



Tweejaarlijks verslag 2008-2009

Inleiding

De periode 2008-2009 werd voor de CCR gekenmerkt door zeer intensieve werkzaamheden. Talrijke evenementen zoals bijvoorbeeld de viering van het 140-jarig bestaan van de Akte van Mannheim of het CCR-congres in 2009 met de titel "Rijnvaart en klimaatverandering" onderstrepen het belang van de afgelopen twee jaar voor de toekomstige oriëntatie van de CCR en haar engagement.

In diverse opzichten kon vooruitgang worden geboekt en de CCR zich verder heeft kunnen aanpassen aan de nieuwe context van de binnenvaart. Op deze wijze geeft zij er blijk van een doeltreffend instrument te zijn dat door de delegaties van haar lidstaten en de bij haar activiteiten betrokken partners gewaardeerd wordt. Om de toegenomen activiteiten te kunnen bolwerken, heeft het secretariaat meer personeel aangeworven en de interne organisatie verbeterd.

De CCR heeft zich in deze periode op voorstel van het Duitse voorzitterschap met de volgende thema's en strategische zwaartepunten beziggehouden :

- klimaatbescherming en klimaatverandering,
- milieubescherming,
- verdere ontwikkeling van de rechtsvoorschriften voor de Rijnvaart,
- versterking van de internationale samenwerking,
- verbetering van de communicatie van de CCR naar buiten.

Op al deze gebieden is er significante vooruitgang geboekt.

De werkprogramma's, die eind 2007 werden ingevoerd, voldoen in redelijke mate aan de verwachtingen, hoewel verschillende, geplande werkzaamheden niet konden worden afgerond. Eind 2009 werd voor de periode 2010-2011 een nieuwe reeks werkprogramma's aangenomen (Besluit 2009-II-6).

I) Regelgevende activiteiten

De vereenvoudiging, modernisering en harmonisatie van haar regelgeving blijft een hoofdtaak van de CCR.

1) **Reorganisatie van de reglementen**

Tijdens de periode 2008-2009 heeft de CCR de werkzaamheden voor een reorganisatie van haar reglementen voortgezet.

In de eerste helft van 2008 werden door een basisbesluit over de regelgevende activiteit van de CCR:

- de hoofdlijnen voor de regelgevende activiteit vastgesteld (invoering van een tweejaarlijks ritme voor de wijziging van de reglementen en van een evaluatie van de noodzaak en gevolgen van wijzigingen, enz.), en
- de toekomstige structurering van de reglementen in vier grote blokken (technische voorschriften voor schepen, bepalingen betreffende de bemanning, verkeersvoorschriften, vervoer van gevaarlijke stoffen) vastgelegd. Wat tot nu toe "richtlijn" heette, zal in de toekomst worden aangeduid met "dienstinstructie" om verwarring met de Richtlijnen van de EU te voorkomen.

2) Harmonisatie op Europees vlak

Door middel van de regelgevende activiteiten van de CCR wordt bovendien gestreefd naar een verdere Europese harmonisatie, zodat bepalingen voor de Rijn en voorschriften van andere instanties naar elkaar toe groeien.

Al naar gelang de reglementaire blokken heeft deze toenadering andere vormen aangenomen.

- Wat de technische voorschriften voor schepen betreft, werd de periode 2008-2009 gekenmerkt door het besluit over de erkenning van de communautaire certificaten (2008-II-12 en 2008-II-13) en door de uitbreiding van de mechanismen voor de toepassing van deze voorschriften tot EU-lidstaten die geen lid zijn van de CCR (bijeenkomst van de commissies van deskundigen in mei 2008). Het gemeenschappelijk beheer door de CCR en EU van deze voorschriften in het gemeenschappelijke orgaan JWG heeft inmiddels zijn sporen verdiend. Op dit gebied is de Europese harmonisatie dus realiteit geworden. Nu gaat het er nog om deze in alle opzichten tot haar recht te laten komen.
- Op het gebied van de voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door de binnenvaart, wordt de periode van 2008-2009 eveneens gekenmerkt door een cruciale stap in de richting van een volledige Europese harmonisatie. Op 29 februari 2008 werd het ADN-verdrag van kracht. De voorschriften zijn een jaar later, op 28 februari 2009 in werking getreden. Een communautaire richtlijn heeft deze voorschriften overgenomen en uitgebreid tot de gehele EU (richtlijn 2008/68/EG).

De CCR heeft in dit licht in 2009 besloten het ADN-reglement vanaf 1 januari 2011 te vervangen door het ADN, onder voorbehoud van enkele aanpassingen (Besluit 2009-II-20). De CCR zal echter betrokken blijven bij de activiteiten op dit gebied, omdat het secretariaat een belangrijke rol speelt in het kader van de secretariaatstaken voor het ADN en het beheer van deze overeenkomst. Verder zal het Comité MD belast blijven met de coördinatie van de activiteiten van de CCR-lidstaten op dit vlak en tevens erover waken dat de veiligheidsaspecten bij het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de ruimere problematiek van de binnenvaart niet uit het oog worden verloren. Dit comité heeft tot taak eventuele gemeenschappelijke voorstellen voor het Veiligheidscomité en Beheerscomité van het ADN voor te bereiden. De werkgroep voor gevaarlijke stoffen, die in 1966 werd ingesteld, is daarentegen opgeheven (Besluit 2008-I-26).

