



22 januari 2008

Or. fr. fr./de./nl.

Tweejaarlijks verslag 2006-2007

Het onderhavige verslag is opgesteld overeenkomstig de door het Voorbereidend Comité op 30 mei 2007 aangenomen richtsnoeren. In dit verslag wordt een algemene evaluatie gemaakt van de activiteiten van de CCR, de uitvoering van de werkprogramma's en de oriëntaties die zij voor de periode 2006-2007 heeft vastgelegd.

1) Tweejaarlijkse arbeidsperiode

Tegen de achtergrond van de reorganisatie van de werkwijze (doc. PRE (07) 21), heeft de CCR besloten haar activiteiten systematischer te organiseren en daarbij uit te gaan van een periode van twee jaar, die overeenkomt met :

- het voorzitterschap van de CCR dat steeds door een andere lidstaat voor een periode van twee jaar wordt waargenomen, waarbij de voorzitter aan het begin van deze periode op de plenaire vergadering een aantal oriëntaties voorstelt, die aan het einde van het voorzitterschap worden geëvalueerd;
- het ritme van de werkprogramma's die voor elk comité worden vastgelegd, waarbij van te voren een aantal prioriteiten worden bepaald zodat de beschikbare resources optimaal kunnen worden gebruikt;
- de evaluatie die om de twee jaar door de scheidende voorzitter en de secretaris-generaal in de vorm van een tweejaarlijks verslag wordt gemaakt, waarin balans wordt opgemaakt van de verrichte werkzaamheden.

Op deze manier beschikt de CCR om de twee jaar over de mogelijkheid balans op te maken van de verrichte werkzaamheden en nieuwe doelstellingen vast te leggen. Het onderhavige verslag biedt een evaluatie over de periode 2006-2007 waarbij tevens zal worden ingegaan op de nieuwe organisatie van de werkzaamheden.

2) Twee kaderdocumenten

Binnen de bovenbeschreven context zijn er twee documenten die van cruciaal belang waren voor de oriëntatie van de activiteiten van de CCR in de jaren 2006-2007.

a) Oriëntaties van het voorzitterschap

De oriëntaties die overeenkomstig artikel 24, lid 3 van het Intern Reglement aan het begin van de genoemde periode door het Zwitsers voorzitterschap werden gepresenteerd, werden door alle delegaties aanvaard en gesteund (Besluit 2006-I-3).

Deze oriëntaties waren gericht op drie gebieden:

- **doelstelling nr. 1** : de CCR behoudt als zelfstandige organisatie een actieve rol op het gebied van de Europese binnenvaart.

In dit kader werden een aantal institutionele maatregelen voorzien om de activiteiten van de CCR een meer strategisch karakter te verlenen, haar regelgeving kritisch te belichten en de dialoog met het bedrijfsleven te versterken.

Om deze doelstellingen te bereiken, werden verschillende activiteiten ontplooid: door de ministeriële conferenties van Bazel en Boekarest is de actie van de CCR ook op politiek niveau onder de aandacht gebracht; de rol van het Voorbereidend Comité als orgaan dat belast is met het vastleggen van de strategische oriëntatie werd bevestigd; de voorbereiding van de werkprogramma's werd verbeterd, zodat het werk van de Centrale Commissie een sterker toekomstgericht karakter krijgt; de plenaire zittingen werden gewijd aan door het voorzitterschap voorgestelde centrale thema's; er is een begin gemaakt met een analyse van de reglementaire dichtheid (zie daartoe eveneens punt 6); de CCR heeft op een consequentere manier gebruik gemaakt van instrumenten zoals rondetafelconferenties en de raadgevende vergadering om met het bedrijfsleven te kunnen communiceren.

- **doelstelling nr. 2** : de CCR versterkt haar samenwerking met belangrijke institutionele partners in de binnenvaart.

De maatregelen voor de tenuitvoerlegging van dit doel bestaan voornamelijk uit een versterking van de samenwerking met de Europese Unie en de bijdrage van de CCR ter bevordering van een beter geïntegreerde binnenvaart in Europa. De samenwerking met de Europese Commissie is wat dit betreft concreet en pragmatisch (zie tevens onder punt 8). De CCR heeft onder andere een belangrijke bijdrage geleverd aan de harmonisatie van het juridisch en reglementair kader voor de Europese binnenvaart (technische voorschriften, CLNI, enz., zie punt 4).

