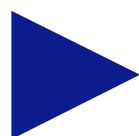


CENTRALE
COMMISSIE
VOOR DE
RIJNVAART



VERSLAG
1998 - 1999

CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART

**JAARVERSLAG VAN DE CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART
(CCR)**

**Werkzaamheden van de Centrale Commissie
in 1998-1999**

INHOUD

Voorwoord

HOOFDSTUK 1 : Algemeen

- 1 Institutionele betrekkingen
 - Betrekkingen tot de Europese Unie
 - Betrekkingen tot de Internationale Commissie voor de Bescherming van de Rijn (IRC)
 - Betrekkingen tot de Internationale Arbeitsgemeinschaft der Rheinschiffahrt (IAR)
 - Betrekkingen tot de Internationale Vereniging "Het Rijnschepenregister" (IVR)
 - Betrekkingen tot de organisaties van het bedrijfsleven, die bij de werkzaamheden van de Centrale Commissie betrokken waren
 - Samenwerking met de Donaucommissie
- 2 Algemene kwesties
 - Europees Verdrag inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen via binnenwateren
 - Denkbeeld van een "schip van de toekomst"
- 3 Rechtspraak
 - Kamer van Beroep

HOOFDSTUK 2 : Economie

- 1 Samenvatting van de economische tendensen
- 2 Structurele sanering van de Rijn- en binnenvaartvloten: evaluatie
- 3 Aanvullend protocol n° 5 bij de Herziene Rijnvaartakte

HOOFDSTUK 3 : Recht

- 1 Eenwording van het binnenvaartrecht
 - Verdrag inzake de beperking van de aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI)
 - Verdrag inzake de overeenkomst van goederenvervoer in de binnenvaart (CMNI)
- 2 Aanvullend protocol n° 6 bij de Herziene Rijnvaartakte: verhoging van de boetes bij overtreding

HOOFDSTUK 4 : Milieu

Inleiding

- 1 Voorbereiding van de inwerkingtreding van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Binnenvaart:
 - Voorkomen van het ontstaan van bilgewater
 - Hoogte van de verwijderingsbijdrage
 - Doorberekening van de BTW
- 2 Voorkoming van luchtverontreiniging
 - Vluchtige organische verbindingen in de tankvaart
 - Beperking van de emissie van uitlaatgassen uit motoren in de binnenvaart

HOOFDSTUK 5 : Scheepvaart

- 1 Reglement van de radardiploma's
- 2 Bunkeren
- 3 Snelle schepen
- 4 Schepen van maximale afmetingen
- 5 Bemanningsvoorschriften
- 6 Millenniumwisseling
- 7 Marifoondienst
- 8 Classificatiebureaus

HOOFDSTUK 6 : Vaarweg

- 1 Betrouwbaarheid van de Rijn als vaarweg
- 2 De Waterstanden
- 3 Scheepvaart en informatie
- 4 Werkzaamheden ten verbetering
 - Het Franse en Duitse deel van de Rijn
 - Onderhoudswerkzaamheden aan de vaarweg
 - Maatregelen ter verbetering van de infrastructuur van de Rijn
 - Omvang van de werkzaamheden en beschrijving van het complex Telematica
 - Nederlands deel van de Rijn: Voortgang van de aanpassingsmaatregelen op de Waal (stand : april 1999)

BIJLAGEN

- Bijlage 1 Samenstelling van de Centrale Commissie in 1998 en 1999
- Bijlage 2 Organigram van de CCR
- Bijlage 3 Betrekkingen tot andere organisaties op het gebied van de Rijn- en binnenvaart
- Bijlage 4 Wijzigingen van de "Verordening inzake de tijdelijke invoering van maatregelen voor de structurele sanering in de Rijnvaart" sinds de invoering in 1989
- Bijlage 5 Overzicht van de geltende tijdelijke verordeningen
- Bijlage 6 Toepassing van technisch-administratieve reglementen

VOORWOORD

Teneinde de door de Centrale Commissie verstrekte informatie beter op de vraag van de geïnteresseerden af te stemmen heeft het secretariaat besloten de verslagen in een gewijzigde vorm uit te geven. Het jaarverslag, dat onvermijdelijk met een lichte vertraging verschijnt, wordt vervangen door de publicatie van twee afzonderlijke documenten: een statistisch verslag dat jaarlijks verschijnt (het verslag gaande over 1998 is reeds uitgebracht) en een tweejaarlijks verslag van de werkzaamheden. Op deze manier kunnen de geïnteresseerden binnen een korte tijdsperiode over de verzamelde economische en statistische gegevens beschikken en kan de Centrale Commissie iedere twee jaar een overzicht van haar feitelijke werkzaamheden verstrekken, dat wil zeggen met een regelmaat die daar beter op is afgesteld.

Zo gaat dit verslag over de activiteiten van de Centrale Commissie in 1998 en 1999, die tijdens die twee jaren talrijk en uiteenlopend waren. Uit het aantal behandelde kwesties en de hoeveelheid bijeenkomsten en documenten kan worden opgemaakt dat die activiteiten duidelijk zijn toegenomen. De Centrale Commissie heeft haar wettelijk kader op de laatste stand gebracht en bijzonderheden uitgewerkt; verschillende reglementen werden geactualiseerd en een nieuw reglement voor de afgifte van radarpatenten werd aangenomen. In samenwerking met de Europese Gemeenschap heeft zij de voorwaarden voor een geleidelijke afronding van het beleid van structurele sanering vastgelegd. Voorts is zij verder gegaan met het treffen van voorbereidingen voor de inwerkingtreding van nieuwe instrumenten: het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, het toekomstige Verdrag inzake de overeenkomst met betrekking tot het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI), enz.