- Met betrekking tot de politievoorschriften was de CCR in de twee afgelopen jaren betrokken bij de herziening van het CEVNI, teneinde hiervan een document te maken dat voor alle Europese waterwegen een gemeenschappelijke basis biedt. Hier is een nieuwe tekst van het CEVNI tot stand gebracht, die door het *Inland Transport Comité* van de VN/ECE tijdens de zitting in februari 2010 werd goedgekeurd. Dit is echter niet meer dan de afronding van een eerste etappe. De werkzaamheden moeten worden voortgezet, om de politievoorschriften nog verder te harmoniseren en tot slot te komen tot een afgestemde structuur die door de bevoegde autoriteiten overgenomen kan worden en op alle waterwegen kan worden toegepast.
- Tot slot is er op het gebied van de bemanningsvoorschriften voor de binnenvaart zeer veel vooruitgang geboekt. Ook hier was verdere harmonisatie een oogmerk. Van diverse landen zijn de nationale vaarbewijzen op de Rijn geldig verklaard (België, Nederland, Duitsland, Roemenië, Tsjechische Republiek en Hongarije). Dit proces van erkenning zal worden voortgezet en heeft tot doel te komen tot een wederzijdse erkenning van vaarbewijzen op brede basis.

Analoog hieraan is er in de periode 2008-2009 ook gewerkt aan de erkenning van dienstboekjes (in Besluit 2008-II-8 zijn richtsnoeren vastgesteld om te komen tot een multilaterale erkenning). Op het vlak van de wederzijdse erkenning van beroepskwalificaties op basis van diploma's, is de CCR actief betrokken bij de eerste etappes in dit proces. Zo organiseerde de CCR op 19 juni 2008 in Straatsburg een rondetafelbijeenkomst met als titel "Arbeidsmarkt en opleiding", die de aanleiding vormde voor de oprichting van een samenwerkingsverband van opleidingsinstituten (EDINNA), waar de CCR in verschillende opzichten mee samenwerkt.

Op deze manier is de harmonisatie van de regelwerken voor de Europese binnenvaart al voor een groot deel verwezenlijkt. Hier en daar zijn ongetwijfeld nog verbeteringen denkbaar, maar zij betreffen aspecten die niet als een belangrijke hinderpaal voor deze vervoerstak kunnen worden beschouwd.

3) Modernisatie en vereenvoudiging van de reglementen

De harmonisatie moet rekening houden met andere aspecten die bij regelgeving om de hoek komen kijken, zoals in het bijzonder de steeds terugkerende actualisering en aanpassing aan de nieuwe omstandigheden in dit vervoerssegment.

Wat dit punt betreft, is er in de periode 2008-2009 een aantal besluiten aangenomen waaruit blijkt dat de CCR de voortdurende aanpassing van de voorschriften hoog in het vaandel heeft staan :

a) Technische voorschriften voor binnenvaartschepen

- definitieve goedkeuring van verschillende voorschriften van tijdelijke aard (2008-I-24, 2008-II-12 tot 15, 2009-I-19);
- nieuwe uitgave van alle dienstaanwijzingen.

In het genoemde tijdvak hebben er verschillende werkzaamheden plaatsgevonden die nog niet definitief zijn afgerond: voorschriften voor het stuurhuis, uitzicht vanuit het stuurhuis, etc.

b) Gevaarlijke stoffen

- nieuwe definitie van stoffen die gevaarlijk zijn voor het milieu (Besluit 2008-I-25);
- erkenning van ADN-certificaten (Besluit 2009-II-20).

c) Politievoorschriften

- de voorschriften betreffende kleuren en intensiteit van verkeerslichten werden overgebracht naar het Reglement van Onderzoek (2008-II-10);
- de voorschriften over radartoestellen en bochtaanwijzers zijn eveneens overgenomen in het Reglement van Onderzoek (2008-II-11);
- definitieve goedkeuring van verschillende voorschriften van tijdelijke aard (2008-I-21).

Het Comité RP heeft bovendien besloten in het RPR de nationale voorschriften over te nemen die gelden voor pleziervaartuigen en kleine schepen. Het gaat hier om een principebesluit, de dienovereenkomstige teksten zijn nog niet opgesteld.

In oktober 2009 heeft de CCR een bijeenkomst van de politie te water van de lidstaten georganiseerd. Dankzij deze bijeenkomst heeft men kennis kunnen nemen van de concrete problemen bij de toepassing van de Rijnregelgeving.

d) RIS (River Information Services)

- invoering van het elektronisch melden (opschorting door Besluit 2008-I-22, toepassing door Besluit 2009-I-17, zie onder);
- actualisering van de handboeken (zie onder).

4) Administratieve vereenvoudigingen

Wat de vermindering van administratieve lasten betreft, heeft de CCR de overwegingen en werkzaamheden voortgezet.

