

PLENAIRE NAJAARSZITTING 2018 VAN DE CCR

Ref: CC/CP (18)17



Strasbourg, 7 december 2018 – De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft op 7 december onder voorzitterschap van dhr. Achim Wehrmann, hoofd van de Duitse delegatie, haar plenaire najaarszitting gehouden. De vertegenwoordigers van de Europese Commissie en de Donaucommissie, alsmede van Luxemburg en de Tsjechische Republiek hebben in hun hoedanigheid van waarnemer eveneens aan de plenaire zitting deelgenomen.

De plenaire zitting bood een goede gelegenheid om de afgelopen zes maanden de revue te laten passeren: namelijk het zesde internationale congres van de CCR, dat gewijd was aan het "150-jarig bestaan van de Akte van Mannheim", de zeer vruchtbare samenwerking met de Europese Commissie, de lang aanhoudende, uitzonderlijk lage waterstanden en de economische gevolgen daarvan, de publicatie van een eerste internationale definitie van de automatiseringsniveaus in de binnenvaart en de positieve ontwikkelingen voor scheepvaartpersoneel dankzij een flexibelere regeling voor de rusttijden en een herziening van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP).

CONGRES VAN DE CCR IN MANNHEIM: TERUGBLIK OP EEN SUCCESVOL EVENT EN VOORUITBLIK OP DE VOLGENDE ETAPPES

Het zesde congres van de CCR vond plaats op 17 oktober in Mannheim. Het werd georganiseerd in samenwerking met het Duitse Bondsministerie voor vervoer en digitale infrastructuur (BMVI). Dit congres, dat georganiseerd werd onder Duits voorzitterschap, was voor de CCR en talrijke genodigden en vertegenwoordigers van de binnenvaart een goede gelegenheid om stil te staan bij het feit dat de Herzene Rijnvaartakte – ook "Akte van Mannheim" genoemd – 150 jaar geleden getekend werd en daarbij kritisch, maar constructief van gedachten te wisselen over de huidige relevantie van dit verdrag en de uitdagingen waar de Rijnvaart en binnenvaart vandaag de dag mee geconfronteerd worden. Het congres vond plaats in het kasteel van Mannheim,

terwijl op precies dezelfde plaats waar het verdrag 150 jaar geleden ondertekend werd. Er waren een twintigtal sprekers van hoog niveau, bestaand uit politici, academici, vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, overheidsinstanties en de media, samen met meer dan tweehonderd genodigden die op een of andere manier met de binnenvaart te maken hebben.

Ter gelegenheid van het congres hebben de hooggeplaatste vertegenwoordigers van de CCR-lidstaten een verklaring ondertekend waarin zij hun verbondenheid met de Akte van Mannheim onderstrepen en ook hun vastberadenheid om de Rijn- en Europese binnenvaart te bevorderen. Zij hebben erop gewezen dit in nauwe samenwerking te willen doen met de Europese Unie en alle partijen die betrokken zijn bij het vervoerswezen. De Verklaring van Mannheim van 17 oktober 2018 is een weerspiegeling van de Visie 2018 van december 2013 en de strategische oriëntaties van de CCR van december 2017. Samen met deze documenten vormt deze verklaring een concreet aanknopingspunt voor de verduurzaming van de binnenvaart. De Verklaring van Mannheim zal in de komende maanden door de ministers van de CCR-lidstaten ondertekend worden.

Afgezien van het congres op 17 oktober waren er verschillende andere evenementen en initiatieven om het belang van 150-jaar Akte van Mannheim te benadrukken. De universiteit van Mannheim organiseerde de 15e conferentie over het binnenvaartrecht. Er zijn in dit kader bovendien twee herdenkingsboeken uitgegeven, één door de universiteit van Mannheim en één door de haven van Mannheim. Er is een tijdelijke tentoonstelling georganiseerd, eveneens in het kasteel van Mannheim, waar de originele akte en de bijbehorende ratificatieoorkondes van 17 oktober tot 29 november tentoongesteld werden. De tentoonstelling is daarna naar Bonn overgebracht en zal later ook in Duisburg en Rotterdam te zien zijn.

De delegaties en deelnemers hebben naar voren gebracht zeer tevreden te zijn met het congres en de krachtige signalen die van de Verklaring van Mannheim uitgaan.