Aan de hand van deze werkzaamheden kan worden opgemaakt dat vier doelstellingen kenmerkend zijn voor de CCR:

- het behoud van de veiligheidsstandaard van de Rijnvaart,
- de bevordering van de binnenvaart op de Rijn,
- de milieubescherming in de Rijnvaart,
- de integratie van de Rijnvaart in het Europese vervoerbeleid.

Deze vier doelstellingen zijn gelijkwaardig. Hierbij kan echter worden opgemerkt dat de eerste twee, die trouwens uitdrukkelijk in de Akte van Mannheim zijn vastgelegd, traditioneler van aard zijn, terwijl de laatstgenoemde, alhoewel niet nieuw, recentelijk aan belang hebben gewonnen. Uit de omvang van de werkzaamheden in 1998-1999 in de betroffen gebieden blijkt de toenemende belangstelling voor deze twee kwesties:

- de milieubescherming in de Rijnvaart: hoofdstuk 4 van dit verslag is een duidelijke weergave van het belang dat de CCR inmiddels aan milieubescherming hecht. Aangezien de binnenscheepvaart tot de milieuvriendelijkste vervoersdragers behoort, is het van belang deze reputatie door het treffen van hiertoe vereiste maatregelen in stand te houden. Nu ook bij andere vervoerwijzen veel aandacht wordt besteed aan het voorkomen van vervuiling, zijn strengere normen voor de bescherming van het water, maar ook van de lucht, noodzakelijk;
- de integratie van de Rijnvaart in het Europese vervoerbeleid brengt met zich mee dat het openen van de markten besproken en het harmonisatiebeleid met betrekking tot de reglementen voortgezet dient te worden, waarbij het betrekken van de binnenvaart in de multimodale vervoersketen verder zou moeten worden bevorderd. De CCR heeft getoond dat zij bereid is nauwer samen te werken met de organisaties die hun bijdrage leveren aan het bepalen van een Europees binnenvaartbeleid: de Europese Commissie (zie hoofdstuk 1), maar ook de CEMT, de Donaucommissie en de ECE/VN. Met de laatstgenoemde organisatie heeft zij een ontwerp van een ADN-verdrag voorbereid en ook bij het opstellen van het CMNI-Verdrag heeft zij een belangrijke rol gespeeld.

Aldus heeft de CCR in de jaren 1998 en 1999 haar dynamiek en haar innovatiecapaciteit kunnen bewijzen. Deze eigenschappen zullen haar tevens bij het inluiden van het nieuwe millennium goed te pas komen om zowel de Rijnvaart, alsook de gehele Europese binnenvaart, de beste kansen te geven.

Jean-Marie WOEHRLING
Secretaris-generaal

1. INSTITUTIONELE BETREKKINGEN

Betrekkingen tot de Europese Unie

De CCR en de Europese Unie kunnen op vele jaren van constructief samenleven terugkijken. Zoals een voorzitter van de toenmalige Europese Economische Gemeenschap reeds opmerkte, regelt de Akte van Mannheim de Rijnvaart volgens beginselen die veel overeenkomst vertonen met de beginselen die aan het Verdrag van Rome ten grondslag liggen. Aan beide zijden vindt men er de beginselen van gelijke behandeling en non-discriminatie, maar vooral dat van de vrijheid. (W. Hallstein 6 juni 1961).

Inderdaad kan worden vastgesteld dat het merendeel van de doelstellingen en de preoccupaties van beide instellingen in belangrijke mate identiek of gelijkgericht zijn. Dat heeft hen echter niet van de plicht ontslagen bij de feitelijke werkzaamheden altijd naar goede wegen en vormen van samenwerking te streven, bij tijd en wijle verstoord door de onvermijdelijke spanningen die de verhoudingen van complexe organisaties kunnen treffen.

Zo werden in de afgelopen 40 jaren regelmatig maatregelen getroffen om de banden te versterken en om oplossingen te vinden voor de problemen. Een voorbeeld van het streven naar een goede aansluiting van de beide verdragen is het Aanvullend Protocol nr. 2 van 17 oktober 1979, dat een gelijke behandeling verzekert van alle schepen die onder de vlag van een EU-lidstaat varen.

Met het ontwikkelen van een gemeenschappelijk binnenvaartbeleid door de Europese Gemeenschap namen de gelegenheden van samenwerking met de CCR toe. Daarbij ontstond echter ook een vergroot gevaar van concurrentie tussen het Gemeenschap- en het Rijnvaartrecht. Artikel 234 van het Gemeenschapsverdrag (nu artikel 307 van het EU-Verdrag) garandeert de integriteit van de Akte van Mannheim en verplicht de lidstaten van beide organisaties zich in te spannen om conflicten te vermijden.

Zo vereiste het in 1989 ingevoerde beleid van structurele sanering een nauwe samenwerking tussen de beide instellingen. Ook bij andere door de Gemeenschap uitgevaardigde reglementen deed zich het probleem van de overeenstemming tussen het Gemeenschap- en het Rijnvaartrecht voor.