Om rekening te houden met de crisisomstandigheden en de financiële problemen waar een aantal ondernemingen mee te kampen heeft gekregen, heeft de CCR op voorstel van Nederland vereenvoudigde en snelle procedures vastgesteld voor de toepassing van de hardheidsclausule in hoofdstuk 24 van het ROSR. De tekst van de aanbeveling kan op de website van de CCR worden geraadpleegd.

De CCR heeft bovendien, in overleg met de JWG, de controlevoorschriften in het ROSR onder de loep genomen, om te komen tot een betere afstemming van de vereisten in de verschillende regelwerken.

Andere overwegingen om bepaalde vereisten die als te bureaucratisch worden beschouwd, verder te vereenvoudigen, hebben nog niet tot concrete besluiten geleid.

Het secretariaat van de CCR was actief betrokken bij het overleg dat gevoerd werd naar aanleiding van het rapport van NEA over de administratieve hindernissen.

II) Milieubescherming en klimaatverandering

Op instigatie van het Duitse voorzitterschap heeft de CCR deze vraagstukken in de hier beschreven twee jaar op de voorgrond geplaatst.

1) Binnenvaart en klimaatverandering

Het congres van juni 2009 over het onderwerp "Rijnvaart en klimaatverandering – uitdagingen en kansen" dat plaatsvond in Bonn vormde een mijlpaal in deze periode. Het congres vormde een platform voor een ruime gedachtewisseling over dit onderwerp tussen beleidsmakers, wetenschappers, afgevaardigden van het bedrijfsleven en overheidsinstanties. De bijdragen die tijdens dit colloquium geleverd werden, zijn op de website van de CCR gepubliceerd. De conclusies van het congres en de weerslag daarvan in een werkplan zijn vervat in Besluit 2009-II-8.

Het lijkt geen twijfel dat de klimaatverandering ook gevolgen heeft voor de waterstanden op de Rijn. Het is echter mogelijk de negatieve gevolgen te beperken. De CCR heeft het voortouw genomen in de discussie over mogelijke aanpassingsstrategieën.

2) Reductie van emissies van de binnenvaart

Hoewel de binnenvaart slechts zeer weinig bijdraagt aan de emissie van broeikasgassen, wil de CCR haar invloed aanwenden om deze emissies verder terug te dringen en op deze wijze een bijdrage te leveren aan de versterking van het groene imago van de Rijnvaart. Zij was nauw betrokken bij de discussie over de toekomstige grenswaarden voor scheepsmotoren, die hebben plaatsgevonden in het kader van de herziening van de desbetreffende communautaire richtlijn (97/68/EG) en zij heeft hiervoor dan ook ambitieuze voorstellen gedaan. Eind 2009 was de discussie over deze aangelegenheid op basis van de impactstudie die door de Europese Gemeenschap in opdracht was gegeven, nog niet afgerond. De wijziging van de desbetreffende communautaire richtlijn wordt verwacht in 2010.

De CCR heeft zich tevens ingezet voor een reductie van het zwavelgehalte in brandstof voor de binnenvaart. De rondetafel die zij in 2007 over dit onderwerp organiseerde, heeft hiervoor wezenlijke impulsen gegeven (reductie naar 10ppm in één etappe), hetgeen zijn weerslag heeft gevonden in de desbetreffende communautaire richtlijn.

3) Omgang met afvalstoffen

Op het gebied van de omgang met afvalstoffen in de binnenvaart, werd in de periode 2008-2009 een fase ingeluid, die op 1 november 2009 resulteerde in de inwerkingtreding van het Afvalstoffenverdrag, dat voortaan CDNI zal worden genoemd. In deze laatste fase zijn er zeer veel en zeer complexe werkzaamheden verricht. Om deze werkzaamheden tot een goed einde te brengen, zijn er specifieke arbeidstructuren voorzien (het comité EXCOM, het comité CINNA, enz.). In de hier beschreven periode werden talrijke kwesties voor de inwerkingtreding van het Verdrag geregeld, waarvan er hier slechts een deel ter illustratie wordt genoemd:

- herziening en aanpassing van de voorschriften voor zuiveringsinstallaties aan boord van passagiersschepen;
- opstelling van de formulieren voor de losverklaringen;
- vraagstuk van de overname van de nieuwe voorschriften in de Rijnreglementen;
- organisatie van een aanbestedingsprocedure voor het elektronische betalingssysteem, tenuitvoerlegging van deze aanbestedingsprocedure, het sluiten van een contract en uitvoering van het contract met een gespecialiseerde onderneming;
- vaststelling van een budgettair kader voor de kosten van de invoering van het elektronische betalingssysteem;
- organisatie van de vereiste organen en afspraken over de verevening;
- organisatie van de voorlichting van het bedrijfsleven over de nieuwe voorschriften die van toepassing zullen zijn (website, etc.);
- bespreking van overgangsmaatregelen, etc.

