunt u zich wenden tot:

Centrale Commissie voor de Rijnvaart
Palais du Rhin
2, place de la République
67082 Straatsburg
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>

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

(bestemd voor de vakpers)

CCR-Congres 2009 “Klimaatverandering en Rijnvaart”

De CCR organiseert op 24 en 25 juni te Bonn een congres over “Klimaatverandering en Rijnvaart”.

Met dit congres wordt beoogd meer transparantie in de beschikbare wetenschappelijke verworvenheden te brengen en de mogelijke consequenties voor de scheepvaart op de Rijn aan te tonen.

Het congres is hoofdzakelijk bedoeld voor besluitvormers uit politiek, overheid en bedrijfsleven, waarbij in het bijzonder moet worden gedacht aan binnenvaartbedrijfsleven, binnenhavens en verladers.

Het congres wordt grotendeels gebaseerd op de werkzaamheden van de PIANC en verder in het bijzonder op de tussentijdse resultaten van het Duitse onderzoeksproject KLIWAS. Het congres zal in samenwerking met andere nationale en internationale, bij deze vraagstukken betrokken organisaties worden voorbereid.

Economische situatie in de Rijnvaart

I. Algemene situatie

In 2007 boekte de Rijnvaart een groei van 2,6% van de door haar vervoerde goederenhoeveelheden. In de tweede helft van het jaar bedroeg de toename in vergelijking met dezelfde periode van het voorafgaande jaar 1,3%. De gevreesde daling van de werkgelegenheid in Europa en de negatieve invloed daarvan op de vraag naar vervoer door de binnenvaart hebben zich tot nu toe niet voorgedaan.

. De reeds beschikbare gegevens voor de eerste twee maanden van 2008 duiden op een verdere stijging van het vervoerde volume in de drogelading en de chemische sector. Daarentegen is er sprake van een dalende tendens voor het vervoer van aardolieproducten.

II. Vervoerde goederen

In de drogeladingvaart was in 2007 en ook in de eerste maanden van 2008 een over de gehele linie levendige vraag naar vervoer zichtbaar. Deze zorgde in 2007 voor een stijging van het vervoerde volume met 4,4%.

Het vervoer in de landbouwsector nam met circa 4% toe. In de tweede helft van het jaar is ook het vervoer van meststoffen met meer dan 5% gestegen. Daar staat tegenover dat het transportvolume van tarwe in 2007 met meer dan 17% afnam. Vanwege de slechte oogst in Europa liep vooral de uitvoer terug.

In 2007 is het vervoer van ijzer- en staalproducten met 15,7% toegenomen. De staalnijverheid kwalificeert het jaar 2007 als "buitengewoon succesvol" en verwacht voor 2008 een vergelijkbaar hoog productieniveau, ondanks het feit dat de economische context toch over het algemeen wat meer risico's in zich bergt. Het vervoer van kolen is in 2007 qua hoeveelheid met 3% gestegen vanwege de buitengewoon hoge aardolieprijzen en de hoge activiteit van de staalnijverheid.

Begin 2008 toont de invoer van kolen nog steeds een stijgende tendens, met name met de +20% voor Duitsland, hetgeen voor de transportvraag in de Rijnvaart relevant is. Het vervoer op de Rijn heeft een gelijksoortige ontwikkeling vertoond, in het bijzonder aangezien de verbruikers in het achterland voorraden wilden opbouwen voor het geval er laagwaterstanden zouden optreden in het tweede halfjaar. Het stoppen van de kolenwinning in het Saarland heeft tevens bijgedragen aan het aanhouden van de vraag naar vervoer.

Het vervoer van bouwmaterialen is in 2007 qua hoeveelheid met 2,3% gestegen. In de tweede helft van het jaar zwakte de ontwikkeling zich echter af. In de eerste maanden van 2008 is de tendens opnieuw klimmend, met een vraag die 4% hoger ligt, dankzij een gunstige ontwikkeling in de openbare sector en in de weg- en waterbouw.

