CC/CP (11) 14
31 mei 2011
fr/de/nl

Persbericht

Inleiding

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) is op 27 mei 2011 voor de plenaire voorjaarszitting bijeengekomen.

Deze zitting heeft bij wijze van uitzondering in Brussel in het Egmontpaleis plaatsgevonden, op uitnodiging van het Belgische voorzitterschap van de CCR. Aan de vooravond van de plenaire zitting hebben de delegaties een bezoek gebracht aan de scheepslift van Strépy-Thieu en de werkzaamheden in ogenschouw kunnen nemen voor de aanpassing van de vaarweg in Kortrijk in het kader van het Seine-Scheldeproject.

Veiligheid en betrouwbaarheid van de Rijnvaart

Het kapseizen van de tanker "Waldhof" op 13 januari 2011 bij St. Goar was voor de Rijnvaart het ernstigste ongeval sedert jaren, dat zowel voor het bedrijfsleven als voor de verladers aanzienlijke negatieve gevolgen met zich meebracht.

Zodra de Duitse autoriteiten beschikken over de resultaten van het onderzoek naar de oorzaak en het verloop van het ongeval, zal de CCR tegen de achtergrond van dit ongeval de nodige consequenties voor haar regelgeving systematisch onderzoeken en omzetten, zodat de betrouwbaarheid en veiligheid van de Rijn- en binnenvaart verder kan worden verbeterd.

De CCR heeft op grond van nauwe contacten met het binnenvaartbedrijfsleven besloten, op de eerste plaats het aspect van de scheepsstabiliteit in de dagelijkse praktijk en bij de opleiding van de bemanning onder de loep te nemen.

De CCR dankt de Duitse autoriteiten voor hun buitengewone inzet bij de gecompliceerde berging van het verongelukte tankschip. In samenwerking met Duitse zijde heeft de CCR een belangrijke rol bij de informatieverstrekking op internationaal vlak gespeeld.

Economische situatie in de Rijnvaart

De situatie in de Rijnvaart wordt in 2010 gekenmerkt door een stijging van de transportvraag in alle segmenten. Over het geheel gezien bedroeg de stijging van het vervoerde volume bij de drogeladingvaart 10,6% en bij de tankvaart 9%. De gestegen transportvraag is te danken aan het inhaaleffect na de crisis en het dieptepunt van 2009. Voor 2011 valt te verwachten dat de transportvraag in de drogeladingvaart en chemische sector verder zal toenemen – zij het minder snel. Voor het vervoer van aardolieproducten wordt een opleving van de vervoersvraag niet uitgesloten.

In de loop van de eerste maanden van 2011 heeft de Rijnvaart tijdelijk sterke hinder ondervonden van de hoge waterstanden en de stremmingen van het verkeer als gevolg van het ongeval met de Waldhof.

Sinds begin mei van 2011 is de Rijn getroffen door een periode van laagwater, die intussen een historisch record bereikt heeft. Als er geen neerslag komt, zou dit tot ernstige gevolgen voor de scheepvaart kunnen leiden, die ook in de logistieke ketens merkbaar zouden kunnen worden.

Van talrijke binnenvaartondernemingen blijft de economische situatie zorgwekkend.

Erkenning van de Oostenrijkse en Slowaakse vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen

De CCR wil de toegang tot de Rijnmarkt voor schippers vereenvoudigen en heeft daarom het Oostenrijkse Kapiteinspatent (certificaat categorie B) en het Slowaakse Kapiteinscertificaat categorie I op de Rijn als geldig erkend, met evenwel een aantal aanvullende voorwaarden die verband houden met de kennis van specifieke riviergedeelten van de Rijn. Van deze twee staten werden ook de radarbevoegdheidsbewijzen als geldig erkend. De besluiten over de erkenning zullen op 1 oktober 2011 van kracht worden.