In november 2009 heeft er een workshop plaatsgevonden voor alle betrokken sectoren van het bedrijfsleven, waarop de nieuwe regeling voor de omgang met afvalstoffen in de Rijn- en binnenvaart werd gepresenteerd en toegelicht. Samen met de inwerkingtreding van het CDNI-Verdrag zijn de organen van dit Verdrag ingesteld, bestaand uit de Conferentie van Verdragsluitende Partijen (CVP) enerzijds, en het Internationale Verevenings- en Coördinatieorgaan (IVC) anderzijds. De CVP is bevoegd om besluiten te nemen, het Verdrag te interpreteren en wijzigingen van het Verdrag en de bijlagen daarvan te bespreken. Het IVC daarentegen is belast met de uitvoering van het financieringssysteem voor olie- en vethoudend afval.

Hoewel het secretariaat van de Centrale Commissie tevens zorgt voor de begeleiding van deze organen, staan deze organen los van de Centrale Commissie en functioneren zij geheel en al autonoom.

4) Preventieve maatregelen

Een ietwat ander vlak betreffen de verontreinigingen van MTBE die in de Rijn werden vastgesteld. Ook hiermee heeft de CCR zich beziggehouden. Zij heeft deze problematiek samen met andere organisaties zoals de ICBR en het bedrijfsleven onder de loep genomen. Op de zitting in het najaar van 2009, heeft de CCR de verschillende bedrijfssectoren opgeroepen de toepassing op vrijwillige basis van de zogenaamde "Gids voor het vervoer van MTBE/ETBE door de binnenvaart", die is opgesteld door de Europese Brandstof-Ether-Industrie (EFOA) onderling overeen te komen (Besluit 2009-II-14).

Als het gaat om het voorkomen van incidentele verontreinigingen, moet tevens gewezen worden op de wijzigingen van het ADN. Tijdens de voorjaarszitting van 2008 is een besluit aangenomen (2008-I-25) over nieuwe criteria voor de risicobepaling van stoffen voor het aquatisch milieu en de gezondheid. Deze nieuwe criteria leiden ertoe dat veel stoffen in de toekomst alleen nog maar in dubbelwandige schepen mogen worden vervoerd.

Tot slot heeft de CCR nog verschillende initiatieven ontplooid op het gebied van de milieubescherming tegen de achtergrond van de infrastructuur van de waterwegen (zie het onderstaande gedeelte over de infrastructuur). De CCR neemt overigens deel aan werkgroepen van de Europese Commissie die beogen bescherming van het milieu en binnenvaart tot elkaar te brengen (coördinatiegroep SCG, ingesteld in het kader van de tenuitvoerbrenging van de kaderrichtlijn water en de groep "rivers").

In talrijke werkzaamheden van de CCR is rekening gehouden met de milieudimensie van de Rijnvaart en de CCR heeft er blijk van gegeven, hier een hoge prioriteit aan toe te kennen.

III) Economische aangelegenheden

De periode van 2008-2009 werd gekenmerkt door de crisis in 2009, maar ook door het jaar 2008 dat tot het najaar uitzonderlijk goed was.

Al enkele jaren volgt de CCR de ontwikkeling van de vloot en zij heeft dan ook al geruime tijd geleden signalen uitgezonden over de voortgaande bouw en het in de vaart nemen van een te groot aantal nieuwe schepen, waardoor het risico van een langdurige verstoring van het evenwicht tussen vraag en aanbod zou kunnen toenemen.

Een analyse van deze kwestie is niet eenvoudig en er moeten dan ook meteen enkele kanttekeningen worden geplaatst. Wat de tankvaart betreft, heeft de CCR op 4 november 2009 samen met haar Economisch Comité een rondetafel georganiseerd die tot doel had de zeer complexe situatie in dit marktsegment nader te analyseren. De ondernemingen worden immers niet alleen met de gevolgen van de economische crisis geconfronteerd, maar moeten tegelijkertijd ervoor zorgen dat zij voldoen aan de regelgeving van het ADN, door de vloot – die hoofdzakelijk uit enkelwandige schepen bestaat – geleidelijk aan te transformeren in een vloot van dubbelwandige schepen. De Centrale Commissie volgt de ontwikkelingen en gevolgen daarvan voor de economische situatie op de markt op de voet.

De CCR heeft de economische situatie nauwlettend in de gaten gehouden en daartoe verschillende keren (ter gelegenheid van haar plenaire zitting in het voorjaar van 2009 en tijdens de Raadgevende Conferentie van 2009) afgevaardigden van vakcentrales uitgenodigd om met de vertegenwoordigers van de delegaties van gedachten te wisselen.

In de mate van haar mogelijkheden heeft zij gehoor gegeven aan de verzoeken van het bedrijfsleven, bijvoorbeeld door verlenging van overgangsbepalingen voor bepaalde technische voorschriften waarvan de termijn afliep.