In 2007 is het containervervoer op de Rijn slechts iets meer dan 2% gestegen en dit binnen een context waarin de overslagvolumen in de belangrijkste zeehavens gemiddeld met meer dan 10% toenamen. Dit wijst duidelijk op marktaandelen die voor de binnenvaart verloren gaan. Zoals bekend zijn deze verliezen toe te schrijven aan de logistieke problemen die zich bij de overslagterminals voordoen, in het bijzonder in de haven van Rotterdam waar men moeite heeft de sterke groei van het volume containers te verwerken.

Vanaf december 2007 en ook in de twee eerste maanden van dit jaar werd er echter een groeipercentage van 8 à 9 % bij de vervoerde containers in TEU geboekt. Bovendien kan worden vastgesteld dat in 2007 het aandeel van de op de Rijn vervoerde geladen containers van 66,7 naar 68,3 % is gestegen.

In de tankvaart is de getransporteerde hoeveelheid in 2007 ondanks de hoge vraag van de kant van de chemische industrie met 3,5% gedaald. De eerste maanden van dit jaar lieten een iets rooskleuriger beeld zien.

In 2007 liep het vervoer van aardolieproducten met meer dan 10% terug (benzine -2,8%, Diesel, gasolie en stookolie -21%). In termen van tendens stegen de vervoerde volumes in de afvaart, terwijl de volumes in de opvaart daalden.

Op een markt, waarop de aardolieprijzen recordhoogten bereiken, wordt veel gespeculeerd. Iedere prijsdaling, hoe kort die ook moge zijn, wordt gebruikt om de voorraden aan te vullen. Het gevolg is dat de vraag naar laadruimte dienovereenkomstig pieken en dalen laat zien.

De opleving in de chemische sector heeft zich in 2007 voortgezet. De transporthoeveelheden zijn over het gehele jaar gezien dan ook met 10% fors gestegen. Ook in de eerste twee maanden van 2008 zijn de vervoerde volumes ondanks een lichte daling in januari gemiddeld ongeveer 5,7% gestegen. In de chemische industrie heerst sinds maart weer meer optimisme over de komende maanden.

III . Bedrijfseconomische context

In de loop van 2007 hebben zich op de Rijn geen extreme schommelingen in de waterstanden voorgedaan. Na enkele maanden met lage waterstanden begin 2008, waren de waterstanden tot voor kort tevredenstellend voor de binnenvaart vanuit het oogpunt van de ladingsmogelijkheden.

De gemiddelde prijs voor brandstoffen was over het gehele jaar 2007 gezien, dankzij een tijdelijke prijsverlaging in de eerste helft van 2007, slechts 2% hoger dan het gemiddelde op jaarbasis van 2006. In de tweede helft van 2007 en de eerste maanden van 2008 was er daarentegen een duidelijke prijsstijging vaststelbaar. Tussen april 2007 en april 2008 is brandstof rond 35% duurder geworden en de prijs bereikte daarmee opnieuw een recordhoogte. Om structurele redenen valt niet te verwachten dat de prijzen op de wereldmarkt voor aardolie blijvend zullen gaan dalen.

IV. Ontwikkeling van het laadruimteaanbod

In 2007 is meer dan 165.000 t nieuwe laadruimte op de drogeladingmarkt in de vaart genomen. Hoewel de nieuwe scheepsruimte over een hogere productiviteit beschikt, lijkt de ontwikkeling in de drogeladingvaart niet zorgwekkend, aangezien de vraag naar vervoer in drogeladingvaart structureel een gelijksoortige groei vertoont als van de beschikbare laadruimte.

Bij de tankvaart, die zich in een herstructureringsfase bevindt, werd in 2007 meer dan 50.000 ton nieuwe laadruimte op de markt gebracht. De toename van de beschikbare laadruimte van dubbelwandige schepen en het in de vaart houden van enkelwandige schepen zou deze sector in de toekomst tot een netelige situatie kunnen leiden. Een gemiddeld te laag vrachtprijsniveau voor aardolieproducten, gekoppeld aan het feit dat exploitanten van enkelwandige schepen in financiële moeilijkheden komen, schijnen deze analyse te bevestigen.