DE CCR IN HET KORT

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) is een internationale organisatie die een essentiële regelgevende rol speelt voor de organisatie van de Rijnvaart. De CCR is actief op technisch, juridisch, economisch, sociaal en milieugebied. Haar werkzaamheden staan op alle taakgebieden in het teken van een efficiënt, veilig, sociaal verantwoord en milieuvriendelijk vervoer over de Rijn. Afgezien van de Rijn, ontplooit de CCR vandaag de dag talrijke activiteiten die betrekking hebben op de Europese waterwegen in ruimere zin. Zij werkt daarbij nauw samen met de Europese Commissie, alsmede met de andere rivierencommissies en internationale organisaties.

EERSTE INTERNATIONALE DEFINITIE VAN DE AUTOMATISERINGSNIVEAUS IN DE BINNENVAART

In de verklaring van oktober 2017 heeft de CCR het streven geformuleerd om de concurrentiekracht, veiligheid en duurzaamheid van de binnenvaart te bevorderen door meer automatisering.

Geautomatiseerd varen omvat vandaag de dag een breed spectrum technische processen. Er zijn talrijke toepassingen, van eenvoudige navigatie-ondersteuning tot aan volledig geautomatiseerd varen. Het concept automatisering kan om deze reden het beste worden benaderd door verschillende automatiseringsniveaus vast te leggen. Automatisering betekent in de regel dat de mens voor bepaalde taken door de machine wordt vervangen. Meer automatisering in de binnenvaart zal het leven van de schipper aan boord zeker verlichten, maar roept tevens vragen op over het behoud van het veiligheidsniveau.

De CCR heeft tijdens deze plenaire zitting een [eerste internationale definitie van de automatiseringsniveaus in de binnenvaart](#) aangenomen. Met behulp van deze definities kan men zich een goed beeld vormen van alle mogelijke vormen als het gaat om geautomatiseerd varen. Uitgaand van dit gemeenschappelijke concept kan later worden bepaald of er voor de afzonderlijke niveaus specifieke regelgeving nodig is.



CCR

CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
FJ 67082 Straatsburg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org
www.ccr-zkr.org

De ervaringen die zijn en worden opgedaan met de verschillende onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten op nationaal en internationaal vlak vormen een vertrekpunt om de automatiseringsniveaus meer in detail te bekijken. Tegen die achtergrond kunnen de definities indien nodig tegen 2020 worden aangepast.

De CCR is verheugd dat er nu een eerste internationale definitie van de automatiseringsniveaus in de binnenvaart tot stand is gebracht. De CCR beschouwt dit als een voorbeeld van haar rol als koploper bij een onderwerp dat zeer innovatief is en waar de CCR met actieve inbreng van de delegaties het pad voor effent.

WATERSTANDEN OP EEN HISTORISCH LAAG PEIL

Tijdens de plenaire zitting hield de Duitse delegatie een presentatie over de hydrologische analyse die in Duitsland werd verricht naar aanleiding van het huidige laagwater. Daarbij werd ook ingegaan op prognoses voor de ontwikkeling, mogelijke scenario's voor de klimaatverandering en de te verwachten gevolgen voor de Rijn en de scheepvaart. De huidige laagwaterperiode is tot nu toe de langste sinds 1971. Sinds 1821 zijn er slechts vijf jaren waarin het laagwater langer duurde (1857, 1921, 1949, 1962 en 1971). Elf laagwaterperiodes duurden ongeveer even lang als in dit jaar.

Het regelmatig terugkerende, seizoensgebonden fenomeen van een droge herfst, die veroorzaakt wordt door verdamping en waterverbruik door vegetatie, werd dit jaar bovendien versterkt door een lang aanhoudende periode zonder neerslag. Dit "dubbele effect" leidt tot een ernstig tekort aan water. Daarom wordt verwacht dat het lang zal duren tot het tekort weer gecompenseerd zal zijn. Alleen als het nu wekenlang veel gaat regenen, valt een echte verbetering van de situatie te verwachten. Als in grote delen van Europa de temperaturen nu ook nog onder nul gaan vallen, kan de huidige laagwatersituatie verder verergeren. Neerslag en het nog beschikbare water in de grond worden dan vastgehouden in de vorm van ijs en sneeuw, en het water zou pas afvloeien als de temperaturen weer gaan stijgen. Een dergelijk scenario zou het vervoer op de Rijn zeer nadelig beïnvloeden.