Tegelijkertijd hebben de Secretaris-Generaal van de CCR en vertegenwoordigers van het Ministerie van Verkeer, Innovatie en Technologie van de Republiek Oostenrijk, respectievelijk het Ministerie van Verkeer, Bouwwezen en Regionale ontwikkeling van de Republiek Slowakije een administratieve overeenstemming ondertekend waarin de modaliteiten voor de samenwerking tussen de CCR en de bevoegde ministeries van deze beide Staten geregeld zijn.

Bevaarbaarheid van de Rijn

De Centrale Commissie heeft kennis genomen van de zorgwekkende situatie als gevolg van de lage waterstand op de Rijn. De huidige waterstand is de laagste in deze periode van het jaar sinds dertig jaar.

De beste manier om de gevolgen van dergelijke wisselvalligheden te beperken, moet gezocht worden in een verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn.

In dit verband zijn sedimentaanvulling en de stabilisering van de rivierbedding de in het oog springende maatregelen. Deze bevorderen niet alleen de bevaarbaarheid, maar komen ook de ecologie van het Rijnbekken ten goede : zo wordt immers vermeden dat de rivierbedding lager komt te liggen waardoor ook het grondwaterpeil verder zou zakken.

Op de Nederlandse Rijn is men bezig met een algemene renovatie van de waterkeringen en sluizen. De verlaging van de huidige kribben in de Waal biedt meer bescherming bij hoogwater, omdat een hoogwaterpiek hierdoor met 6 tot 12 cm kan worden verlaagd. Bij de uitvoering van de genoemde maatregelen worden negatieve gevolgen voor het milieu vermeden. Integendeel, daar waar het mogelijk is, wil men komen tot « win-win-situaties », die ook het milieu ten goede komen.

Voor meer informatie kunt u zich wenden tot:

Centrale Commissie voor de Rijnvaart
Palais du Rhin
2, Place de la République
67082 Straatsburg
Tel : 00 33 (0)3 88 52 20 10
Fax : 00 33 (0) 3 88 32 10 72
E-mail : ccnr@ccr-zkr.org
Internet : http://www.ccr-zkr.org

BIJLAGE

(bestemd voor de vakpers)

Economische situatie in de Rijnvaart

I. Algemene situatie

In de loop van 2010 is het over de Rijn getransporteerde volume met iets meer dan 10 % toegenomen. De groei bedroeg in de tweede helft van het jaar ongeveer 15,6 %, hetgeen vooral te danken was aan een duidelijke toename in het vervoer van aardolieproducten, staalproducten en containers. De gunstige ontwikkelingen die in de drogeladingsector en chemie konden worden vastgesteld, hangen samen met inhaaleffecten na de crisis. In december hebben de weersomstandigheden en waterstanden het vervoer op de Rijn nadelig beïnvloed.
Hoewel de getransporteerde hoeveelheden gemiddeld over het jaar gezien nog onder de waarden liggen van voor de crisis, lijkt de ontwikkeling in de tweede helft van het jaar erop te wijzen dat de vervoersvraag langzaam omhoog klimt naar het niveau van voor de crisis.
Begin 2011 kwam de scheepvaart op de Rijn vanwege hoogwater en het ongeval met de Waldhof in de buurt van de Loreley stil te liggen. De vervoersstromen raakten ontregeld en in de gebieden rond de Middenrijn en verder stroomafwaarts ontstond een tijdelijke daling in de overgeslagen hoeveelheden.

II. Getransporteerde hoeveelheden

De door de drogeladingvaart getransporteerde hoeveelheden zijn in 2010 10,6 % gestegen. In de tweede helft van het jaar was de vervoersvraag zelfs nog groter en komt de toename uit op 14,3 %.