In deze twee jaar heeft de CCR samen met de Europese Commissie een tweede overeenkomst voor een periode van drie jaar afgesloten voor de ontwikkeling van het instrument van de marktobservatie. Dankzij deze gemeenschappelijke inspanningen, werd dit instrument verder geperfectioneerd en uitgebreid met analyses van nieuwe aspecten. Zo heeft men bijvoorbeeld een analyse gemaakt van de exploitatiekosten, de arbeidsmarkt in de binnenvaart, de specifieke problematiek rond kleine schepen en de tendensen op het vlak van de logistiek. De publicaties die in het kader van het programma “marktobservatie” tot stand worden gebracht, zijn in ruime kring bekend, kennen een ruime verspreiding en komen goed aan. In februari 2009 werd een vergadering van de werkgroep G/OM specifiek gewijd aan de methodologie van deze werkzaamheden (meer documenten zijn beschikbaar op de website).

De analyses en prognoses die in dit kader worden opgesteld, bleken zeer nuttig om een beeld te geven van de uitzonderlijke situatie in de herfst van 2009 en ook van de vooruitzichten voor 2010, zodat de Europese Commissie en het bedrijfsleven konden beschikken over een maatstaf ter beoordeling van de economische situatie in het licht van de reglementaire instrumenten en mechanismen die voor toepassing in aanmerking kwamen.

Het economisch congres dat om de drie jaar wordt georganiseerd, vond plaats in juni 2009 in Bonn. Ook hier draaide veel om de economische dimensie, afgezien van de vraag naar de gevolgen van de klimatologische veranderingen voor de hydrologie van de Rijn en voor de natuur. Het congres heeft tevens aandacht geschonken aan de economische strategieën die bij aanpassingen aan deze veranderingen in overweging genomen kunnen worden.

IV) Vraagstukken in verband met de infrastructuur van de Rijn als waterweg

In het jaar 2008 (Besluiten 2008-I-27 en 2009-I-23), heeft de CCR kennis genomen van verschillende maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid (zie het overzicht bij het genoemde besluit).

Op dit gebied kunnen talrijke werkzaamheden worden genoemd:

- actualisering van de tabel met de doorvaarhoogte van bruggen;
- opstelling van een rapport over de ligplaatsen. Het gaat hier om een aspect dat van groot belang is voor de scheepvaart en ook in het bedrijfsleven in het middelpunt van de belangstelling staat. Er is een eerste document opgesteld dat door maatregelen zal worden gevolgd;
- de totstandkoming en invoering van een grensoverschrijdende alarm- en communicatieprocedure voor het geval dat er zich ernstige averij voordoet. Naar aanleiding van het ongeval met de Excelsior in Keulen is er een speciale werkgroep ingesteld die in de herfst van 2009 zijn conclusies heeft gepresenteerd. Dit verslag werd tijdens de plenaire vergadering aangenomen (Besluit 2009-II-9);
- de rondetafel die gezamenlijk met de ICBR in 2008 werd georganiseerd over goede praktijken bij hydromorfologische maatregelen ;
- het Comité TP was betrokken bij de werkzaamheden van de nieuwe werkgroep "rivers" die ingesteld is door de Europese Commissie en tot taak heeft concrete modaliteiten vast te stellen om de voorschriften van de "habitat-" en "vogel-" richtlijnen te verzoenen met de activiteiten ter bevordering van de scheepvaart. De CCR vindt dat zij ook met deze problematiek te maken heeft, aangezien langs de Rijn of in de nabijheid van de Rijn talrijke beschermde gebieden gelegen zijn. Zij heeft de delegaties van haar lidstaten verzocht in deze context de belangen van de scheepvaart voor ogen te houden.
- het gebruik en de beschikbaarheid van de sluizen in de Bovenrijn was het onderwerp van een specifiek hieraan gewijde vergadering. Hier speelden verschillende vraagstukken die verband houden met de maximaal toelaatbare afmetingen van konvooien en de gevolgen van onderhoudswerkzaamheden aan deze kunstwerken. Dankzij de dialoog die tussen de bevoegde autoriteiten en het betrokken bedrijfsleven tot stand kon worden gebracht, kon voor de meeste kwesties een tevredenstellende oplossing worden gevonden.

Het Comité TP heeft in deze periode nauw samengewerkt met de ICBR op het gebied van de tenuitvoerlegging van de kaderrichtlijn water en de aspecten die wat dit betreft van belang kunnen zijn voor de scheepvaart.

Het Comité heeft verder gewerkt aan een overzicht en analyse van de beperkingen van de scheepvaart als gevolg van diverse voorvallen (festivals, ongevallen, enz.). Een verslag hierover zal naar verwachting in 2010 worden afgerond.

Tot slot is dit comité regelmatig door de delegaties geraadpleegd over alle werkzaamheden aan de Rijn die gevolgen met zich mee kunnen brengen voor de scheepvaart. De CCR heeft in 2009 een geactualiseerde versie aangenomen van het document "Minimale vereisten en aanbevelingen voor de technische conceptie van kunstwerken langs de Rijn" (Besluit 2009-I-22).

V) Aangelegenheden met betrekking tot de bemanning

Het Comité STF heeft in de afgelopen twee jaar een buitengewone zware werklast gehad.