Tegen deze achtergrond wil de CCR vaart zetten achter haar werkzaamheden op het gebied van aanpassingen van de waterweg en de Rijnvaart aan de mogelijke gevolgen van de klimaatverandering. Het Comité voor Infrastructuur en Milieu van de CCR zal zijn rapport over deze problematiek uit het jaar 2009 actualiseren. Het is de bedoeling dit rapport uit te breiden met mogelijke initiatieven ter bevordering van een duurzame binnenvaart. Het Comité zal hiervoor samenwerken met andere internationale organisaties, zoals de ICBR (Internationale Commissie voor de Bescherming van de Rijn) en de CHR (Commissie voor de Hydrologie van de Rijn). De onderzoeken die al gedaan zijn naar laagwaterperiodes in het Rijnstroomgebied in het verleden en de mogelijke scenario's voor de klimaatverandering zullen geanalyseerd worden om conclusies te trekken voor de Rijnvaart (zie de [persmededeling](#)).

NAUWE SAMENWERKING OP EUROPEES VLAK WERPT VRUCHTEN AF

De plenaire zitting bood de CCR en de partners waarmee wordt samengewerkt, tevens de gelegenheid om vast te stellen dat er in 2018 in het Comité CESNI (Europees Comité voor de opstelling van standaarden in de binnenvaart) en zijn werkgroepen in het kader van het uitermate volle werkprogramma veel resultaten zijn geboekt. De vorige vergadering van het Comité vond plaats in Praag op 8 november van dit jaar, op uitnodiging van het Tsjechische Ministerie voor vervoer. CESNI heeft in Praag de veertien "Standaarden van Praag" aangenomen op het gebied van de beroepskwalificaties. Bovendien werd de ES-TRIN 2019/1 aangenomen, de nieuwe Europese Standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor de binnenvaart, ter vervanging van de editie van 2017. De CCR is ook ingenomen met het nieuwe werkprogramma van CESNI voor de periode 2019-2021. In het kader van CESNI is een nieuwe vaste werkgroep in het leven geroepen op het gebied van de informatietechnologie (zie de [persmededeling van CESNI](#)).

Wat de marktobservatie betreft, een andere activiteit op Europees vlak, kon er ook dit jaar weer in het jaarverslag een veelomvattend beeld van de binnenvaart worden geschetst. De heer Henrik Hololei, directeur-generaal van DG MOVE, schreef het voorwoord bij het jaarverslag (meer hierover is te vinden in het onderstaande hoofdstukje dat gewijd is aan de "Economische situatie van de binnenvaart in Europa").

Tegen deze succesvolle achtergrond zullen de Europese Commissie en de Centrale Commissie in januari 2019 naar verwachting de voortzetting van hun samenwerking voor de komende drie jaar kunnen bevestigen, een partnerschap dat, naar gehoopt wordt, steeds meer geconsolideerd zal worden op basis van een grondslag voor een langere termijn.

ECONOMISCHE SITUATIE VAN DE BINNENVAART IN EUROPA

De CCR heeft in samenwerking met de Europese Commissie in september het jaarverslag 2018 van de marktobservatie in de Europese binnenvaart gepubliceerd. In december verscheen de Market Insight, het kwartaalbulletin over de situatie in het najaar van 2018.

Deze twee rapporten schetsen een nauwkeurig beeld van de marktsituatie en de ontwikkelingen in de binnenvaart in Europa in 2017 (in het jaarverslag 2017) en het eerste kwartaal van 2018 (kwartaalbulletin). Voor de eerste helft van 2018 zijn er al gegevens beschikbaar op grond waarvan de economische situatie in de Europese binnenvaart beschreven wordt, terwijl er voor de tweede helft van het jaar prognoses zijn opgesteld.