De graanoogsten vielen in 2010 duidelijk lager uit dan in 2009 en over het gehele jaar gerekend levert dit een daling op van de getransporteerde hoeveelheden van rond de 10 %. Op een gegeven moment werd in dit vervoerssegment echter een piek van meer dan 21 % bereikt. Dit kan worden verklaard door de invoer van graan via de zeehavens, dat vooral werd aangevoerd voor de productie van biobrandstoffen. Het transport van voedingsmiddelen en veevoeders liep in 2010 licht terug.
Het hele jaar door was er daarentegen een fors herstel in het vervoer van kunstmest vast te stellen, met een stijging van bijna 29 % van de vervoerde hoeveelheden.

Het vervoer van grondstoffen en schroot voor de staalnijverheid bereikte in 2010 weer het niveau van voor de crisis, dankzij een stijging van meer dan 36 % van de in 2010 vervoerde hoeveelheden. Nadat het grootste deel van de achterstand was ingehaald, bleef het groeipercentage in de tweede helft in vergelijking met dezelfde periode in 2009 steken op 17 %. Als men de ramingen van de staalvraag mag geloven, valt te verwachten dat de staalproductie, in ieder geval in Europa, dit jaar minder snel zal toenemen.
Het vervoer van staalproducten is over het gehele jaar genomen met 9,6 % en in de tweede helft van het jaar vergeleken met het tweede halfjaar van 2009, bijna 34 % gestegen. De ontwikkeling van deze transporten weerspiegelt de toename van het productie na de crisis. Voor 2011 moet worden gerekend op een verlangzaming van de groei in dit segment.

In het kader van het herstel na de crisis, toont ook het vervoer van kolen in 2010 een plus van 23 %. Voor de twee belangrijkste segmenten in deze sector lopen de ontwikkelingen in 2010 niet gelijk op. In het kielzog van de toegenomen activiteiten in de staalsector nam ook het vervoer van cokeskolen, die grotendeels voor deze sector bestemd zijn, toe, terwijl het vervoer van kolen voor elektriciteitscentrales als gevolg van de toegenomen concurrentie met aardgas in het licht van de actuele prijzen, terugliep. Deze aspecten en ook de verwachtingen dat de groei in de staalsector aanzienlijk lager zal komen te liggen, wijzen erop dat de vervoersvraag in dit segment in 2011 minder hoog zal uitvallen.

De transporten van zand en kiezel zijn in 2010 met bijna 5% gedaald ten gevolge van de zeer strenge en lange winter 2009/2010 en een zeer zwakke vraag die slechts langzaam aantrok. In het tweede semester kon een toename van bijna 4,5 % worden geconstateerd. Over het gehele jaar gezien liggen de getransporteerde hoeveelheden steeds ongeveer 17 % onder de hoeveelheden die voor de crisis werden vervoerd. In deze sector is het herstel dus nog niet echt merkbaar geworden. In 2010 was de verhoogde activiteit in de bouwsector een positieve factor voor de transportvraag, maar de winter van 2010 – 2011 was opnieuw streng en lang, waardoor veel bouwplaatsen stil kwamen te liggen. Alles bij elkaar genomen valt te verwachten dat de transporten in 2011 slechts een bescheiden groei zullen tonen.

In het licht van de oplevende wereldhandel en activiteiten in de zeehavens heeft ook het containervervoer de achterstand weggewerkt, zodat in de loop van het jaar het niveau van voor de crisis werd bereikt. Voor de Rijn betekende dit in 2010 een toename van de hoeveelheden van meer dan 12 %. In de tweede helft van het jaar klom dit percentage zelfs naar 16,6 %. Terwijl het groeicijfer voor volle containers over het gehele jaar gemeten bij bijna 10 % lag en bij 16,6 % in de laatste zes maanden, maakte het vervoer van lege containers over twaalf maanden gemeten zelfs een groei door van meer dan 20 %. De reden voor deze sterke stijging van het vervoer van lege containers ligt in het feit dat er in de zeehavens een structureel tekort aan lege containers is.