- **doelstelling nr. 3** : binnen de context van het politieke streven om de uitstoot van verontreinigende emissies te beperken, wordt de binnenvaart nog steeds beschouwd als een veilige en milieuvriendelijke vervoerwijze. Hier is een belangrijke bijdrage geleverd aan de vastlegging van gemeenschappelijke doelstellingen voor een verdere beperking van de emissies van scheepsmotoren, een vermindering van het zwavelgehalte in brandstof en de ontwikkeling van dubbelwandige schepen, terwijl tegelijkertijd de samenwerking met de ICBR werd versterkt (zie tevens punt 5).

b) De Verklaring van Bazel

Op 16 mei 2006 hebben de ministers van de lidstaten van de CCR die verantwoordelijk zijn voor de Rijnvaart een plechtige verklaring aangenomen (zie de bijlage bij Besluit 2006-I-2) waarvan de belangrijkste punten de volgende zijn:

- het vasthouden door de lidstaten aan de Akte van Mannheim en aan de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, waarvan de bevoegdheden opnieuw werden onderschreven;
- erkenning van het belang van de Rijnvaart en ondersteuning voor een verdere ontwikkeling van de Europese waterwegen;
- de lidstaten van de CCR willen de samenwerking tussen de CCR en de Europese Unie op basis van het samenwerkingsakkoord van 3 maart 2003 versterken en een substantiële bijdrage leveren aan het initiatief Naiades ;

- hun streven om ook met de andere Rivierencommissies, en met name met de Donaucommissie de samenwerking uit te breiden ;
- het behoud van een milieuvriendelijke binnenvaart en het streven naar een substantiële reductie van de emissie van verontreinigende gassen en deeltjes, van het zwavelgehalte in gasolie en het brandstofverbruik, door in het bijzonder de inspanningen en initiatieven van het bedrijfsleven te steunen, de samenwerking met de ICBR te versterken en de doelstellingen van de Kaderrichtlijn Water ten uitvoer te brengen;
- benadrukking van de rol van het binnenvaartbedrijfsleven en de havenautoriteiten, alsmede van de kwaliteit van de dialoog tussen overheidsinstellingen en sector en de noodzaak de attractiviteit van de sector te verhogen, in het bijzonder door adequate scholing ;
- de noodzaak ervoor te zorgen dat de Rijnvaart beschikt over een duidelijk en geharmoniseerd juridisch kader, waartoe de CCR wordt verzocht de relevantie en noodzaak van de bestaande voorschriften te onderzoeken.

In de periode van 2006 tot 2007 is de CCR op de genoemde gebieden voortvarend te werk gegaan, zoals uit hier onder beschreven ontwikkelingen moge blijken.

De Verklaring van Bazel heeft de voortrekkersrol van de CCR voor de ontwikkeling van de binnenvaart duidelijk bekrachtigd, waarbij tegelijkertijd de nadruk werd gelegd op een strategischere oriëntatie van haar activiteiten.

3) Verduidelijking van de institutionele situatie van de CCR

In het tijdvak 2006-2007 werden de werkzaamheden ter verduidelijking van de organisatie van de binnenvaart in Europa voortgezet.

In de voorafgaande periode heeft er een uitgebreid debat plaatsgevonden, grotendeels door de CCR zelf op gang gebracht, over de vraag of de institutionele organisatie van de binnenvaart, dat wil zeggen, de rol, bevoegdheden en middelen die worden ingezet binnen de verschillende structuren die zich actief bezighouden met de bevordering van de binnenvaart in Europa, niet drastisch herzien zouden moeten worden om de doeltreffendheid te vergroten.

De vraag hing nauw samen met de toekomst van de CCR. Het staat buiten kijf dat de CCR als voor de Rijnvaart verantwoordelijke instelling een aanzienlijke bijdrage heeft geleverd toen de Rijn nog de enige Europese waterweg met vrij verkeer was. Maar hoe moet haar rol eruit gaan zien in het kader van een Europese binnenvaart die nu overal over een vrij verkeer van goederen en personen beschikt? Moeten de verantwoordelijkheden die nu verspreid zijn over meerdere instellingen (Rivierencommissies, ECE-VN, Europese Commissie, enz...) niet in één enkele instantie worden gebundeld? Is dit niet het moment om een nieuwe organisatie in het leven te roepen, een Europees agentschap bijvoorbeeld, waaraan de bevoegdheden en middelen zouden kunnen worden toegekend die nu over verschillende instanties verspreid zijn? Moeten de CCR en de Rijn niet hun bijzondere status opgeven?

De lidstaten van de CCR hebben deze vragen de nodige aandacht geschonken en zich daarbij gesteund op de conclusies van de onafhankelijke deskundigengroep, de EFIN-groep, en de reflectiedocumenten die door de Europese Commissie in het kader van de voorbereiding van het actieprogramma NAIADES zijn opgesteld.