In de eerste zes maanden van 2018 is de vervoersvraag op de Rijn en andere Europese vaarwegen gestegen. De over de Rijn vervoerde hoeveelheden namen met 0,3% toe en de vervoersprestatie steeg met 4,3% (in vergelijking



CCR

CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F| 67082 Straatsburg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org

met het jaar ervoor). In de Europese Unie steeg de vervoersprestatie met 1% ten opzichte van de eerste helft van 2017.

De omvang van de toename verschilt echter van regio tot regio in Europa. De Donau had begin 2017 te kampen met periodes van zeer laag water en vorst, maar kijkt men naar de hoeveelheid goederen die vervoerd werden, kon toch voor bepaalde landen in dit gebied een flinke stijging worden vastgesteld: +7% in Oostenrijk en Hongarije, +9% in Slowakije en +54% in Kroatië (meer gedetailleerde cijfers zijn te vinden in de bijlage voor de vakpers).

Over een kortere periode gezien blijkt uit de beschikbare omzetcijfers voor de Europese binnenvaart (gegevens voor Nederland, Duitsland, Oostenrijk, Slowakije en Hongarije) dat de ontwikkeling in het eerste en tweede kwartaal van 2018 positief was, zowel voor het vervoer van goederen als voor het passagiersvervoer.

Over een langere periode gezien (van 2010 tot 2016) volgt het vervoer van passagiers qua aandeel in het totale omzetcijfer van de Europese binnenvaart een positieve trend, terwijl het aandeel van het vrachtvervoer terugliep.¹

De cijfers die beschikbaar zijn voor de tweede helft van 2018 bevestigen dat de zomer, waarin vrijwel geen neerslag viel, op talrijke Europese vaarwegen geleid heeft tot zeer lage waterstanden. Dit heeft aanzienlijke gevolgen voor de beladingsgraad, de vrachtprijzen en de vervoerde hoeveelheden.

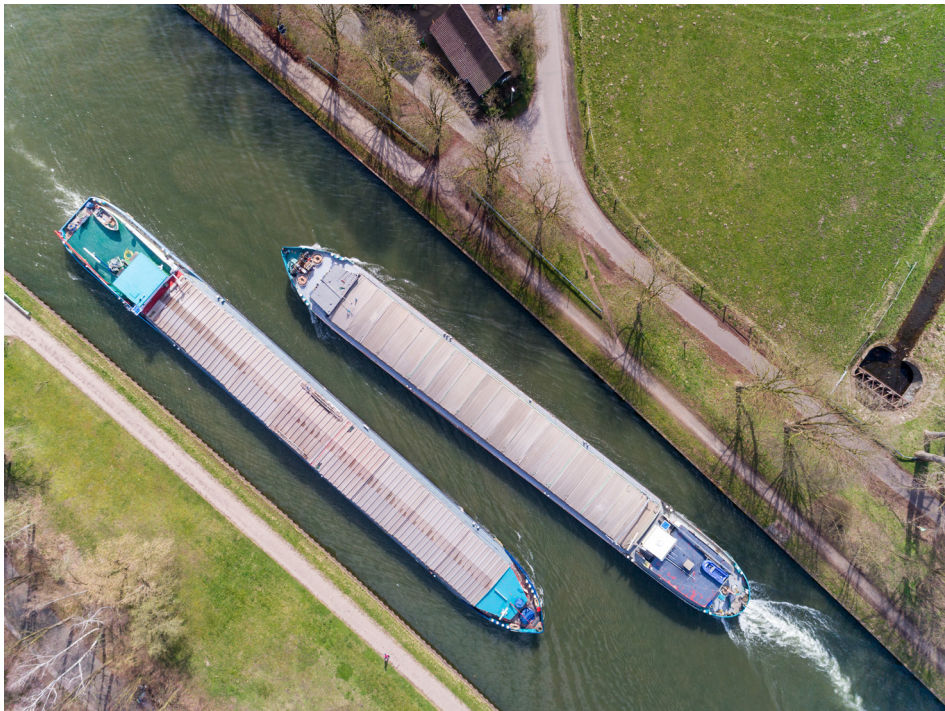
Met name in de zomer en herfst van 2018 moest de binnenvaart de afluaddiepte aanzienlijk verminderen vanwege de lange droogteperiode waardoor in de Europese vaarwegen nog maar weinig water stond. De maximaal mogelijke afluaddiepte was zeer beperkt waardoor de vrachtprijzen stegen. In juli 2018 lagen de prijzen twee maal hoger, in augustus 3,7 maal en in september bijna vijf maal hoger dan normaal (in dit geval uitgaand van de gemiddelde vrachtprijzen in 2010).