In 2011 laten de eerste maanden van het jaar een zeer scherpe daling van de getransporteerde hoeveelheden zien, omdat de Rijn in januari en februari vier weken lang geblokkeerd was. Deze gebeurtenis heeft duidelijk gemaakt dat de vervoerdragers over land (spoor en weg), ten minste op dit moment, slechts in staat zijn op korte termijn een deel van het normaliter door de Rijnvaart vervoerde volume over te nemen. Het leidt echter geen twijfel dat men binnen de logistieke sector nadenkt over een andere strategie en alternatieve oplossingen, zodat men, als er zich problemen voordoen, gemakkelijk op een andere vervoersmodus kan overstappen. Bij blokkades of lang aanhoudende lage waterstanden, zal men er namelijk toch voor proberen te zorgen dat de internationale handel daar niet onder te leiden heeft.

In de tankvaartsector wordt het jaar 2010 gekenmerkt door een gemiddelde stijging van de getransporteerde hoeveelheden van bijna 9 %, die in de tweede helft van het jaar zelfs boven de 19 % uitkwam.

Het vervoer van aardolieproducten toonde over het geheel gezien in de loop van 2010 een toename van 4,6 %. In de laatste zes maanden lag dit percentage bij 23,5 %. Het feit dat de prijzen op de aardoliemarkt in 2010 continu hoog waren, heeft de bevoorrading in het achterland geremd, omdat de verbruikers alleen die hoeveelheden hebben ingekocht die zij meteen nodig hebben.
Nu de voorraden klein zijn, maar de prijzen een lichte daling vertonen, valt te verwachten dat de vraag naar vervoer in de loop van 2011 zal aantrekken.

De in de chemiesector vervoerde hoeveelheden zijn in 2010 met meer dan 15,5 % gestegen. In het tweede semester was er een plus van 13,8 %, hetgeen betekent dat de groei ietwat terugloopt. Dit kan erop duiden dat het einde van het inhaaleffect in deze sector in zicht is.

III. Waterstanden

De waterstanden in 2010 schommelden het gehele jaar min of meer rond een niveau dat een volledige benutting van de laadcapaciteit toeliet. Pas in december stegen de waterstanden en na zware neerval was er ook in januari 2011 telkens weer sprake van hoogwater.

De hoge waterstanden hebben de scheepvaart verschillende dagen belemmerd. In het voorjaar van 2011, is er – tot op heden – daarentegen zo weinig neerval dat de waterstanden opnieuw problematisch zijn. Bij het uitblijven van neerslag zou deze situatie zelfs dramatisch kunnen worden en aanzienlijke storing van de scheepvaart, en dus op het vlak van de logistieke ketens, kunnen veroorzaken

IV. Exploitatieomstandigheden in 2010

Van alle exploitatiekosten is de post brandstofkosten in de loop van 2010 het sterkst gestegen. Ondanks een duidelijke stijging van de getransporteerde hoeveelheden, zijn de vrachtprijzen op een dermate laag prijspeil blijven steken dat er geen sprake kon zijn van een tevredenstellende exploitatie. In vrij veel ondernemingen is de financiële situatie nog steeds weinig rooskleurig, aangezien de vrachtprijzen door de bank genomen laag waren en ondanks de toename van de vervoerde hoeveelheden niet voldoende om de kas te spekken. De verkeersonderbrekingen op de Middenrijn na het ongeval met de Waldhof in de eerste twee maanden van 2011 hebben de situatie van de binnenvaartondernemingen in de Rijnvaart aanzienlijk verslechterd.

V. Ontwikkeling van de laadruimte

In de loop van 2010 zijn er 24 *(tegen 72 in 2009)* nieuwe motorvrachtschepen in de drogeladingvaart op de markt gekomen. Zij zijn goed voor een totale capaciteit van 73.000 ton. Verder zijn er 24 nieuwe duwbakken *(tegen 44 in 2009)* met een totale capaciteit van 37.000 ton geteld. Dit bevestigt de significante afname in het aantal nieuwe schepen die voor deze sector aangekondigd was. Hoewel het aantal schepen dat in de drogeladingvaart in 2010 gesloopt werd in vergelijking met de afgelopen jaren aanzienlijk is toegenomen, is de capaciteit die door Nederlandse sloopbedrijven verwijderd werd (ongeveer 25.000 ton) nog steeds qua volume niet meer dan 1/5 van de toegevoegde capaciteit. Hierbij moet de kanttekening worden geplaatst dat de Nederlandse markt voor de sloop van schepen representatief is. Verder moet nog gewezen worden op het feit dat de toegevoegde capaciteit een hogere productiviteit heeft dan de gesloopte scheepscapaciteiten.