Verslag van de CCR over klimaatverandering en Rijnvaart

De Rijnvaart zal ook in de toekomst de voor haar gewoonlijke vervoersprestatie kunnen leveren en zelfs een toename hoeft in principe niet te worden uitgesloten, maar eerst moet de nodige basis worden gecreëerd om de mogelijke uitwerkingen van de klimaatverandering voor de Rijn concreet te kunnen identificeren en om de geschikte aanpassingsstrategieën te kunnen ontwikkelen. Dat zijn de meest relevante conclusies van een verslag dat de Comités van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) ter gelegenheid van haar plenaire vergadering op 28 mei 2008 hebben voorgelegd. Dit verslag

- informeert over de in principe realistisch lijkende gevolgen van de klimaatverandering voor de Rijnvaart, en verstrekt tevens de essentiële informatie over de actuele stand van de wetenschappelijke verworvenheden;
- zet samenvattend uiteen welke fundamentele mogelijkheden voor de Rijnvaart momenteel bekend zijn om zich aan te passen aan de gevolgen van de klimaatverandering;
- toont op analoge wijze aan dat een redelijk groot aantal maatregelen bekend en toepasbaar zijn, om de emissies van broeikasgas in de Rijnvaart te verminderen.

Met dit verslag beoogt de CCR in de eerste plaats het overleg over de toekomst van de Rijnvaart ten aanzien van de klimaatverandering te concretiseren. Verder moet het verslag, en in het bijzonder de daarin vermelde bijlagen en werkzaamheden van de CCR-lidstaten en van andere internationale organisaties, waarop het verslag grotendeels is gebaseerd, een uitgangspunt vormen voor haar activiteiten met betrekking tot de klimaatverandering en de gevolgen daarvan voor de Rijnvaart.

Het document "Klimaatverandering en Rijnvaart – Verslag aan de plenaire vergadering van de Centrale Commissie" is op de CCR-website geplaatst.

Nieuwe maatregelen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen

Harmonisatie

Teneinde de internationale regelgeving zoveel mogelijk te harmoniseren, heeft de CCR in haar regelgeving op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen op de Rijn (ADNR) dezelfde wijzigingen aangebracht als die zijn in gevoerd in de regelgeving voor het wegvervoer (ADR), spoorvervoer (RID) en zeevervoer (Code IMDG). Eén van deze wijzigingen heeft betrekking op een herziening van de voorschriften voor het vervoer van radioactief materiaal. Bovendien zijn de bepalingen aangepast voor de etikettering van verpakte colis waarin zich stoffen bevinden die schadelijk zijn voor het milieu.

Aanpassing aan de technologische ontwikkeling

De maximale inhoud van laadtanks aan boord van gestandaardiseerde tankschepen op de Rijn is op grond van empirische waarden beperkt tot 380 m³. De nieuw gebouwde tankschepen voor de Rijn hebben, net als de nieuwe containerschepen, afmetingen tot 135 m x 22,50 m, terwijl de traditionele standaard bij 110 m x 11,40 m ligt. Een vergroting van de scheepsafmetingen waarbij wordt vastgehouden aan het bovengenoemde maximale volume per tank, zou derhalve leiden tot een verhoging van het aantal tanks en dus ook van de daarbij horende uitrustingen (aansluitingen, ventielen, meetinstrumenten, etc.). TNO heeft een methode ontwikkeld om een groter volume dan 380 m³ toe te kunnen laten zonder de risico's te verhogen. Aan de hand van deze methode kan de bouwwijze van tankschepen waarvan het energieabsorptievermogen bij aanvaring groter is dan bij een standaardsteeptype worden berekend. Deze methode is in het ADNR-Reglement opgenomen. Afgezien van de toelating van grotere tanks, kan op grond van de nieuwe bepaling een afstand tussen de dubbele wanden worden toegestaan die afwijkt van de standaardafstand van 80 cm en kunnen bovendien voor de constructie nieuwe materialen worden ingezet.