Het gecoördineerde beleid van structurele sanering:

De gemeenschappelijke sloopactie in de binnenvaart is door de CCR begeleid met vergelijkbare maatregelen voor de Rijnvaart.

De coördinatie van de Gemeenschap- en Rijnvaartregeling werd tussen 1989 en 1999 op passende wijze met de tenuitvoerbrenging van het Aanvullend Protocol nr. 4 verwezenlijkt. Zo werd nagenoeg de gehele Gemeenschapsregeling in de verordening inzake de tijdelijke toepassing van maatregelen ter structurele sanering in de Rijnvaart opgenomen. (zie bijlage). Daarbij werd aan de Europese Commissie de functie van de in het Rijnvaartreglement voorziene "gemeenschappelijke instelling" toegewezen, opdat zij de tenuitvoerbrenging van de gemeenschappelijke taken van dit beleid waar kon nemen.

Voor de periode na 1999 is de voortzetting van de coördinatie in het kader van het Aanvullend Protocol nr. 5 moeilijker gebleken. In overleg met de Europese Gemeenschap kon de CCR besluiten de "oud voor nieuw"-regel geleidelijk af te laten lopen. Daarentegen heeft zij de gemeenschappelijke voorschriften inzake de invoering van een crisismechanisme waarmee de maatregelen ter beheersing van de capaciteit na 2003 opnieuw zouden kunnen worden ingevoerd, niet kunnen volgen (zie voor deze kwestie hoofdstuk 2, paragraaf 2.3).

Dit verschil is geen uiting van een geringere bereidwilligheid van de zijde van de CCR tot samenwerking, maar eerder een illustratie dat beide instellingen over eigen condities voor besluitvorming beschikken. De inspanningen voor een gezamenlijk benadering van de maatregelen die onder het zogenaamde capaciteitsbeleid vallen, zullen worden voortgezet.

Technische voorschriften voor schepen:

1998, en in mindere mate ook 1999, stonden in het teken van de beoordeling van het voorstel van de Commissie ter wijziging van de Richtlijn 82/714 EEG, betreffende de technische voorschriften van de schepen.

Bij het onderzoek van de bijlagen van deze richtlijn kon goede vooruitgang worden geboekt, waarbij geconstateerd kon worden dat de beoogde nieuwe communautaire voorschriften vrijwel gelijkwaardig zijn aan de op de Rijn geldende voorschriften.

Twee punten vereisen een nadere verklaring:

- Onder welke voorwaarden en volgens welke modaliteiten kan de gelijkwaardigheid tussen de Gemeenschapscertificaten en de Rijnattesten worden erkend, opdat de schepen die voorzien zijn van een Gemeenschapscertificaat op de Rijn worden toegelaten? De CCR heeft zich op het standpunt gesteld dat de erkenning van deze gelijkwaardig tot haar bevoegdheid hoort.
- Volgens welke procedure zou in de toekomst de gelijkwaardigheid van de Gemeenschap- en Rijnvoorschriften verzekerd moeten worden? Voor de CCR is het uiterst belangrijk dat het snelle aanpassen van deze voorschriften aan de technische vooruitgang onder goede omstandigheden verloopt en dat de identiteit van zowel de Gemeenschap- als de Rijnregelingen ook in de toekomst wordt behouden.

De CCR heeft in Protocol 1998-II-4 verklaard zich bewust te zijn van de noodzaak de technische voorschriften te harmoniseren en dat zij er belang aan hecht uitdrukking te geven aan haar wil de Europese Unie op dit gebied samen te werken. Maar zij heeft er echter aan herinnerd dat het gaat om een fundamentele opdracht van de Akte van Mannheim en dat de harmonisatie uitsluitend met behoud van de veiligheidsstandaard van de Rijnvaart plaats zou kunnen vinden. Bij gevolg heeft zij vastgesteld dat de CCR (en niet haar lidstaten) noodzakelijkerwijze de Gemeenschapscertificaten zou moeten erkennen opdat deze voor het varen op de Rijn zouden kunnen worden gebruikt en dat tot deze erkenning uitsluitend besloten zou kunnen worden wanneer de schepen waarvoor de certificaten zijn afgegeven conform voorschriften zijn, die van het Reglement van Onderzoek voor Schepen op de Rijn zijn overgenomen.

Beperking van de emissie van vluchtige organische verbindingen (VOC):

De Europese Gemeenschap heeft op 20 december 1994 de Richtlijn 94/63/EG van het Europees Parlement en van de Raad aangenomen, waarvan artikel 5 bepaalt dat de mobiele tanks (waarmee tankschepen gelijk dienen te worden gesteld) zo moeten zijn ontworpen dat deze de tijdens het laden of lossen vrij komende dampen kunnen opnemen of tegenhouden. Ventilatie kan worden toegestaan in het geval dat de tank voor andere producten dan benzine zal worden gebruikt en het niet mogelijk is de damp terug te winnen, maar uitsluitend in de zones waar daarvan geen hinder wordt ondervonden. Deze bepalingen zijn vanaf 31 december 1995 van toepassing voor andere schepen, onder voorboud van de technische aanpassing van de terminals.