Een aantal van deze werkzaamheden werd reeds genoemd :

- opstelling van een nieuw reglement voor scheepvaartpersoneel;
- onderzoek van aanvragen voor de erkenning van nationale vaarbewijzen;
- uitwerken van een strategie voor een multilaterale erkenning van dienstboekjes.

De CCR en haar secretariaat waren eveneens betrokken bij de werkzaamheden van EDINNA en PLATINA voor wat betreft de analyse van de vereiste kwalificaties in de binnenvaart en de mogelijkheden om deze kwalificaties te verkrijgen. Het doel is om met verloop van tijd de mogelijkheden om een schipperspatent te verkrijgen te verruimen. Hetzelfde geldt voor de beroepskwalificaties matroos en stuurman.

Om de discussie hierover op gang te brengen, heeft de CCR:

- op 7 oktober 2009 een rondetafel over de digitale tachograaf georganiseerd. Bij deze rondetafel waren vertegenwoordigers aanwezig van de delegaties, de waarnemerstaten, de waterpolitie, de sociale partners en verschillende internationale organisaties. Tijdens de rondetafel werd ingegaan op mogelijke toekomstige ontwikkelingen door de toepassing van deze technologie, zoals een digitalisering van bepaalde documenten (dienstboekjes, vaartijdenboek, vaarbewijzen, etc.) ;
- met ondersteuning van nationale deskundigen een hoorzitting over vaarsimulatoren (8 december 2009) georganiseerd. De basis vormde een presentatie over de methodologie die hiervoor is opgesteld door Franse deskundigen. Het gaat hier om voorbereidende werkzaamheden voor een internationale standaard met betrekking tot de technische kenmerken van vaarsimulatoren. Op langere termijn zou gedacht kunnen worden aan een bijlage bij het Rijnreglement, die een minimumstandaard zou moeten bevatten voor vaarsimulatoren die ingezet worden bij de beoordeling van de kwalificatie van het personeel. Door het gebruik van simulatoren tijdens de opleiding zou de vereiste vaartijd kunnen worden verminderd en ook de praktijkexamens kunnen worden vereenvoudigd.
- beraadslagingen over de ontwikkeling van een praktijkexamen naast de traditionele examenvormen op de rails gezet. De discussies bevinden zich nog in het stadium van eerste, voorlopige overwegingen.
- een gedachtewisseling georganiseerd over het vraagstuk van de voertalen in de binnenvaart. Dit onderwerp gaat veel verder dan de uitvoering van taken door bemanningsleden en heeft implicaties voor de communicatie tussen de schepen onderling en tussen schepen en de instanties aan wal. De opleiding, vaardigheden en instrumenten die de bemanningsleden ter beschikking staan, spelen hierbij een belangrijke rol. De CCR heeft op 17 februari 2009 een rondetafel over dit onderwerp gehouden. Bij die gelegenheid werden de verschillende mogelijke maatregelen onderzocht. De CCR zal EDINNA ondersteunen bij de eventuele ontwikkeling van een vereenvoudigd communicatie-instrument voor de binnenvaart ("riverspeak").

Meer in het algemeen heeft het Voorbereidend Comité het strategische belang voor de CCR onderstreept van een verdere ontwikkeling van de opleidingsmodaliteiten, een verruiming van de toegangsmogelijkheden tot binnenvaartberoepen en een verduidelijking van de functies, kwalificaties en titels.

De CCR heeft eveneens met veel aandacht en bezorgdheid de Europese discussies gevolgd over de aanwijzingsregels op het vlak van de sociale zekerheid in de binnenvaart. Het Administratief Centrum van de sociale Zekerheid van Rijnvarenden is verschillende keren bijeengekomen om te praten over de toekomst van het internationale verdrag over de sociale zekerheid van Rijnvarenden en over de gevolgen van de inwerkingtreding van de Europese verordening 883/2004 inzake de coördinatie van de socialezekerheidsstelsels. Er rijzen hier vragen met betrekking tot de vaststelling van het toepasselijk recht voor personeel in de binnenvaart dat op het grondgebied van verschillende staten werkt. Verder schuilt hierin een probleem van het regime dat van toepassing is op werknemers die afkomstig zijn uit derde landen van de Europese Unie en geen vaste woonplaats hebben in de Unie. Deze vraagstukken vormen voornamelijk onderwerp van overleg in de verschillende betrokken instanties.

VI) Juridische aangelegenheden

De CCR is zich er altijd van bewust geweest dat de binnenvaart over een aangepast kader moet beschikken. Daarom zijn er op dit vlak verschillende initiatieven ontplooid of gesteund.

In de periode 2008-2009, zijn er twee onderwerpen waar specifiek aan gewerkt werd: de herziening van het CLNI-Verdrag en het voorstel voor de invoering van een schippersdocument. Daarnaast mogen ook de activiteiten van de Kamer van Beroep niet buiten beschouwing blijven.

1) Herziening van het CLNI-Verdrag

Er hebben verschillende vergaderingen plaatsgevonden, ter voorbereiding van een diplomatieke conferentie (12 juni en 13 november 2007, 11 april en 10 oktober 2008, 4 en 5 juni 2009), waar diverse waarnemerstaten aan hebben deelgenomen.