De hoeveelheid getransporteerde goederen toont in het vierde kwartaal van 2018 een forse daling, niet alleen op de Rijn, maar ook op de andere binnenvaartwateren in Europa.

De volledige jaarrapporten en kwartaalbulletins kunnen in het Engels, Frans, Duits en Nederlands als pdf worden gedownload van de volgende site <https://www.ccr-zkr.org/13020800-nl.html> of rechtstreeks online worden geraadpleegd op <http://www.inland-navigation-market.org>.

HET PERSONEELSREGLEMENT WORDT GEMODERNISEERD

De CCR is bezig om het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn voor eind 2019 volledig te herzien. Het gaat erom de standaarden te integreren die op 8 november van dit jaar werden aangenomen door CESNI. Deze standaarden hebben betrekking op de beroepskwalificaties, medische geschiktheid, praktijkexamens en de toelating van simulatoren. Het is de bedoeling dat deze op 18 januari 2022 op de Rijn van kracht worden. Het personeelsreglement wordt herzien en



gemoderniseerd zodat op de Rijn en de waterwegen van de Europese Unie dezelfde regels gaan gelden en deze regels op coherente wijze in nationaal recht omgezet kunnen worden.

De CCR heeft voor deze werkzaamheden een werkgroep onder Frans voorzitterschap ingesteld. Afgezien van de integratie van de CESNI-standaarden zodat deze ook op de Rijn van kracht kunnen worden, werken de deskundigen aan een herziening van de bemanningsvoorschriften en de eisen die gelden voor de kwalificaties, zodat alle CCR-staten kwalificatiecertificaten zullen kunnen afgeven die ook na het van kracht worden van de EU-Richtlijn 2017/2397 op de Rijn en alle waterwegen van de Europese Unie gelden. Voorschriften die niet geraakt worden door de richtlijn (zoals bemanningsvoorschriften, voorschriften voor het veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen, sport- en overheidspatenten, medische verklaringen) blijven behouden. Ook de zeer nauwe samenwerking tussen de CCR-landen op administratief vlak zal worden voortgezet.

NALEVING VAN DE RUSTTIJD TIJDENS DE VAART VEREENVOUDIGD

De CCR past de bemanningsvoorschriften met ingang van 1 juli 2019 aan. Zij geeft gehoor aan voorstellen van de sociale partners, die gezamenlijk erop hadden aangedrongen om de voorschriften voor de rusttijden tijdens de vaart te moderniseren. De nieuwe regeling draagt bij aan een verhoging van de concurrentiekracht van de binnenvaart. Het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn biedt voortaan meer vrijheid voor de indeling van het dagrooster. In de exploitatiewijze A1 (14 uur varen gedurende een periode van 24 uur) en A2 (18 uur varen gedurende een periode van 24 uur) zal tijdens de vaart gerust mogen worden in ruimtes waarin het geluidsniveau niet boven de 60 dB (A) komt. De schipper moet beoordelen of het rusten

tijdens de vaart verantwoord is, want de rusttijd mag niet onderbroken worden voor het passeren van sluisen of om te laden of te lossen.

VERBETERING VAN DE BEVAARBAARHEID BIJ KOBLENZ

De CCR heeft de Duitse delegatie bedankt omdat bij de vernieuwing van de Pfaffendorfer brug bij Koblenz uitdrukkelijk rekening is gehouden met de belangen van de scheepvaart. Het project werd in 2016 aan de CCR voorgelegd. Toentertijd was het de bedoeling om alleen de bovenbouw van de brug te vervangen en de bestaande pijlers te laten staan. Tussen deze pijlers is de doorvaartbreedte respectievelijk 50, 75 en 50 meter. Na uitgebreid overleg in het Comité voor Infrastructuur en Milieu is nu besloten om de oude brugpijlers af te breken. De nieuwe pijlers zullen zo worden gebouwd dat er voortaan over de gehele breedte van de vaargeul tussen de pijlers een doorvaartbreedte van 120 m ter beschikking zal staan. Hierdoor worden de scheepvaartomstandigheden in dit gebied aanzienlijk verbeterd.