In de huidige versie voorziet het ADNR (randnummer 210 307) dat de ontgassing van de tanks is toegestaan, mits aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan. Deze voorschriften (richtlijn EEG en ADNR) hoeven daarmee niet juridisch tegenstrijdig te zijn. Enerzijds lijkt de richtlijn geen rechtstreekse werking op de Rijn te hebben en anderzijds zijn de daarin bepaalde regels niet onverenigbaar met het ADNR, in zoverre de nationale overheden de bevoegdheid hebben de zones aan te duiden, waar ontgassing dat zonder ernstig gevaar voor milieuhinder ontstaat, toegestaan kan worden.

De richtlijn legt daarentegen het accent op een belangrijk probleem dat om een uniforme regeling op de Rijn vraagt. De Centrale Commissie heeft een ad hoc werkgroep belast met het onderzoek van deze kwestie.

De werkgroep heeft niet onderzocht in hoeverre de richtlijn van de Europese Commissie eveneens op de Rijn van toepassing is. Daarentegen wel is alles in het werk gesteld om een oplossing voor een geleidelijke beëindiging van het ontgassen te vinden (zie hoofdstuk 4).

Verbetering van de institutionele samenwerking tussen de CCR en de EU:

De briefwisseling van 27 maart 1987 tussen de secretaris-generaal van de CCR en de plaatsvervangend directeur-generaal van de Europese Commissie (die een eerdere briefwisseling van 6 juni 1961 vervangt) voorzigt in meerdere samenwerkingsvormen (uitwisseling van documenten, ontmoetingen op het niveau van de diensten, wederzijdse uitnodigingen voor bijeenkomsten van gemeenschappelijk belang).

In 1998, heeft de Commissie een werknootie aan de lidstaten van de CCR voorgelegd (non-paper van 1 mei 1998). De voorzitter van de CCR heeft vervolgens de Commissie in kennis gesteld van de stand van de gedachtevorming binnen de CCR.

Aan beide zijden bestaat de wil de complementariteit van de beide instellingen te verbeteren. Dit noopt natuurlijk tot de vaststelling van een samenwerking, die verder gaat dan hetgeen omschreven werd in de bovengenoemde briefwisseling van 27 maart 1987, maar waarbij de leidende beginselen van beide instellingen in acht moeten worden genomen.

Het overleg hieromtrent wordt voortgezet. Het Comité Binnenvaartrecht van de CCR kreeg opdracht verschillende hypothesen te onderzoeken, in afwachting van een stellingname van de Europese Commissie ter zake van de eerdere mededelingen van de voorzitter van de CCR.

Betrekkingen tot de Internationale Commissie voor de Bescherming van de Rijn (IRC)

Volgens de nieuwe Overeenkomst over de Bescherming van de Rijn van 12 april 1999 heeft de IRC de opdracht haar werkzaamheden voor de bescherming van de rivier tegen vervuiling voort te zetten en uit te breiden en zich voortaan eveneens voor de bescherming tegen overstromingen in te zetten. Na kennis van de inhoud van deze Overeenkomst te hebben genomen, heeft de CCR aan de IRC medegedeeld dat zij zich vanzelfsprekend verheugd over dit initiatief ter bevordering van een duurzame bescherming van het ecosysteem van de Rijn, waar de CCR eveneens toe bijdraagt door de aanneming van reglementaire maatregelen en voorschriften te bevorderen. Een voorbeeld hiervan is het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, dat op 9 september 1996 werd ondertekend.

De op een briefwisseling van 1976 gebaseerde samenwerking tussen de Centrale Commissie en de IRC, heeft een nieuwe impuls gekregen door de wederzijdse erkenning van de organisaties als waarnemer. Voorts werden initiatieven voor het opstellen van een gemeenschappelijk werkprogramma en voor een duurzame ontwikkeling van het Rijnsysteem, eveneens op het gebied van de scheepvaart, genomen.

Betrekkingen tot de Internationale Arbeitsgemeinschaft der Rheinschiffahrt (IAR)

Teneinde de behandeling van algemene vraagstukken in het kader van de samenwerking met het Rijnvaartbedrijfsleven te vereenvoudigen en op de cohesie van de verschillende lopende projecten te kunnen toezien, werd besloten het principe van een jaarlijkse hoorzitting in te stellen. Deze zal steeds in het najaar, in het kader van de plenaire vergadering van de Centrale Commissie, plaatsvinden. Het voorzitterschap wordt door de voorzitter van het Beleidscomité en vice-voorzitter van de Centrale Commissie waargenomen. Deze consultatie vervangt geenszins die van de traditionele ad hoc gerichte hoorzittingen.

Betrekkingen tot de Internationale Vereniging "Het Rijnschepenregister" (IVR)

De IVR heeft, in het kader van haar bijdrage aan de juridische harmonisatie inzake de binnenvaart in Europa, in oktober 1999 een derde colloquium georganiseerd, dat in Rotterdam plaatsvond. Als blijk van haar vertrouwen voor de werkzaamheden van de IVR, had de Centrale Commissie haar steun aan dit initiatief verleend. Soortgelijke colloquia werden reeds in 1995 en 1997 georganiseerd.

Voorts vonden raadplegingen over de samenwerking op het gebied van de registratie van de Rijn- en binnenvloten plaats.