De herziening is ter hand genomen om de uitbreiding van het geografische toepassingsgebied van het Verdrag door toetreding van nieuwe staten mogelijk te maken.

Voor verschillende staten vormde dit initiatief tevens een aanleiding om de herziening van de aansprakelijkheidsgrenzen die thans in het Verdrag voorzien zijn ter hand te nemen.

Terwijl het eerste punt geen al te grote moeilijkheden met zich meebrengt, lopen de standpunten van de staten over de aanpassing van de aansprakelijkheidsgrenzen vooralsnog uiteen.

Ook andere aspecten met betrekking tot de juridische mechanismen van het Verdrag zijn in het overleg aan bod gekomen. Deze hebben op het congres van de IVR aan het begin van 2009 veel ondersteuning gekregen.

Tegen deze achtergrond wordt er nu naar gestreefd, in 2011 een diplomatieke conferentie te organiseren.

2) Invoering van een attest voor varende personeel in de binnenvaart

Na de opheffing van het drietalig stempel, bleek dat er voor ingezetenen uit landen van buiten de EU die in de binnenvaart tewerkgesteld zijn, toch nog problemen rijzen om grensoverschrijdend te werken en ook met betrekking tot de controle op de wettelijkheid van hun situatie in het licht van de arbeidswetgeving. Het gevolg hiervan is dat in sommige staten de toegelaten verblijfsduur beperkt is.

Door de invoering van een attest door het land van de transporteur kan deze situatie worden verbeterd.

Het Comité DF heeft verschillende vergaderingen aan dit onderwerp gewijd.

Het Comité DF heeft zich daarnaast ook nog met de volgende vraagstukken beziggehouden:

- sancties op overtredingen van Rijnreglementen;

Aanvullend Protocol nr. 6 is nog steeds niet door alle lidstaten geratificeerd. Om de ratificatie te vereenvoudigen, heeft de CCR in een besluit vastgesteld, hoe de draagwijdte van het protocol moet worden geïnterpreteerd (Besluit 2008-I-10). Afgezien daarvan, heeft het Comité DF zich gebogen over een mogelijke, structurele herziening van de sanctieregeling (artikel 34 van de Akte van Mannheim), die zou kunnen bestaan uit een verwijzing naar het nationale recht. De discussies hierover zijn nog niet afgerond.

- opstelling van een geconsolideerde versie van de Akte van Mannheim.

3) **Werkzaamheden van de Kamer van Beroep**

De arbeidsomvang van de Kamer van Beroep was in 2008 en 2009 vergelijkbaar met wat gebruikelijk is: in 2008 is de Kamer twee maal bijeengekomen, op 14 februari en op 25 september en heeft zij als laatste gerechtelijke instantie twee uitspraken gedaan in burgerlijke zaken en drie in strafzaken. In 2009 hebben er drie zittingen plaatsgevonden, op 12 februari, 14 en 15 mei en op 3 december. Er werden in burgerlijke zaken vijf en in strafzaken drie uitspraken in hoger beroep gedaan.

Het einde van 2009 werd gekenmerkt door het gelijktijdige vertrek van vier magistraten van de rechtbank:

Dhr. Jürgen FROMMELT	(Duitsland)
Dhr. Paul HAEGEL	(Frankrijk)
Dhr. Pim HAAK	(Nederland)
Dhr. Adrian STAEHELIN	(Zwitserland)

De nieuwe samenstelling van de Kamer is als volgt :

Rechters :	Dhr. Wolfgang BALL	(Duitsland)
	Dhr. Herman CRAEYBECKX	(België)
	Mw. Hélène GEBHARDT	(Frankrijk)
	Dhr. Bon de SAVORNIN LOHMAN	(Nederland)
	Dhr. Fritz RAPP	(Zwitserland)

Rechter-plaatsvervangers:

Dhr. Alfred Adelbert GÖBEL	(Duitsland)
Dhr. Antoon VERSTREKEN	(België)
Dhr. Bernard BANGRATZ	(Frankrijk)
Dhr. Krijn HAAK	(Nederland)
Mw. Marie-Louise STAMM	(Zwitserland)

Tijdens de plenaire zitting in het najaar van 2009 heeft de CCR het werk van haar rechters geëerd en daarbij gewezen op het buitengewone karakter van de Kamer van Beroep, die de oudste internationale rechtbank in de jongste geschiedenis is.

De rechtspraak van de Kamer van Beroep kan, dankzij de samenwerking tussen de CCR en de universiteit van Mannheim op dit vlak, op internet worden geraadpleegd.

VII) River Information Services (RIS)

De afgelopen twee jaar hebben er op dit gebied zeer veel activiteiten plaatsgevonden.

Na talrijke moeilijkheden konden de voorschriften over het elektronisch melden, zoals voorzien in Besluit 2007-II-20, met ingang van 1 januari 2010 definitief worden ingevoerd (zie Besluit 2009-I-17). Op 12 mei 2009 vond een informatievergadering over dit onderwerp plaats, om ervoor te zorgen dat het bedrijfsleven goed geïnformeerd zou zijn over de nieuwe systemen. Deze voorschriften gelden in eerste instantie alleen voor containerschepen, maar kunnen in een later stadium worden uitgebreid.