CCR

CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
FJ 67082 Straatsburg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org
www.ccr-zkr.org

¹ In 2017 lag het omzetcijfer op jaarbasis voor het vervoer van goederen in Europa bij circa 5,1 miljard euro en ongeveer 2,5 miljard euro voor het vervoer van passagiers.

BIJLAGEN

(voor de vakpers)



ECONOMISCHE SITUATIE VAN DE BINNENVAART IN EUROPA

De belangrijkste cijfers met betrekking tot de economische situatie in de binnenvaart in Europa

Een vergelijking van de verschillende soorten vracht die over de Rijn vervoerd wordt (uitgedrukt in vervoerd volume) laat een zeer uiteenlopende ontwikkeling zien. Het vervoer van vloeibare lading (+12%) en van containers (+7,3%) steeg fors, maar het vervoer van droge bulkgoederen liep terug (-2,4%), net als dat van stukgoed (-15,4%) en de overige goederensoorten (-1,7%).

Wat het containersegment betreft is de vervoersprestatie in de gehele EU van 8,0 naar 8,8 miljard tkm gestegen, hetgeen overeenkomt met een stijging van 4,4%. Net als in het verleden vindt 99% van het containervervoer plaats in de Rijnsoeverstaten.

Wat de waterstanden betreft, blijkt uit de langste tijdreeks van kwartaalcijfers dat, op de lange termijn, laagwaterperiodes met name het vervoer van droge bulkgoederen nadelig beïnvloeden, terwijl het vervoer van vloeibare lading en containers zich na laagwaterperiodes weer vrij snel herstelt.

De belangrijkste cijfers voor Nederland in 2017

In overleg met de Europese Commissie is besloten in de marktobservatie een nieuw hoofdstuk te introduceren, "Focus op" genaamd. In dit hoofdstuk worden in elk kwartaalbulletin de belangrijkste cijfers op een rijtje gezet voor de binnenvaart in een bepaald Europees land. Nederland blijft hier de spits af. In de volgende edities van de marktobservatie zullen dan andere landen geanalyseerd worden, waarbij zal worden afgewisseld tussen de Rijn en de Donau, maar op een gegeven moment zullen ook andere landen onderzocht worden die geen deel uitmaken van deze twee stroomgebieden, zodat uiteindelijk alle landen van Europa aan bod komen.

De vervoersprestatie van goederen op de vaarwegen in Nederland is goed voor circa 1/3 van de totale omvang van het binnenvaartvrachtvervoer in Europa.

Kijkt men naar het totaal aantal actieve vrachtschepen in Nederland, dan ligt het cijfer ruim boven de 5 000, waarvan 3 500 drogeladingschepen zijn (zonder de duw- en sleepboten). Het aandeel van de Nederlandse vloot in de Europese vloot van vrachtschepen ligt bij ongeveer 37% (uitgaand van het aantal schepen).

REGLEMENT VOOR HET SCHEEVAARTPERSONEEL

Het Reglement voor het scheepvaartpersoneel wordt in veel opzichten herzien

Er wordt gewerkt aan een volledige herziening van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) dat in 2022 van kracht moet worden, precies honderd jaar nadat het eerste Rijnpatentreglement van kracht werd. Deskundigen van de CCR werken hiernaartoe in een werkgroep onder leiding van de Franse delegatie. De deskundigen uit de Rijnsoeverstaten en België streven ernaar om de bemanningsvoorschriften in het RSP in overeenstemming te brengen met de voorschriften voor het verkrijgen van een beroepskwalificatie van de Europese richtlijn betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart die in 2022 door de landen moet zijn omgezet. De richtlijn legt de eisen vast voor de dekbemanningsleden, lichtmatrozen, matrozen, volmatrozen en schippers. Dit betekent dat in het RSP die eisen ten aanzien van de leeftijd, de naleving van administratieve vereisten, de kwalificaties en de vaartijden van dekbemanningsleden moeten worden aangepast. Dit geldt ook voor de eisen voor de specifieke vergunningen van schippers voor het varen met behulp van radar, op waterwegtrajecten met specifieke risico's, op waterwegen van maritieme aard, voor het besturen van vaartuigen die LNG als brandstof gebruiken en voor de specifieke activiteiten van de deskundigen voor de passagiersvaart.