Betrekkingen tot de organisaties van het bedrijfsleven, die bij de werkzaamheden van de Centrale Commissie betrokken waren

De Centrale Commissie heeft betrekkingen met talrijke internationale niet-gouvernementele organisaties. In het algemeen wordt voor het uitwisselen van informatie over actuele thema's en het bekendmaken van standpunten over voorstellen, die binnen haar organen in behandeling zijn, het instrument van de hoorzitting gebruikt. Zo vonden op 24 november 1998 en 19 oktober 1999 hoorzittingen met een algemeen karakter plaats.

Voor bepaalde specifieke kwesties werd besloten de desbetreffende beroepsorganisaties direct bij de werkzaamheden te betrekken, zoals op 3 november 1998 voor de kwestie van de

vluchtige organische verbindingen, op 8 december 1999 voor het voorstel van voorschriften voor het beperken van emissies van uitlaatgassen uit dieselmotoren in de binnenvaart, en op 19 en 20 mei 1998 voor het aanpassen van hoofdstuk 23.

Het groeiende belang van de uitwisselingen tussen de Centrale Commissie en de beroepsorganisaties op internationaal niveau heeft de behoefte aan een verbetering van de procedures en aan een grotere doelmatigheid van de samenwerking met het bedrijfsleven doen ontstaan.

Samenwerking met de Donaucommissie

De samenwerking met de Donaucommissie is gebaseerd op een briefwisseling van 5 april 1976 en bestaat uit regelmatige contacten en informatie-uitwisseling.

Tot in 1990 waren deze contacten niet bijzonder frequent, maar sinds 1991 hebben zij zich ontwikkeld en met name tussen de hoofdingenieur van de CCR en de technische directeur van de Donaucommissie. Ter bevordering van de harmonisatie werden de administratief-technische regelingen van beide commissies op elkaar afgestemd. Voorts vonden gemeenschappelijke bijeenkomsten plaats over bepaalde kwesties zoals met betrekking tot de marifoon- en radarinstallaties. Deze contacten werden voortgezet in 1998 en 1999, met de twaalfde en dertiende bijeenkomst van beide secretariaten, die telkens in het eerste halfjaar werden georganiseerd.

De samenwerking heeft geleid tot een afstemming van de in de beide stroomgebieden geldende regeling, met name inzake marifooninstallaties en radarpatenten.

In andere domeinen is de samenwerking meer bescheiden gebleven, gezien het onderscheid in de werkmethoden, in de aard van de werkzaamheden die de beide commissies ten deel vallen, en in het statuut van de respectievelijke regelingen (de door de Donaucommissie aangenomen documenten zijn slechts van aanbevelende aard).

Het secretariaat van de Donaucommissie heeft verschillende malen haar interesse voor een wederzijdse erkenning van de technische certificaten op de Rijn en op de Donau kenbaar gemaakt.

Het secretariaat van de Centrale Commissie heeft laten weten dat het niet eenvoudig is deze doelstelling te verwezenlijken, aangezien de Donaucommissie haar aanbevelingen op de bijlage bij de herziene Resolutie nr. 17 van de ECE/VN baseert, waarvan het veiligheidsniveau niet overeenkomt met dat van het Reglement van Onderzoek van Schepen op de Rijn.

De mogelijkheid een vergelijkende studie tussen de twee regelingen te laten uitvoeren door een classificatiebureau met middelen uit het Phare-programma werd besproken. Een andere wijze voor het bereiken van een afstemming zou erin kunnen bestaan dat de Donaucommissie zich bijvoorbeeld op de richtlijn van de Europese Gemeenschap nr. 82/714 baseert, waarvan de herziene versie de standaard van het Reglement van Onderzoek van de Rijn zal overnemen.

Ter gelegenheid van de 57^e zitting (1999), heeft de Donaucommissie besloten tot een vergaande interne reorganisatie over te gaan: allereerst zijn op grond van de aanvullende protocollen Moldavië en Slowakije en voorts Duitsland lid van de Donaucommissie geworden en bovendien werd het secretariaat van deze commissie volledig vernieuwd.

Deze veranderde situatie zou aanleiding kunnen zijn voor een versterking van de samenwerking, temeer daar een lid van de Centrale Commissie eveneens lid van de Donaucommissie is geworden. De secretariaten van de beide commissies hebben laten weten veel belang aan ontwikkeling van de samenwerking te hechten. Deze zou in de toekomst eveneens waterstaat-technische, statistische en economische vraagstukken kunnen betreffen. Voorts zouden de in de twee stroomgebieden geldende juridische stelsels kunnen worden vergeleken.

De verwezenlijking van deze voornemens werd echter vertraagd door de stremming van de scheepvaart op de Donau vanwege aangelegenheden van militaire aard die op het gebied van de Federale Republiek van Joegoslavië plaatsvonden. Hierdoor was in het tweede halfjaar van 1999 de aandacht van de Donaucommissie en haar secretariaat geheel op de nodige onderhandelingen voor het vrijmaken van de vaargeul van de Donau gericht.

2. ALGEMENE KWESTIES

Europees Verdrag inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen via binnenwateren

De Centrale Commissie heeft aan de onderhandelingen over het opstellen van een Europees Verdrag inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen via binnenwateren in Europa (ADN-Verdrag) deelgenomen. In dit kader heeft zij verschillende voorstellen gedaan opdat dit instrument met de in het Rijnvaartreglement toegepaste beginselen overeenkomt. Met het oog op het aannemen van dit Verdrag wordt een diplomatieke conferentie in de loop van het jaar 2000 georganiseerd.