In september 2009 zag een handboek voor het volgen en opsporen van schepen (vessel tracking and tracing) het licht. De reeds bestaande richtsnoeren voor het Inland-ECDIS-systeem, de mededelingen aan de schippers en de elektronische berichten in de binnenvaart werden herzien (2008-II-20).

De bevoegde organen hebben zich ook gebogen over richtsnoeren voor de inbouw van AIS-apparatuur in de binnenvaart. De behandeling van dit thema zal in 2010 worden afgerond.

Afgezien hiervan heeft de CCR op 13 november 2008 in Straatsburg de derde workshop over RIS georganiseerd. De praktische toepassingen en producten (Inland-AIS, Inland-ECDIS, elektronisch melden, mededelingen voor schippers, enz.) vormden het middelpunt van de diverse presentaties.

VIII) ISGINTT

In de periode 2008-2009 is er intensief gewerkt aan de totstandkoming van een handboek van goede praktijken voor de omgang met chemische en aardolieproducten bij de interface schip-wal.

Deze werkzaamheden konden worden gerealiseerd dankzij een nauwe samenwerking tussen de CCR en diverse organisaties, zoals de OCIMF, IMO, EBU, CEFIC, EUROPIA, ESPO, ESO, SIGTTO en de FETSA.

De richtsnoeren die in dit kader werden opgesteld, dragen bij aan een significante verhoging van de veiligheid bij de omgang met gevaarlijke stoffen tijdens het laden en lossen.

Eind 2009 waren de werkzaamheden reeds ver voortgeschreden en het handboek zal in de eerste helft van 2010 officieel worden gepresenteerd.

IX) Internationale samenwerking

De Europese binnenvaart wordt gekenschetst door een meerpolige organisatiestructuur. De CCR is van mening dat dit model gunstig is voor de dynamiek en onderlinge wedijver, als alle partijen zich inzetten voor een constructieve samenwerking.

De CCR heeft in deze geest intensieve contacten met de Europese Commissie onderhouden, waarbij zij zoekt naar wegen om de samenwerking nog verder te versterken. In twee sectoren is een dergelijke institutionele samenwerking al tot stand gekomen: de marktobservatie en de technische voorschriften voor schepen (met de werkgroep JWG). Er wordt regelmatig overleg gevoerd over de voortzetting van deze samenwerking in de toekomst en de uitbreiding ervan tot nieuwe gebieden.

De CCR heeft tevens een administratieve overeenkomst met de Moezelcommissie gesloten. De twee commissies hebben elkaar de status van waarnemer toegekend (Besluit 2008-I-6).

Met de Donaucommissie werden de gebruikelijk contacten onderhouden.

Op het gebied van de afvalverwijdering, heeft de Centrale Commissie ondersteuning verleend aan het project WANDA, dat geleid wordt door via-donau en een eerste aanzet is voor de invoering van een netwerk van ontvangstinrichtingen langs de Donau.

Samen met de ICBR werden er verschillende initiatieven ontplooid, zoals de "gemeenschappelijke aanbeveling van de twee Rivierencommissies met betrekking tot hydromorfologische maatregelen op de Rijn" (Besluit 2008-I-5).

De CCR biedt tevens ondersteuning aan de ECE/VN bij activiteiten van deze organisatie. Zo is de CCR bijvoorbeeld nauw betrokken bij de herziening van het CEVNI.

Het secretariaat van de CCR ontwikkelt steeds nauwere banden met de PIANC en volgt de werkzaamheden van verschillende commissies van deze organisatie.

De CCR heeft de werkzaamheden van het PLATINA-platform aandachtig gevolgd en was betrokken bij verschillende initiatieven die in het kader van dit platform werden getroffen (werkzaamheden aan de beroepsprofielen met EDINNA, het rapport van NEA, databank over innovatieve projecten, reflectiegroep voor de follow-up van PLATINA, etc.).

De CCR heeft eveneens de samenwerking met Luxemburg geïntensiveerd. Luxemburg heeft de status van waarnemerstaat bij de CCR (Besluit 2009-I-2). Er waren zeer nauwe contacten met diverse andere niet-lidstaten in het kader van de erkenning van vaarbewijzen (Tsjechische Republiek, Slowakije, Hongarije, Roemenië). De geplande multilaterale erkenning van dienstboekjes zal deze samenwerking ongetwijfeld nog verder versterken.

Conclusie

Begin 2010 is de CCR onder Belgisch voorzitterschap begonnen aan een nieuwe periode van twee jaar. De oriëntaties zijn vastgelegd (2009-II-5), net als de nieuwe werkprogramma's (2009-II-6), die in het verlengde liggen van de werkzaamheden van de afgelopen twee jaar, waarbij lopende activiteiten worden voortgezet en tegelijkertijd voor het toekomstige werk van de CCR een aantal nieuwe zwaartepunten zijn bepaald.

*