Vervoer in tankschepen van stoffen die gevaarlijk zijn voor het aquatisch milieu en de gezondheid

De ecologische rampen ten gevolge van ongevallen op zee bij het vervoer van aardolieproducten of andere chemische producten hebben de publieke opinie en de politici gesensibiliseerd. In de regelgeving op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen door de binnenvaart waren tot nu toe geen criteria voorzien met het oog op de gevaren voor het aquatisch milieu en voor de gezondheid. Het opstellen van deze criteria heeft de nodige tijd gevergd, maar ze zijn nu vastgelegd in het Algemeen Geharmoniseerd Systeem voor de classificatie en etikettering van chemische producten, bekend onder de aanduiding "SGH". Voor het vervoer door binnentankschepen gaan deze criteria verder dan wat is voorgeschreven voor het wegvervoer (ADR) en het spoorwegvervoer (RID).

Stoffen die overeenkomen met de criteria voor acute of chronische toxiciteit 1 (Groep N1) moeten in dubbelwandige tankschepen van het type C worden vervoerd. Stoffen die vallen onder de criteria voor de categorieën blijvende toxiciteit 2 of 3 (Groep N2) moeten worden vervoerd in dubbelwandige tankschepen van het type N. (Dit nieuwe type dubbelwandig tankschip type N is al in het ADNR 2007 opgenomen). Bovendien moeten stoffen die gevaarlijk zijn voor de gezondheid, zoals kankerverwekkende, mutagene of reprotoxische (CMR-stoffen) eveneens in dubbelwandige schepen van het type N worden vervoerd; hetzelfde geldt voor stoffen die blijven drijven op het wateroppervlak of die naar de bodem zinken (Floater en Sinkers). Het gevolg is dat talrijke gevaarlijke vloeistoffen die nu in het enkelwandig type N worden vervoerd, waaronder benzine en gasolie, in de toekomst in dubbelwandige tankschepen zullen moeten worden vervoerd.

Het spreekt vanzelf dat de overgang van enkelwandige schepen naar een vloot met dubbelwandige schepen een zekere aanpassingstijd vergt, waarbij enerzijds rekening moet worden gehouden met de beoogde milieubescherming en anderzijds met wat technisch en economisch haalbaar is. De vereiste overgangsmaatregelen zijn in nauw overleg met het bedrijfsleven tot stand gekomen. Er is een trapsgewijze invoering in drie fasen voorzien (2012, 2015 en 2018). Er zijn speciale overgangsmaatregelen voor enkelwandige schepen onder de 1000 t, voor bunkerschepen en bilgeboden voorzien.

Inwerkingtreding van het ADN-Verdrag

Overigens heeft de Centrale Commissie kennis genomen van de inwerkingtreding op 29 februari laatstleden van het ADN-Verdrag. Dit Europese verdrag over het internationale vervoer van gevaarlijke goederen in de binnenvaart is tot stand gekomen door een internationale Conferentie onder gezamenlijk beschermheerschap van de ECE-VN en de CCR. De bij het ADN-Verdrag gevoegde verordening zal gelijkwaardig aan het ADNR zijn, met dien gevolge dat de CCR beoogt het ADNR vanaf 2011 de vorm te geven van een verwijzing naar de bij het ADN gevoegde verordening. Het beheer van het ADN-Verdrag en de daarbij horende verordening is toevertrouwd aan een Beheerscomité en een Veiligheidscomité. De werkzaamheden van deze twee comités zullen in het kader van de ECE-VN in Genève plaatsvinden. Het secretariaat van de CCR zal nauw hierbij worden betrokken. Rekening houdend met deze nieuwe organisatievorm, heeft de CCR besloten de eigen werkgroep gevaarlijke stoffen op te heffen.