In de jaren 2006-2007 werden deze reflecties afgerond. Men is van mening dat de beste oplossing bestaat uit een nauwere samenwerking tussen de reeds bestaande instellingen, zonder hun algemene structuur substantieel te wijzigen. Door een convergente actie van de verschillende autonome, maar goed gecoördineerde instellingen kunnen de capaciteiten, initiatieven en dynamiek van ieder afzonderlijk optimaal worden benut. De CCR moet ervoor zorgen dat zij binnen dit kader haar eigen regelgevende activiteiten binnen het Europese en pan-Europese kader integreert, terwijl zij tegelijkertijd een voortrekkersrol blijft vervullen voor de verdere ontwikkeling van het administratief en politiek kader voor de binnenvaart. Dit leidt tot een verstrekkende wijziging van haar actiemodaliteiten, maar niet tot een vermindering van haar verantwoordelijkheden.

Dit is precies wat er in de Verklaring van Bazel van 16 mei 2006 door de ministers van de lidstaten van de CCR die bevoegd zijn voor de binnenvaart is geconstateerd. Dit standpunt sluit aan bij dat van de Europese Commissie, die in haar eerste verslag over de tenuitvoerlegging van het actieprogramma Naïades vaststelt dat de voorkeur moet worden gegeven aan een institutioneel kader uitgaande van de bestaande acteurs, door een sterkere, onderlinge coördinatie te waarborgen. Deze context komt eveneens overeen met de ontwikkelingen binnen de Donaucommissie, die door een wijziging van het Verdrag van Belgrado en de toetreding van de Europese Commissie eveneens een ontwikkeling doormaakt.

4) Integratie van de regelgevende activiteiten van de CCR in het nieuwe Europese kader

De reglementen van de CCR hebben jarenlang een voorbeeld voor de nationale regelgeving en Europese teksten (communautaire richtlijnen, aanbevelingen van de ECE-VN), met gevolg dat de strekking in feite identiek was.

Tegen de achtergrond van de conclusie dat de ontwikkeling van de binnenvaart een sterkere juridische en reglementaire integratie vereist, heeft de CCR in nauw overleg met de Europese Commissie en de ECE-VN besloten haar regelgeving nog nauwer te laten aansluiten bij het Europees kader dat nu tot stand komt. Deze inspanningen hebben in de periode 2006-2007 tot een aantal zeer belangrijke ontwikkelingen geleid, die al naar gelang de gebieden, verschillende vormen aannemen :

- Wat de technische voorschriften voor binnenschepen betreft, is men er op initiatief van de gemeenschappelijke werkgroep van de CCR en de Europese Gemeenschap (JWG) in geslaagd identieke voorschriften¹ tot stand te brengen, die zowel in het Reglement van Onderzoek voor Schepen op de Rijn als in bijlage 2 van de communautaire richtlijn 2006/87/EG vervat zijn. Dankzij deze gelijklopende voorschriften zullen de voor schepen afgegeven attesten in heel Europa gelden.

¹

Eind 2007 zijn er nog enkele verschillen en afwijkingen, die in 2008 in de JWG zullen worden behandeld.

- Wat de regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke goederen betreft, heeft overleg binnen de CCR, de Europese Gemeenschappen en de ECE-VN ertoe geleid dat er een “roadmap” tot stand is gekomen om de bestaande regelgeving te uniformeren op basis van het Reglement ADN dat wordt opgenomen in het ADN-Verdrag, en waar zowel door de communautaire richtlijn “Gevaarlijke stoffen”, die naar verwachting binnenkort zal worden aangenomen, als in een besluit van de CCR naar zal worden verwezen. Ofschoon er nog geen officiële besluiten zijn genomen, zijn de bakens al gezet zodat het ADN in 2011 zowel op de Rijn als op de overige Europese wateren algemeen toepasselijk zal zijn.
- Op het gebied van de verkeersvoorschriften wordt nagedacht over de herstructurering van het Rijnvaartpolitiereglement. In overleg met de Donaucommissie, de Savacommissie en de ECE-VN wordt gekeken of het zinvol is in de politiereglementen een onderscheid te maken tussen een “algemeen gedeelte” dat voor alle Europese waterwegen hetzelfde zou moeten zijn en een “specifiek gedeelte” dat voor afzonderlijke waterwegen zal gelden. De werkzaamheden zijn opgestart en men hoopt hierdoor het gedeelte van de voorschriften dat voor alle waterwegen geldt, congruent en de specifieke voorschriften zichtbaarder te maken.
- De voorschriften voor de bemanning en die vastleggen welke vaardigheden vereist zijn en aan welke eisen moet worden voldaan om een vaarbewijs te kunnen krijgen, stemmen meestal in grote lijnen met elkaar overeen, maar zijn nog niet geharmoniseerd. Om hier verbetering in te brengen, heeft de CCR de afgelopen twee jaar mechanismen voorzien om schippers- en radarpatenten die door autoriteiten buiten het stroomgebied van de Rijn zijn afgegeven, te kunnen erkennen. De CCR heeft bovendien een “modulair” systeem voorzien, zodat er een onderscheid wordt gemaakt tussen een certificaat ter erkenning van algemene nautische vaardigheden, een certificaat voor de vaarwegkennis en een certificaat waarin de fysieke en psychische geschiktheid wordt bevestigd. Op deze manier is het gemakkelijker de gelijkwaardigheid van buiten de Rijn afgegeven certificaten voor een bepaalde categorie vaardigheden te erkennen.
- Op het vlak van de vrij recente ontwikkelingen van de RIS, zal de CCR haar initiatieven laten aansluiten bij het Europees systeem dat tot stand gekomen is op grond van de werkzaamheden in de informele deskundigengroepen, ondersteund door normen die door de CCR zijn aangenomen en zoals vastgelegd in de communautaire richtlijn 2005/44/EG van 7 september 2005. De CCR heeft in de jaren 2006 en 2007 verschillende besluiten aangenomen ter invoering van RIS op de Rijn, en heeft dit steeds gedaan binnen een Europees perspectief (richtlijnen voor de rivierverkeersdiensten, standaard VTT 2006).
- Ten aanzien van het privaatrecht in de binnenvaart en meer in het bijzonder de beperking van de aansprakelijkheid, heeft de CCR een initiatief gelanceerd om het CLNI-Verdrag aan te passen, zodat alle Europese landen met binnenvaartactiviteiten tot dit verdrag kunnen toetreden. Binnen het kader van de CCR werkt een internationale groep juridisch deskundigen aan een protocol ter wijziging van dit verdrag.