De bemanningsvoorschriften die de minimumrusttijd en de minimumbemanning regelen, en ook de voorschriften voor machinisten blijven voorsnog ongewijzigd. Dit geldt ook voor de omvang en samenstelling van het veiligheidspersoneel aan boord van schepen die passagiers of gevaarlijke stoffen vervoeren. Bij de verschillende patenten wordt in overweging genomen om het kleine patent als apart kwalificatiecertificaat voor schippers af te schaffen, terwijl het overheids- en sportpatent vermoedelijk behouden zullen worden.

Door de herziening van het Reglement willen de lidstaten van de CCR hun nauwe samenwerking ten bate van de veiligheid van de Rijnvaart op het gebied van het scheepvaartpersoneel behouden en in de toekomst zelfs nog uitbreiden. Er wordt gewerkt aan een modernisering van de bemanningsvoorschriften en een digitalisering van de diverse, bijbehorende documenten.



CCR

CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
FJ 67082 Straatsburg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org

Meer flexibiliteit om te rusten tijdens de vaart

De verplichting dat de bemanning van een schip dat in de exploitatiewijze A1 of A2 vaart, over een periode van 24 uur acht, respectievelijk zes uur rust terwijl het schip niet vaart, beperkt de inzet van die schepen. De vakbond ETF en de werkgeversbonden EBU en ESO hebben de CCR daarom verzocht te onderzoeken of de regeling gewijzigd zou kunnen worden zodat de bemanning in de A1- en A2-vaart ook tijdens de vaart zou kunnen rusten. De inzet van schepen in de A1- en A2-vaart wordt daarmee flexibeler.

Vanaf 1 juli 2019 wordt de rusttijd die genomen wordt als het schip niet vaart, gelijkgesteld aan de rusttijd die de bemanning neemt tijdens de vaart, op voorwaarde dat de bemanningsleden gedurende zes of acht uur ononderbroken kunnen rusten in een ruimte waar de geluidsdruk niet boven de 60 dB(A) komt. Dat deze maximale geluidsdruk niet overschreden wordt, moet aangetoond kunnen worden met behulp van het binnenschipcertificaat.

Ook als er aan boord in de A1- of A2-vaart door één of meerdere bemanningsleden wordt gerust, moet de veilige vaart gewaarborgd blijven. Dat is mogelijk als er bij de inzet van de minimumbemanning rekening wordt gehouden met laad-, los-, en ankerhandelingen die moeten worden verricht, de sluisen die moeten worden gepasseerd en de andere veiligheidsaspecten. Het valt binnen de verantwoordelijkheid van de schipper om, rekening houdend met deze aspecten, te beslissen wie wanneer tijdens de vaart zijn rusttijd mag nemen. Hij moet erop letten dat het aantal bemanningsleden dat vereist is met het oog op de veiligheid aan boord van het schip, ter beschikking staat, d.w.z. dienst heeft. In ieder geval moet er minstens één schipper dienst doen. Dat is dan ook als voorwaarde voor het rusten aan boord tijdens de vaart in de regelgeving opgenomen.

Voorbeeld 1: een schip uit de scheepscategorie van groep 1 (schepen $\leq 70\text{m}$) vaart in de exploitatiewijze A2 (18 uur) van Mannheim naar Rotterdam. Het schip moet voldoen aan artikel 3.15, eerste lid, van het RSP en moet dus een minimumbemanning hebben van twee schippers. Op dit traject zijn geen sluisen. Het mogelijk dat de ene schipper vaart terwijl de andere rust als het schip op dit traject niet hoeft te laden of te lossen, niet voor anker gaat, en er ook geen andere veiligheidsaspecten zijn die dit in de weg staan.

Voorbeeld 2: een schip uit de scheepscategorie van groep 2 (schepen $70\text{ m} < L \leq 86\text{ m}$) vaart in de exploitatiewijze A1 (14 uur). Het schip vaart van Rotterdam naar Delfzijl (circa 30 uur varen, semi-continu), en heeft een schipper, een matroos en een lichtmatroos aan boord. Op dit traject moeten er een aantal sluisen worden gepasseerd, maar aangezien er drie bemanningsleden aan boord zijn, is het mogelijk om de matroos of lichtmatroos te laten rusten, voor zover er geen andere veiligheidsaspecten zijn die dit in de weg staan.