Denkbeeld van een "schip van de toekomst"

Bewust zijnde van het feit dat rekening moet worden gehouden met de ontwikkelingen op het gebied van de techniek, het milieu en de economie, heeft de Centrale Commissie een werkgroep ingesteld, die een forum moet vormen voor een studie naar de eigenschappen "het schip van de toekomst". Bij deze benadering wordt een vooruitblik gemaakt naar wat over 20 jaar zou kunnen gebeuren. Het gaat er om in voldoende details de ontwikkeling op het gebied van de technologie, de tijdgeest, de economie, de politiek, de veiligheid en het milieu te bepalen, om daaruit de gevolgtrekkingen voor de vloot en de schepen die dan zullen worden gebouwd.

Wil men vernieuwingen stimuleren, het concurrentievermogen versterken en van de ontwikkeling van de Rijnvaart bevorderen door het binnenvaartbedrijfsleven bij het concipiëren van nieuwe eenheden een perspectief te bieden, is het onderzoek naar dergelijke denkbeelden voor de binnenvaart essentieel.

Ook dient de CCR de geldende voorschriften voor schepen, in samenhang met de technische, politieke en de economische ontwikkelingen, voortdurend aan te passen en het gebruik van overgangsvoorschriften in samenhang met de bestaande regelingen te beperken.

3. RECHTSPRAAK

Kamer van Beroep

De uitspraken van de Kamer van Beroep in de jaren 1998 en 1999 zijn onderverdeeld in civiele en strafzaken, en worden onderstaand op hoofdpunten weergegeven.¹⁾

Arrest van 25.03.1998 - 378 Z - 3/98 -

(Rechtbank voor de Rijnvaart in Duisburg-Ruhrort)

Verleent een duwboot bij het uit een haven varen van een motorschip slechts bijstand voor de stuurmanoeuvre en blijft de schipper in staat de koers en de snelheid van zijn vaartuig zelf te bepalen, dan ligt de gehele verantwoordelijkheid voor de manoeuvre bij het uitvaren bij de schipper van het motorschip.

Arrest van 25.03.1998 - 377 B - 2/98 -

(Rechtbank voor de Rijnvaart in Mannheim)

De veiligheidsvoorschriften voor het havenverkeer dienen met name te worden nageleefd wanneer deze onder de algemene zorgplicht van de schipper volgens artikel 1.04 van het RPR vallen. Tot deze havenvoorschriften behoort de bepaling dat vaartuigen en drijvende inrichtingen voldoende bemand moeten zijn om in alle veiligheid te kunnen worden verplaatst. Dit is niet het geval wanneer slecht één bemanningslid een groot beladen duwschip met gebruik van de boegschroefinstallatie verhaald, aangezien één man die de machineaandrijving bediend, niet tegelijkertijd in staat is het door de plaatsverandering noodzakelijk opnieuw aanleggen van de duwboot uit te voeren.

¹⁾ Samenvatting opgesteld en ter beschikking gesteld door de VBW

Arrest van 10.06.1998 - 387 B - 9/98 -

(Rechtbank voor de Rijnvaart in St Goar)

Vaart een schip, dat de in artikel 3.14, punt 1, van het RPR genoemde tekens moet voeren, zonder toestemming de haven van Andernach binnen, dan is het een overtreding volgens artikel 2.02, lid 3, juncto artikel 10.02, lid 2, punt 1, van het havenpolitierglement van Land Rheinland-Pfalz begaan. Er is evenwel geen sprake van opzettelijke overtreding van artikel 2.04, lid 1, van het genoemde havenpolitierglement wanneer de voorgeschreven melding buiten de diensturen van de havendienst via de brandstofoverslaginstallatie wordt gedaan.

Arrest van 10.06.1998 - 368 B - 4/98 -

(Rechtbank voor de Rijnvaart in St Goar)

Valt tijdens de vaart van een schip één van beide motoren tijdelijk uit, met gevolg dat de vaart van dat schip afneemt en het achterliggend schip een inhaalmanoeuvre begint, dan dient deze manoeuvre volgens artikel 6.09, lid 2, van het RPR te worden vereenvoudigd. Degene die verschillende malen vóór het beëindigen van de inhaalmanoeuvre de snelheid verhoogt en bovendien niet één maal op de per marifoon gestelde vraag of hij sneller of langzamer wil varen antwoordt, begaat een overtreding.

Arrest van 10.06.1998 - 386 B - 11/98 -

(Rechtbank voor de Rijnvaart in St Goar)

Heeft een met een 24 km/u onbeladen stroomafwaarts varende motorvrachtschip de wegens hoogwater volgens artikel 10.01, punt 1, onder d) van het RPR voorgeschreven maximumsnelheid van 20 km/u ten opzichte van de oever overschreden en zijn daarvoor geen nautische gronden die dat rechtvaardigen, dan is dat in strijd met het RPR. Resteren bij een stroomsnelheid van circa 8 km/u voor de eigen snelheid van een met twee 628 PK-motoren uitgerust schip nog circa 12 km/u, dan is dat toereikend voor het behouden van voldoende bestuurbaarheid.