5) Versterking van het milieuvriendelijke karakter van de binnenvaart

Dit kenmerk werd zowel in de Verklaring van Bazel als in de oriëntaties van het Zwitsers voorzitterschap genoemd als een aspect dat voor de Rijn- en binnenvaart van steeds groter belang wordt. De binnenvaart moet haar imago als schone vervoerwijze zien te behouden en anticiperen op de huidige ontwikkelingen die tot gevolg hebben dat ook aan de binnenvaart steeds hogere eisen zullen worden gesteld. In de hier beschreven periode van 2006 en 2007 zijn er in dit opzicht verschillende onderwerpen aan bod gekomen.

a) Uitbreiding van de classificatie van voor het aquatisch milieu of voor de gezondheid gevaarlijke stoffen

De CCR heeft tijdens de periode 2006-2007 gewerkt aan de goedkeuring van aanvullende criteria voor stoffen waarvan vaststaat dat ze gevaarlijk zijn voor het water (aquatoxische stoffen, 'floater and sinker') of voor de gezondheid (CMR). Deze stoffen zullen voortaan grotendeels in dubbelwandige schepen vervoerd moeten worden.

De bepalingen zullen formeel in 2008 worden aangenomen en van kracht worden in 2009.

b) Dubbelwandige schepen

De CCR was actief betrokken bij de vastlegging van de modaliteiten die geleidelijk moeten gaan leiden tot een algemeen gebruik van dubbelwandige schepen. De wijziging van de regelgeving is in nauw overleg met het bedrijfsleven tot stand gekomen, en hangt ook samen met de uitbreiding van de lijst van gevaarlijke stoffen (zie boven) en de aanpassing van de technische eisen die gelden voor dubbelwandige schepen.

De nieuwe regelgeving zal tijdens de voorjaarszitting van 2008 formeel worden aangenomen en van kracht worden in 2009. Er zijn gedetailleerde overgangsbepalingen voorzien. Middelgrote tankschepen (tot 1000 t) kunnen tot eind 2018 de stoffen die vermeld staan in hun attest blijven vervoeren. Bunkerschepen en bilgewatereschepen, alsmede dubbelwandige schepen die niet aan de nieuwe voorschriften voldoen, kunnen op grond van een overgangsregeling tot eind 2038 worden geëxploiteerd.

De nieuwe maatregelen hebben tot onzekerheden en kritiek geleid. De CCR heeft net als het bedrijfsleven echter geprobeerd enerzijds een evenwicht te vinden tussen de strengere eisen van de verladers en de noodzaak om verontreinigingen te voorkomen, en anderzijds de belangen van de tankvaart. Daarbij is er ook voor gezorgd dat de regelgeving een zekere flexibiliteit biedt door tevens rekening te houden met nieuwe technologieën.

c) Voorschriften inzake de emissies van motoren van binnenvaartschepen

Begin 2006 hebben de deskundigen van de CCR een gemeenschappelijk voorstel geformuleerd voor toekomstige grenswaarden voor de uitstoot van verontreinigende uitlaatgassen door scheepsmotoren. In het kader van de werkgroep die uit de bij Euromot aangesloten fabrikanten van scheepsmotoren en de lidstaten van de CCR bestaat, waren de lidstaten voorstander van een snellere en strengere vermindering van de emissies door scheepsmotoren. Er kon echter geen gemeenschappelijk standpunt met de motorfabrikanten worden bereikt. De verschillende standpunten zullen nader worden onderzocht in een door de Europese Commissie in de loop van 2008 uitgevoerde impactanalyse. Aan de hand van dit onderzoek zal worden bepaald in hoeverre de betrokken communautaire richtlijn moet worden gewijzigd.

d) Zwavelarme brandstof

Tijdens de door de CCR op 3 mei 2007 georganiseerde rondetafelconferentie is overeenstemming bereikt over de wenselijk geachte richtwaarden voor zwavelarme brandstof. De conclusies zijn door de rapporteur van het Europees Parlement in zijn advies over de ontwerprichtlijn ter wijziging van deze waarden grotendeels overgenomen.