De maximale vaartijden in de A1- en in de A2-vaart blijven volledig van toepassing. Verder blijft gelden dat een bemanningslid gedurende zijn verplichte rusttijd niet mag worden ingezet, ook niet om toezicht te houden of stand-by te zijn, behalve als het gaat om de wacht- en toezichtstaken voor stilliggende vaartuigen zoals voorgeschreven in het Politiereglement.

RIJNVAARTPOLITIEREGLEMENT

Regeling voor de kentekens van vaartuigen in het Rijnvaartpolitiereglement

De CCR heeft op de plenaire vergadering in december een besluit aangenomen (Besluit 2018-II-11) om verschillende artikelen van het RPR (Rijnvaartpolitiereglement) te vereenvoudigen. Het gaat daarbij om artikelen die betrekking hebben op de kentekens van vaartuigen. Alle verwijzingen in het RPR naar het officiële scheepsnummer worden vervangen door het uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI). Dit geldt onder andere ook voor de kentekening die overeenkomstig artikel 2.05 van het RPR op de ankers moet worden aangebracht. Ook hiervoor is een nieuwe regeling opgenomen om bij de identificatie van de ankers rekening te houden met de overschakeling op het ENI-nummer. De kentekens op bestaande ankers blijven echter geldig. De wijzigingen worden van kracht op 1 december 2019.

Opname van twee nieuwe verkeerstekens in het Rijnvaartpolitiereglement

De CCR heeft twee definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement aangenomen (Besluit 2018-II-14). In bijlage 7 "Verkeerstekens" worden twee nieuwe waarschuwborden opgenomen. Er wordt een nieuw verkeersbord E.3 ingevoerd, dat wijst op de nabijheid van een stuw, en een bord E.4b dat wijst op de nabijheid van een vrijvarende veerpont. De plaatselijke bevoegde instanties krijgen hierdoor de mogelijkheid om in het kader van de Rijnvaart de schippers overal op dezelfde wijze te waarschuwen dat zij met hun schip in de buurt komen van een vrijvarende veerpont of een stuw. De wijzigingen brengen voor het bedrijfsleven geen extra kosten met zich mee. Of deze verkeerstekens geplaatst worden, beslissen de plaatselijke bevoegde instanties. De wijzigingen worden van kracht op 1 december 2019.

E.3 Stuw



E.4b Vrijvarende veerpont



Implementatie van River Information Services (RIS) en wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement

Technische benaming hoeft in de Rijnvaart niet meer elektronisch gemeld te worden

De CCR heeft een definitieve wijziging (Besluit 2018-II-13) aangenomen van artikel 12.01, tweede lid, onderdeel g, letters bb van het RPR: voor goederen waarop het ADN van toepassing is, hoeft in de Rijnvaart de technische benaming niet meer elektronisch gemeld te worden. Het doel van de wijziging is om de omvang van de elektronische melding voor de schippers te reduceren. Tegelijkertijd kan hierdoor bereikt worden dat de voorschriften van de CCR uniform en op geharmoniseerde wijze worden toegepast. De wijziging wordt van kracht op 1 december 2019.

Verplichte inschakeling van marifooninstallaties voor kleine schepen die radar gebruiken

De CCR is overgegaan tot een definitieve wijziging van artikel 4.06, eerste en vierde lid, van het RPR (Besluit 2018-II-12). Deze wijziging leidt ertoe dat kleine schepen die gebruikmaken van radar nu ertoe verplicht worden om hun marifooninstallatie in te schakelen. Het besluit hangt samen met de tenuitvoerlegging van de RIS-strategie van de CCR, want schepen die over radar beschikken, moeten over een marifooninstallatie beschikken. Deze verplichting bestond al. Nieuw is dat deze schepen nu ook ertoe verplicht worden om de marifooninstallatie in te schakelen. De wijziging wordt van kracht op 1 december 2019.



CCR

CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
FJ 67082 Straatsburg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org