Voor de tankvaartmarkt was het jaar 2010 wat het aantal nieuw gebouwde schepen betreft vergelijkbaar met het voorgaande jaar. Er zijn 79 motortankschepen met een capaciteit van ongeveer 250.000 ton in bedrijf genomen. De transformatie van een enkelwandige naar dubbelwandige vloot wordt dus actief vervolgd. In 2008 zijn vanwege de sterke afbrokkeling van de markt voor droge lading, veel bestelling voor drogeladingschepen op het laatste moment omgezet in bestellingen voor tankschepen. Dit is mede een verklaring voor de massale toevoer van laadruimte op de markt die in 2010 er niet minder op werd. Het aantal tankschepen dat gesloopt werd, valt nauwelijks in het gewicht. Het lijkt erop dat de meeste schepen die de markt verlieten, verkocht zijn naar landen buiten de Europese Unie waar de ADN-regelgeving niet van toepassing is. Om welke aantallen het hier gaat, kan momenteel niet aan de hand van de beschikbare statistieken op betrouwbare wijze worden vastgesteld..

Erkenning van de Oostenrijkse en Slowaakse vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen

Door de goedkeuring van Aanvullend Protocol nr. 7, op 27 november 2002, werd de Akte van Mannheim gewijzigd om het mogelijk te maken, andere vaarbewijzen op de Rijn te erkennen. Dankzij deze erkenning zullen schippers die houder zijn van vaarbewijzen of radarbevoegdheidsbewijzen toegelaten worden tot de Rijnvaart, hetgeen de verplichtingen voor het bedrijfsleven eenvoudiger zou moeten maken, waardoor een bijdrage geleverd word aan de totstandkoming van een grote Europese binnenvaartmarkt.

De eerste besluiten tot erkenning werden door de CCR genomen tijdens de voorjaarszitting in 2008. Sindsdien heeft de CCR de Roemeense, Hongaarse, Tsjechische en Poolse vaarbewijzen erkend. Deze keer zijn het de Slowaakse en Oostenrijkse vaarbewijzen die tijdens de onlangs gehouden plenaire zitting erkend zijn. De erkenning wordt van kracht op 1 oktober 2011.

Vanaf 1 oktober 2011 zullen de houders van een Oostenrijks Kapiteinpatent of een Slowaaks Kapiteinscertificaat Klasse I op de Rijn mogen varen als zij aan de volgende aanvullende voorwaarden voldoen :

- zij zullen een certificaat van kennis van specifieke riviergedeelten moeten voorleggen conform het model in bijlage D 3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn als zij willen varen in het gebied tussen de sluizen van Iffezheim (kilometerraai 335,92) en het Spijkse veer (kilometerraai 857,40),

- bij het bereieken van vijftig (50) jaar moeten zij een verklaring aangaande hun lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn kunnen voorleggen.

Ook de Oostenrijkse en Slowaakse radarbevoegdheidsbewijzen werden erkend. De erkenning zal op 1 oktober 2011 in werking treden.

De CCR heeft bovendien met het bevoegde Ministerie van de respectievelijke Staten een administratieve overeenkomst gesloten betreffende het principe en de modaliteiten van hun toekomstige samenwerking. De wederzijdse erkenning van de vaarbewijzen moet immers gepaard gaan met mechanismen voor administratieve samenwerking tussen de Rijnvaartautoriteiten en de Slowaakse en Oostenrijkse autoriteiten, om met name de gelijkstelling van de betrokken certificaten te garanderen, gemeenschappelijke werkwijzen te ontwikkelen en betrouwbare systemen voor informatie-uitwisseling in te stellen. De overeenkomst voorziet daarvoor in gezamenlijke vergaderingen en stelt mechanismen van informatieoverdracht tussen de verschillende bevoegde autoriteiten in.