Verskillende lidstaten van de CCR hebben onderzoek gedaan naar de compatibiliteit van zwavelarme brandstof en de in de binnenvaart gebruikte motoren. Daaruit blijkt dat deze compatibiliteit in het algemeen geen problemen vormt, zolang de toevoeging van biobrandstoffen niet hoger wordt dan 5%. Bijmenging in de brandstof voor de binnenvaart boven dit percentage zou tot problemen kunnen leiden.

e) Versterking van de samenwerking met de ICBR

Samen met de scheepvaartcommissie en commissie ter bescherming van de Donau (DC en CIPDR), hebben de CCR en ICBR ter gelegenheid van de conferentie van Boekarest op 14 september 2006 een gemeenschappelijke verklaring aangenomen die de basis vormt voor een versterkte samenwerking in de toekomst.

Er is een nauwer contact tussen de secretariaten van de twee Commissie tot stand gekomen. Er zijn verschillende samenwerkingsgebieden overeengekomen :

- gemeenschappelijke behandeling van de bij de ICBR beschikbare informatie over verontreinigingen die het gevolg zouden kunnen zijn van de binnenvaart (in het bijzonder de verontreiniging met MTBE) ;
- overleg over maatregelen ter vereenvoudiging van de behandeling en eliminatie van afvalwater afkomstig van passagiersschepen door landinstallaties;
- gemeenschappelijke organisatie door de twee Commissies van een eerste workshop in april 2006 over het onderwerp "bescherming van het water en scheepvaart" ; voor 2008 staat er een workshop op het programma over goede praktijken bij het onderhoud en waterbouwkundige werken van en aan waterwegen;
- de CCR zal de ICBR alle gegevens over de binnenvaart verstrekken die voor de ICBR van nut kunnen zijn bij de omzetting van de kaderrichtlijn water.

f) Verwijdering van scheepsbedrijfsafval

De CCR heeft zeer veel werk verricht om de inwerkingtreding van het Scheepsafvalstoffenverdrag voor te bereiden. De ondertekenende staten hebben twee gemeenschappelijke verklaringen aangenomen waarin de modaliteiten worden gepreciseerd. Het is de bedoeling dat het elektronische betalingssysteem voor de inning van de verwijderingsbijdrage voor olie- en vethoudend afval eind 2008 operationeel is.

De CCR heeft tevens vastgesteld dat er normen moeten worden opgesteld die overeenkomen met de huidige technische stand van zaken op het vlak van zuiveringsinstallaties voor afvalwater aan boord van passagiersschepen. Het Comité ED heeft de opdracht gekregen normen voor te stellen, die zowel voor het Rijn- als Donaustroomgebied zouden moeten gelden.

6) Rationalisatie van de regelgeving van de CCR

De CCR heeft overeenkomstig de wensen van de Verklaring van Bazel de eigen regelgeving kritisch onder de loep genomen om te kijken of deze kan worden vereenvoudigd. Daarbij werden verschillende mogelijke verbeteringen vastgesteld:

- vereenvoudiging door schrapping van bepaalde voorschriften (deze kunnen door een verwijzing naar normen van andere instanties worden vervangen);
- herstructurering van de regelgeving van de CCR in een aantal grote, homogene "blokken";
- verduidelijking door een betere presentatie en formulering van de voorschriften en een herziening van de definities van de gebruikte begrippen ;
- meer flexibiliteit door een beter hiërarchisch onderscheid tussen de verschillende soorten voorschriften, waarvoor dan ook verschillende wijzigingsprocedures kunnen gelden ;
- meer stabiliteit binnen de regelgeving zelf door minder frequente wijziging;
- meer harmonisatie tussen de Rijnreglementen en de regelgeving en aanbevelingen van andere instellingen (Europese Gemeenschap, ECE-VN, Donaucommissie) ;
- betere voorlichting van de gebruikers en betere toegang tot de regelgeving (publicatie).

In dit kader is er op verschillende fronten "werk in uitvoering". Bepaalde werkzaamheden beginnen reeds hun beslag te krijgen, andere zullen wat langer vergen. In het tijdvak 2006-2007 is aan het volgende gewerkt :

- Hergroepering van de reglementen in vier reglementaire blokken:

Deze door de werkgroep G/RR voorbereide werkzaamheden zijn gaande en zullen naar verwachting eind 2008 worden afgerond.