Arrest van 10.06.1998 - 383 B - 6/98 -

(Rechtbank voor de Rijnvaart in Duisburg-Ruhrort)

Heeft een scheepseigenaar aan de schipper van zijn schip, die het Rijnschipperspatent niet bezit, opdracht gegeven voor reizen op de Rijn zelfstandig voor loodsen te zorgen, waarbij hem dan ook de hiertoe benodigde adressen en telefoonnummers ter beschikking werden gesteld, en is de schipper deze instructies tot dan altijd nagekomen, dan kan niet aan de scheepseigenaar worden verweten inbreuk op artikel 8, lid 1, alinea 3, onder b) van het inleidende Reglement bij het ROSR en op artikel 12, punt 2, van het Reglement inzake de afgifte van Rijnschipperspatenten te hebben gepleegd, wanneer de schipper deze instructie éénmaal niet is nagekomen.

Arrest van 15.12.1998 - 382 Z - 14/98

(Rechtbank voor de Rijnvaart in Duisburg-Ruhrort)

Heeft een stroomafwaarts op radar varende schip op het radarscherm stroomopwaarts varende schip ongeveer midden op het vaarwater waargenomen, en moet het er rekening mee houden dat het stroomopwaarts varende schip de via marifoon gevraagde koerswijziging niet heeft kunnen horen of begrijpen, dan is er sprake van een gevaarlijke situatie waarin het stroomafwaarts varende schip volgens artikel 6.32, punt 3, onder a) van het RPR het drietonige hoornsignaal volgens artikel 4.06, punt 1, onder b) van het RPR moet geven.

Arrest van 15.12.1998 - 379 C - 15/98

(Rechtbank voor de Rijnvaart in Straatsburg)

De schipper heeft geen schuld wanneer in strijd met artikel 9.02, punt 3, van het RPR zijn koers wordt versperd en hij ter vermijding van een aanvaring met het tegenoverliggende schip zo dicht langs de rechteroever gaat varen dat hij tegen een aanlegsteiger vaart.

Arrest van 15.12.1998 - 381 Z - 13/98

(Rechtbank voor de Rijnvaart in Duisburg-Ruhrort)

De voorschriften van artikel 6.32 van het RPR voor de radarvaart vervatten de uitzonderingen op de algemene voorschriften van artikel 6.04 van het RPR.

Op de vraag of een stroomopwaarts op radar varende schip volgens artikel 6.32, punt 4, van het RPR verplicht is een lange toon te geven en aan de tegemoet varende schepen, via marifoon de aard, de naam, de vaarrichting, en de positie daarvan moet opgeven en moet aankondigen of het schip het blauwe bord of het witte knipperlicht volgens artikel 6.04 laat zien of niet, kan uitsluitend een bevestigend antwoord worden gegeven, wanneer na onderzoek naar bewijs kan worden vastgesteld, volgens welke koers het stroomopwaarts varende schip en het stroomafwaarts varende schip elkaar hebben genaderd.

Arrest van 03.03.1999 - 380 Z - 12/98

(Rechtbank voor de Rijnvaart in Duisburg-Ruhrort)

In het kader van een proces over een aanvaring, kan een partij als een door haar te leveren bewijs eveneens de verklaringen van haar als getuigen verhoorde bemanningsleden aanvoeren, onder voorwaarde dat deze getuigen geloofwaardig en hun verklaringen aannemelijk zijn.

Arrest van 03.03.1999 - 388 B - 1/99

(Rechtbank voor de Rijnvaart in St Goar)

Is er sprake van een overtreding van de artikelen 6.03, punt 1 en 6.09, punt 1, van het RPR dan komt bij het vaststellen van de boete niet eveneens een overtreding van artikel 1.04, onder c) van het RPR in aanmerking, aangezien dit algemene voorschrift uitsluitend bij het ontbreken van specifieke voorschriften toepasselijk is.

Arrest van 10.06.1999 - 391 Z - 7/98

(Rechtbank voor de Rijnvaart in Duisburg-Ruhrort)

Het voornemen spoedig een bocht te gaan nemen houdt niet in dat deze manoeuvre volgens artikel 6.13, punt 2 van het RPR aan ander verkeersdeelnemers moet worden aangekondigd. De schipper kan deze manoeuvre veeleer zolang uitstellen, dat hij dit zonder enkel gevaar voor zijn eigen schip of voor derden kan uitvoeren. Zo kan hij een inhalend schip voorrang verlenen door zijn schip te laten drijven, onder voorwaarde dat hij daardoor de doorgaande scheepvaart niet hindert of in gevaar brengt.

Arrest van 10.06.1999 - 392 B - 5/99

(Rechtbank voor de Rijnvaart in Duisburg-Ruhrort)

Op de mogelijke toelating van een licht (in dit geval een stroboscooplicht) mag niet worden vooruitgelopen. Het gebruik is volgens artikel 3.05, punt 1 van het RPR, verboden en is een overtreding.

Degene die, nadat de rivierpolitie hem daarvan op de hoogte heeft gesteld, een ongeoorloofd licht niet uitschakelt, handelt in strijd met artikel 1.19 van het RPR en begaat bovendien een overtreding.