Maatregelen ter vermindering van het aantal verdrinkingen

Verdrinking is nog steeds één van de meest voorkomende dodelijke werkongevallen in de Rijn- en Europese binnenvaart. Om het aantal gevallen van verdrinking te beperken en de bemanningsleden van binnenvaartschepen een veilige werkplek te garanderen, heeft de CCR tijdens haar plenaire voorjaarszitting een aantal concrete tijdelijke maatregelen goedgekeurd. Het gaat in hoofdzaak over bepalingen voor de uitrusting van schepen met voorzieningen voor valpreventie en het dragen van zwemvesten. De CCR voert op die manier voor de Rijnvaart algemene Europese voorschriften in ter bescherming tegen vallen op de arbeidsplaats. De aanvullende eisen gelden alleen voor nieuwe schepen en gelden tot 30 november 2014. Voordat de aanvullingen definitief in de Rijnvaartreglementen opgenomen worden, zal de CCR de voorschriften op basis van een ongevallenanalyse evalueren en zo nodig bijstellen. Dit omdat op dit moment de bestaande ongevalstatistieken van de lidstaten ontbreken of onvoldoende toepasbaar zijn ten aanzien van verdrinking.

Het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) heeft mede tot doel, de veiligheid op de werkplek op binnenvaartschepen te waarborgen. Het huidige ROSR omvat voldoende voorschriften met betrekking tot voorzieningen voor valpreventie op passagiersschepen in de voor passagiers toegankelijke zones en voor vrachtschepen in zones waar een risico bestaat om bijvoorbeeld op een ander dek of in het laadruim te vallen. Het bevat daarentegen geen voorschriften voor beveiligingen van gangboorden aan de kant van het water, waardoor verdrinkingen voorkomen zouden kunnen worden. De preventieve maatregelen in dit geval bestaan uit relingen, verschansingen of dennebomen.

Het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) omvat een algemeen vereiste dat schepen zodanig gebouwd en uitgerust moeten worden dat de veiligheid van de personen aan boord en van de scheepvaart in het algemeen gegarandeerd is. De huidige tekst bevat echter geen enkele verplichting betreffende het dragen van zwemvesten of het gebruik van neerklapbare of wegneembare relingen indien deze voorhanden zijn.

De CCR heeft een aantal concrete aanpassingen aan het RPR goedgekeurd die er in hoofdzaak op gericht zijn dat inklapbare of verwijderbare relingen worden voorzien en personen die het risico lopen om in het water te vallen, een zwemvest dragen. De aanpassingen in het ROSR hebben tot doel aan boord van alle schepen, met uitzondering van duwbakken en sleepschepen zonder slaapplaatsen, aan de rand van het dek relingen of vergelijkbare valpreventiesystemen verplicht te stellen.

De CCR is zich bewust van het feit dat het scheepvaartbedrijfsleven behoefte heeft aan een passende termijn voor het aanbrengen van valpreventiesystemen aan boord van de bestaande schepen. Daarom heeft zij lange overgangstermijnen voorzien.

Mede met het oog op een nog uit te voeren evaluatie van kosten en baten, zullen de wijzigingen in eerste instantie van kracht worden in de vorm van voorschriften van tijdelijke aard, die zullen gelden van 1 december 2011 tot 30 november 2014. De CCR heeft het Comité Reglement van Onderzoek Schepen op de Rijn opgedragen, het aantal verdrinkingsgevallen in de Rijnvaart te evalueren en haar delegaties verzocht, daartoe de nodige gegevens ter beschikking te stellen.

***