- Harmonisatie op Europees vlak (zie punt 4) :

Voor twee reglementaire blokken is de harmonisatie op Europees vlak reeds gerealiseerd: technische voorschriften voor schepen het vervoer van gevaarlijke goederen.

- Voorbereiding van een besluit waarin de richtsnoeren worden vastgelegd voor de regelgevende activiteiten van de CCR. Dit besluit zal gestoeld zijn op de oriëntaties die daarvoor reeds door de CCR zijn overeengekomen en als volgt luiden :

- . vastlegging van een "vast ritme" voor de wijziging van de reglementen (in principe wijzigingen slechts om de twee jaar) ;

- . minder gebruik van voorschriften van tijdelijke aard; deze zouden alleen gebruikt mogen worden om voorschriften te testen; de lidstaten moeten andere modaliteiten voorzien om de wijzigingen van de CCR-regelgeving gemakkelijker en sneller te kunnen implementeren;
- . beter toezicht en minder gebruik van overgangsbepalingen;
- . invoering van een evaluatiemechanisme om de noodzaak en impact van nieuwe voorschriften te kunnen beoordelen.

Het Voorbereidend Comité heeft in december 2006 een ontwerpbesluit in deze zin besproken. Hierin zijn de oriëntaties vervat die in 2008 tot een definitieve tekst moeten leiden.

- Mogelijke maatregelen ter vereenvoudiging

De Nederlandse delegatie heeft een flink schot voor de boeg gegeven door gespecialiseerde consultants verschillende onderzoeken te laten verrichten. Daarbij is gebleken dat het hier om een complexe materie gaat. De werkzaamheden zullen daarom in 2008 nog worden voortgezet.

7) **Nieuwe interventievormen**

De CCR zoekt bovendien naar nieuwe, niet normatieve of reglementaire mogelijkheden om bij het actieve promoten van de Rijn- en binnenvaart beter in te kunnen spelen op actuele ervaringen.

In de periode 2006-2007 zijn verschillende activiteiten in deze zin op de rails gezet.

a) opstelling van "guides of good practices" met betrokken belangstellende groeperingen

Begin 2006 is men gestart met het opstellen van een dergelijke gids over de organisatie van de interface schip-wal bij het laden en lossen van aardolie- en chemische producten. Deze zogenaamde ISGINTT-gids wordt gemaakt naar het voorbeeld van de ISGOTT die door de OCIMF (Oil Companies International Maritime Forum) is uitgegeven.

De gids wordt gemaakt met ondersteuning van de OCIMF en diverse beroepsorganisaties (CEFIC, EBU, ESO, ESPO, EUROPIA, FETSA).

Een ander gebied waar men het concept van de goede praktijken kan inzetten, zijn werkzaamheden op het gebied van de ruimtelijke ordening van waterwegen en milieubescherming. In 2008 zal in samenwerking met de ICBR een workshop over dit onderwerp worden georganiseerd.

De opstelling van niet bindende, maar erkende gidsen die een beschrijving geven van de meest recente stand van zaken, kan een alternatief bieden naast de eerder traditionele en minder flexibele regelgeving op de verschillende gebieden.

b) organisatie van rondetafelconferenties voor alle betrokken partijen over specifieke probleemgebieden

De positie van de CCR als erkende, bevoegde, onpartijdige en objectieve instantie stelt haar in staat om ook op gebieden waar zij geen eigen juridische bevoegdheden heeft, verschillende institutionele en economische partijen voor een constructief debat bijeen te brengen in een streven tot een consensus te komen.

Deze mogelijkheid heeft de CCR in 2007 met succes benut voor de bespreking van twee gevoelige kwesties, te weten, de geleidelijke overgang naar een algemeen vervoer in dubbelwandige schepen en de reductie van het zwavelgehalte in brandstof voor de binnenvaart.

De CCR heeft de belangrijkste partijen bijeengebracht voor een constructief debat en daarna gezorgd voor de bekendmaking van de bereikte standpunten. Deze manier van werken verdient aanbeveling voor de toekomst.

c) ontwikkeling van een instrument voor een beter begrip en analyse van de situatie in de binnenvaart

Aangezien de binnenvaart een steeds meer internationaal karakter heeft gekregen, hebben de nationale instrumenten die een uitspraak doen over deze sector aan doeltreffendheid ingeboet. Er is dus een groeiende behoefte aan instrumenten voor een internationale follow-up.

Dit is iets waar de CCR zich al zeer lang mee bezighoudt, aangezien zij immers van oudsher statistieken over de Rijn, de vloten en de vervoerde hoeveelheden bijhoudt. Drie jaar geleden is er op dit vlak een samenwerking met de Europese Commissie en het bedrijfsleven tot stand gekomen om de "marktobservatie" verder te ontwikkelen. Het is de bedoeling om niet alleen op Europees vlak statistieken bijeen te brengen, maar ook instrumenten te ontwikkelen voor evaluaties en prognoses.