Erkenning door de CCR van buiten de Rijn afgegeven vaarbewijzen

Op grond van het Aanvullend Protocol n° 7 bij de Akte van Mannheim heeft de CCR tijdens de voorjaarszitting de eerste besluiten voor de erkenning van buiten de Rijn afgegeven vaarbewijzen aangenomen; deze zijn werkzaam vanaf 1 oktober 2008. Zij hebben betrekking op de vaarbewijzen van drie lidstaten van de CCR en de vaarbewijzen en het radarbevoegdheidsbewijs van Roemenië.

Vanaf 1 oktober 2008 mogen de houders van deze vaarbewijzen ook op de Rijn varen, onder voorwaarde dat zij aan de onderstaande eisen voldoen.

1. De houders van de Duitse vaarbewijzen van de categorieën A en B ("Schifferpatent A/B") hebben het recht op de Rijn te varen, indien aan de volgende aanvullende eisen wordt voldaan:
 - voor de geldigheid van het bewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijsche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in Bijlage A3 bij het Patentreglement Rijn vermelde model worden overgelegd,
 - bij het bereiken van vijftig (50) jaar moet een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn worden overgelegd.

2. De houders van de Belgische vaarbewijzen van de categorieën A en B ("certificat de conduite/vaarbewijs A/B") hebben het recht op de Rijn te varen, indien aan de volgende aanvullende eisen wordt voldaan:
 - voor de geldigheid van het bewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijsche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in Bijlage A3 bij het Patentreglement Rijn vermelde model worden overgelegd,
 - bij het bereiken van vijftig (50) jaar moet een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn worden overgelegd,
 - de houder moet ten minste 21 jaar oud zijn.

3. De houders van de Nederlandse vaarbewijzen van de categorieën A en B ("Groot vaarbewijs A/B") hebben het recht op de Rijn te varen, indien aan de volgende aanvullende eisen wordt voldaan:
 - voor de geldigheid van het bewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijsche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in Bijlage A3 bij het Patentreglement Rijn vermelde model worden overgelegd,
 - bij het bereiken van vijftig (50) jaar moet een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn worden overgelegd,,
 - de houder moet ten minste 21 jaar oud zijn.

4. De houders van de Nederlandse vaarbewijzen van de categorieën I en II ("Groot vaarbewijs I/II") hebben het recht op de Rijn te varen, als zij aan de volgende aanvullende eisen voldoen:
 - voor de geldigheid van het bewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijsche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in Bijlage A3 bij het Patentreglement Rijn vermelde model worden overgelegd,
 - zij mogen niet ouder dan vijftig (50) jaar zijn.

5. De houders van de Roemeense vaarbewijzen van de categorieën A en B hebben het recht op de Rijn te varen, indien aan de volgende aanvullende eisen wordt voldaan:
 - voor de geldigheid van het bewijs op het riviergedeelte tussen Iffezheim (km 335,92) en het Spijsche Veer (km 857,40) moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in Bijlage A3 bij het Patentreglement Rijn vermelde model worden overgelegd,
 - bij het bereiken van vijftig (50) jaar moet een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn worden overgelegd,
 - de houder moet ten minste 21 jaar oud zijn.

6. Het Roemeense radarbevoegdheidsbewijs zal zonder aanvullende eisen op de Rijn gelden.

Bovendien hebben de CCR en het Roemeense Ministerie van Verkeer in een administratieve overeenstemming de samenwerking en de modaliteiten vastgelegd. De wederzijdse erkenning van vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen moet immers vergezeld gaan van administratieve samenwerkingsmechanismen tussen de Rijnvaartautoriteiten en de Roemeense autoriteiten, zodat de gelijkwaardigheid van de desbetreffende certificaten ook met verloop van tijd gewaarborgd is en er gemeenschappelijke regelingen kunnen worden getroffen om betrouwbare systemen voor het uitwisselen van informatie op te zetten. De overeenstemming voorziet derhalve in regelmatig gemeenschappelijk overleg en legt tevens een aantal mechanismen vast voor de uitwisseling van informatie tussen de verschillende bevoegde instanties.