De CCR acht het wenselijk dit instrument verder uit te breiden en aan te vullen met andere gegevens (ongevallen, arbeidsmarkt, enz.) zodat men een goed en ruim beeld heeft als basis voor het bevorderen van de binnenvaart.

d) instelling en beheer van databanken

In samenwerking met andere partners zijn er in de laatste tijd in het kader van de CCR discussies gevoerd over de instelling van verschillende databanken die een betere kennis en beheer van de binnenvaart mogelijk zouden moeten maken :

- na goedkeuring van het uniek Europees identificatienummer voor schepen zal een databank voor de registratie van de afgegeven nummers onontbeerlijk zijn;
- er wordt binnen de CCR ook nagedacht over de instelling van een databank van dienstboekjes of van vaarbewijzen.

Aangezien het secretariaat van de CCR over de nodige infrastructuur beschikt, zou zij hier als beheerder kunnen fungeren.

e) maatregelen ter bevordering van het vrije verkeer van schippers op de Rijn

Wat deze kwestie betreft, zijn er in de praktijk twee problemen gerezen: enerzijds zijn de voorwaarden voor het verblijf en de werkvergunningen voor ingezetenen uit niet EU-lidstaten niet aangepast aan het reizend beroep van varende bemanningsleden, en anderzijds is de naleving van de voorschriften moeilijk, en dan in het bijzonder de communautaire voorschriften die gelden voor de arbeidscontracten van bemanningsleden, met inbegrip van EU-ingezetenen, aangezien die door de lidstaten waar gevaren wordt, moeilijk gecontroleerd kunnen worden. Daarom wordt binnen de CCR onderzocht of het nodig is een administratief document te voorzien, dat gebruikt kan worden om te controleren of de voorschriften worden nageleefd. Dit kan tegelijkertijd worden gebruikt om de voorwaarden voor het verblijf van bemanningsleden uit niet EU-lidstaten te verlichten. Het secretariaat van de CCR heeft DG TREN op de hoogte gesteld van deze discussies, zodat deze plaatsvinden rekening houdend met de relevante communautaire aspecten (zie doc. PRE(07)38).

8) Samenwerking met de Europese Commissie

Tijdens de periode 2006-2007 hebben de CCR en de Europese Commissie geprobeerd een efficiënt kader voor de samenwerking te vinden. Het aantal coördinatievergaderingen met de voor de binnenvaart verantwoordelijke eenheid van DG TREN nam toe.

Hoewel deze vergaderingen voor een gedachtewisseling en bespreking van de standpunten zeer nuttig zijn, zijn zij niet altijd even geschikt om tot een doeltreffende samenwerking te komen, waar toch een specifiek kader voor nodig is. Een dergelijke specifieke samenwerkingsstructuur bestaat wel voor :

- de technische voorschriften voor schepen (JWG) ;
- marktobservatie (beheerscomité) ;
- de deskundigengroep uitlaatgassen (ingesteld op initiatief van de CCR in samenwerking met de motorfabrikanten en het binnenvaartbedrijfsleven)

Er dient op te worden gewezen dat de JWG in de periode 2006-2007 zeer veel werk heeft verricht op het gebied van de technische voorschriften voor schepen.

De Centrale Commissie heeft de Europese Commissie voorgesteld een systematischer kader voor de samenwerking in de verschillende vormen te voorzien door een "memorandum of understanding" (protocol 2006-I-24) overeen te komen. De Europese Commissie heeft echter laten weten dat zij een dergelijke aanpak te formeel vindt. Gezien deze situatie, wordt geprobeerd langs informele weg de werkzaamheden te concretiseren die in een dergelijk document geregeld hadden kunnen worden.

De Europese Commissie heeft het secretariaat van de Centrale Commissie aangeboden als deskundige / waarnemer deel te nemen aan de desbetreffende raadgevende organen in communautair kader :

- Comité binnenvaart,
- Comité sociale dialoog,
- Strategic Coordination Group of the Water Framework Directive Common Implementation Strategy; Strategic Steering Group « Water Framework Directive and Hydromorphology ».

Daar staat tegenover dat de samenwerking nog geen adequaat kader heeft gekregen voor alle activiteiten op het vlak van RIS en de harmonisatie van vaarbewijzen, aangezien de Europese Commissie wat dit betreft nog niet op de voorstellen van de CCR heeft gereageerd.

9) Samenwerking met andere instellingen die actief zijn op het gebied van de binnenvaart

De oriëntaties van het voorzitterschap en van de Verklaring van Bazel wijzen beide op het feit dat deze samenwerking moet worden versterkt.

a) Donaucommissie

Sinds de bijeenkomst van de Commissie voor de Rijnvaart en de Donaucommissie in 2001, is er geen sprake van veel vooruitgang in de samenwerking. Er zijn wel contacten en er wordt informatie uitgewisseld, maar de gemeenschappelijke werkgroep is niet meer bijeengekomen.