Dankzij de bovengenoemde maatregelen ter erkenning van vaarbewijzen, worden de mogelijkheden voor de uitoefening van hun beroep voor deze personen vergemakkelijkt en wordt er een bijdrage geleverd aan de totstandkoming van een grote Europese binnenvaartmarkt.

De CCR schort het verplicht elektronisch melden in de Rijnvaart tijdelijk op

Gezien de praktische problemen die zich bij de implementatie van elektronisch melden hebben voorgedaan, heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart besloten de verplichting tot elektronisch melden op te schorten totdat alle technische problemen zijn opgelost, aan land en in het bijzonder ook aan boord van de betrokken schepen de nodige maatregelen zijn getroffen en de systemen in de Rijnsoeverstaten voldoende zijn beproefd. Dientengevolge moeten schepen die meer dan 20 containers of containers met gevaarlijke stoffen vervoeren, niet als oorspronkelijk voorzien vanaf 1 april 2008, maar vanaf een latere nog nader door de CCR te bepalen datum, hun verplichte meldingen bij de verkeerscentrales of -posten elektronisch doen.

Deze opschorting geldt niet voor de reeds krachtens het Rijnvaartpolitiereglement geldende meldplicht. De CCR heeft, gezien de opgetreden problemen, opdracht aan haar Comité Politiereglement gegeven om na te gaan of er consequenties zijn voor de toekomstige implementatie van andere RIS-toepassingen.

De vloot van de sinds 1 april 2008 meldplichtige containerschepen is nog niet met software uitgerust, die krachtens het Rijnvaartpolitiereglement aan de Standaard voor elektronisch melden van schepen in de binnenvaart, editie 1.2, voldoet.

De betrokken software (BICS, versie 3.07) wordt momenteel nog internationaal getest, zowel aan boord van schepen als ook in de systemen van overheidsinstanties voor waterwegen die de meldingen moeten ontvangen. Pas wanneer die testen uitwijzen dat de software goed functioneert, wordt overgegaan tot de productie van de BICS versie 3.07 om de gehele containervloot daarmee uit te rusten.

Elektronische meldingen moeten met ERINOT 1.2, de nieuwe versie van het meldbericht krachtens de Standaard voor elektronische meldingen in de binnenvaart, worden overgedragen. Dat bericht is een onderdeel van de BISC versie 3.07. Zowel de ingebruikstelling van de nieuwe BICS-versie, als de overgang op ERINOT 1.2, vergen meer tijd dan aanvankelijk voorzien, en vereisen een nauwe samenwerking tussen alle betrokken autoriteiten in het binnen- en buitenland evenals tussen de software-ontwikkelaars en het binnenvaartbedrijfsleven.

De CCR betreft het feit dat de nieuwe BICS-versie niet vanaf 1 april beschikbaar kon zijn voor meldplichtige containerschepen. In de komende weken worden daarom alle nodige maatregelen getroffen om de nieuwe BICS-versie en, indien noodzakelijk, stuwageapplicaties van de software, ter beschikking van de betrokken schepen te stellen, evenals alle werkzaamheden voor het verhelpen van geconstateerde fouten, het uitrusten van installaties aan land met de nodige softwareversies en het testen van het systeem af te ronden. De CCR heeft besloten het verplicht elektronisch melden in de zin van artikel 12.01, derde lid, van het Rijnvaartpolitiereglement tot de afronding van die werkzaamheden op te schorten.

De CCR wijst erop dat deze opschorting niet van toepassing is op de krachtens het Rijnvaartpolitiereglement vóór 1 april 2008 in werking getreden meldplicht. De reeds vóór die datum meldplichtige schepen moeten zich – in geval zij niet elektronisch kunnen melden – als tot nu toe gebruikelijk, per telefoon, per marifoon of per fax melden.

Verdere verbetering van de scheepvaartomstandigheden op de Rijn

De scheepvaartomstandigheden op de Rijn worden verder verbeterd! De Centrale Commissie heeft ter gelegenheid van haar voorjaarszitting 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 sluizen 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.