Ter gelegenheid van een bijeenkomst op 9 november 2007 van de twee secretariaten is besloten de samenwerking nieuw leven in te blazen. Als samenwerkingsgebieden werden de volgende punten voorgesteld:

- de wederzijdse erkenning en instelling van een gemeenschappelijk register van dienstboekjes;
- harmonisatie van de respectieve patentreglementen;
- harmonisatie van de controle van vaarwegkennis;
- marktobservatie.

b) Samenwerking met de ICBR

Zie boven onder l) 5) e)

c) Samenwerking met de ECE-VN

De CCR hecht veel belang aan een efficiënte samenwerking met de ECE-VN, zodat iedere instelling datgene kan doen waar zij het beste voor geschikt is. In deze context heeft de CCR de wil te kennen gegeven de samenwerking met de ECE-VN te versterken:

- in het kader van de overgang van het ADNR naar het ADN
- op het gebied van de CEVNI, zodat dit een document kan worden voor alle Europese waterwegen met de status van een aanbeveling

De CCR heeft de ECE-VN ook betrokken bij de werkzaamheden die zij gelanceerd heeft voor de voorbereiding van een aanvullend protocol bij het CLNI.

10) Verbetering van de Rijn als vaarweg

Eén van de belangrijkste taken van de CCR is dat zij zich inzet voor een constante verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn. Werkzaamheden en de bouw van kunstwerken die de bevaarbaarheid van de Rijn kunnen beïnvloeden, moeten ter goedkeuring aan de CCR worden voorgelegd.

In de periode 2006-2007 heeft de Centrale Commissie met tevredenheid kennis genomen van de door Duitsland en Nederland versterkte informatie over maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid. De vaargeul stroomafwaarts van Duisburg werd uitgediept tot een gewaarborgde diepte van 2,80 m. Andere maatregelen waren de storting van vaste sedimenten en de stabilisatie van het rivierbed, de vernieuwing van keringen en sluizen (op de Nederlandse Rijn) en de uitbreiding van plaatsen om personenwagens van en aan boord te brengen (zie protocol 2006-I-26, 2006-I-27 en 2007-II-30).

De CCR heeft tevens aandachtig alle gebeurtenissen gevolgd die tot een onderbreking van de scheepvaart kunnen leiden (ongevallen, stakingen bij de sluizen, hoge of lage waterstanden, feestelijke evenementen, enz.). Zij heeft besloten opnieuw een onderzoek te doen naar alle aspecten die van belang zijn voor de betrouwbaarheid van de Rijn als vaarweg, aangezien een goed verloop van de binnenvaart op de Rijn van wezenlijk belang is voor het hele Europese vervoerssysteem.

11) Belangrijkste in 2006-2007 aangenomen voorschriften

Afgezien van een aantal administratieve aangelegenheden, zoals de definitieve goedkeuring van een aantal wijzigingen of de verlenging van voorschriften van tijdelijke aard, kan hier melding worden gemaakt van de volgende belangrijke wijzigingen :

- Politierglement

Maximale afmetingen van duwkonvoeien (protocol 2006-I-18)

Erkenning op de Rijn van buiten het Rijnstroomgebied afgegeven documenten (protocol 2007-II-21)

- River Information Services

Richtlijn VTS 2006 (protocol 2006-I-20)

Standaard VTT 2006 (protocol 2006-I-21)

Standaard Advies aan de binnenvaart - Editie 1.1 2006 (protocol 2006-I-26)

Standaard Inland-ECDIS Editie 2.0 2006 (protocol 2006-I-23)

Invoering van elektronisch melden in de Rijnvaart (protocol 2007-I-14 en 2007-II-20)

Typekeuring, installatie en gebruik van AIS-apparatuur in de binnenvaart (protocol 2007-I-15 en 2007-II-24).

- Gevaarlijke goederen

Versie 2007 van het ADN (protocol 2006-I-22).

- Patentreglement

Geldigheid van vaarbewijzen overeenkomstig de communautaire richtlijnen 91/672 en 96/50 op het riviergedeelte tussen Basel en Iffezheim (protocol 2006-II-16)

Wijzigingen van de regelgeving voor de erkenning van buiten het Rijnstroomgebied afgegeven certificaten (protocol 2007-I-11 en 2007-II-21).

- Technische voorschriften voor schepen (Reglement van onderzoek)

Uniek Europees identificatienummer voor schepen (protocol 2006-II-26)

Herziening van de eisen voor stuurinstallaties (protocol 2006-II-25)

- Kamer van Beroep

Goedkeuring van een nieuwe procedureregeling (protocol 2006-II-4).

--- ° ---