Artikel 3.07, punt 1, van het RPR verbiedt niet alleen verkeerd gebruik van toegelaten lichten, schijnwerpers en andere apparatuur. Volgens deze voorschriften moeten veeleer alle handelingen en maatregelen achterwege blijven die de zichtbaarheid of de herkenbaarheid van toegelaten lichten of zichttekens beïnvloeden of bemoeilijken.

Wordt een extra niet erkend licht gebruikt, dan is dat geen overtreding van artikel 3.02 van het RPR, aangezien deze handeling door het meer specifieke voorschrift van artikel 3.07, punt 1, van het RPR is verboden en als overtreding gerechtelijk moet worden vervolgd.

Dit hoofdstuk met betrekking tot de economische aangelegenheden beperkt zich tot het overleg over en de maatregelen die zijn getroffen in de periode 1998-1999. De Rijnvaartstatistieken en de economische beschouwing van de structurele tendensen zijn onderwerp van het statistisch deel van het Jaarverslag (1998 en 1999).

1. SAMENVATTING VAN DE ECONOMISCHE TENDENSEN

In het kader van de missie, opgenomen in de Akte van Mannheim, zorg te dragen voor de bloei van de Rijnvaart heeft de Centrale Commissie de economische situatie van de Rijnvaart periodiek geëvalueerd. Deze buitengewoon belangrijke taak, die in handen is van het Economisch Comité, moet de CCR in de gelegenheid stellen, zodra dat noodzakelijk wordt geacht, maatregelen kan treffen, of voorstellen te doen, teneinde een gunstige wending aan een zich verslechterende economische situatie te geven. Om deze reden neemt de CCR met bijzonder veel interesse deel aan de werkzaamheden van de Europese Commissie, ter zake van de ontwikkeling van een betrouwbaar instrument voor de observatie van de binnenvaartmarkt.

De vraagzijde:

De economische situatie van de Rijn- en binnenvaart kon voor het jaar 1998 als redelijk goed worden beschouwd. De economische conjunctuur was in West-Europa over het algemeen gunstig en dat leidde tot een versterkte vraag naar vervoer. De positieve tendens die al vanaf 1996 bespeurbaar was zette zich dus ook dat jaar voort. In deze context nam het totale vervoer op de Rijn verder toe, om het volume van 300 mio ton te bereiken, hetgeen een nieuw record was. Dit belangrijke resultaat is echter vooral toe te schrijven aan de ontwikkeling van het vervoer in het deltagebied.

Daarentegen bleek 1999 minder gunstig te zijn voor de Rijnvaart, waarbij zowel de vervoerde volumes als de vraag naar vervoer af namen. Deze onderbreking in de groei sinds 1996, lijkt echter slechts van conjuncturele aard. In 1999 verminderde de vervoerde volumes wel met 3 %^{*)}, maar dat was een gevolg van de combinatie van een periode met een matige conjunctuur en een extreme waterafvoer op de Rijn. Het verkeer op de Bovenrijn was tweemaal gestremd, waaronder een periode van 38 dagen, terwijl de vraag naar vervoer gedurende de eerste zes maanden van 1999 in het algemeen bijzonder zwak was, met name voor de tankvaart. Bijgevolg namen de vervoerde volumes in die periode met 6 % af. Alhoewel de vraag in het tweede halfjaar, als gevolg van een conjuncturele opleving toenam, kon de tijdens het begin van het jaar opgelopen achterstand niet worden ingehaald. De gedetailleerde statistieke gegevens hieromtrent bevinden zich in de statistische jaarverslagen van de CCR.

De vrachten:

Behoudens enkele perioden met een bijzonder geringe vraag was het niveau van de vrachten de afgelopen twee jaren hoger dan voorheen. Dit zou kunnen betekenen dat het aanbod van vervoer beter is afgestemd op de vraag, hetgeen ook met het sinds 1989 gevoerde beleid van structurele sanering van de vloten werd beoogd.

Uit de marktanalyse blijkt eveneens een grote afhankelijkheid van de Rijn- en binnenvaart van de algemene economische cycli. In dat verband kan worden vastgesteld dat deze vervoerswijze wel de negatieve gevolgen van een slechte economische conjunctuur ondervindt, maar niet altijd ten volle van een economische opleving weet te profiteren. Hiervoor zijn voornamelijk twee verklaringen aan te wijzen: de sterke concurrentie tussen de verschillende vervoerswijzen over het land enerzijds en het gegeven dat de groei niet gelijkmatig verdeeld is over alle per

^{*)} voorlopige waarde

binnenschip te vervoeren goederen anderzijds, terwijl bovendien structurele wijzigingen in de industrie de vervoermarkt eveneens sterk kunnen beïnvloeden. Zo kan bijvoorbeeld worden geconstateerd dat in de voor de binnenvaart bijzonder belangrijke sector van het vervoer van massagoed veranderingen kende, aangezien de kolen uit het stroomgebied van de Rijn door importkolen vanuit de zeehavens worden vervangen. Zelfs de uitwerking van de concurrentiekracht van de Japanse en Koreaanse producten op de staalmarkt, de chemische markt en ook op de markt van consumptiegoederen, kon worden waargenomen. Sinds 1998 heeft deze ontwikkeling de groei van de gehele binnenvaart geremd, ondanks het feit dat het vervoer van kolen, landbouwproducten, bouwmaterialen, evenals van per container vervoerde consumptiegoederen duidelijk toenamen.

Aan de hand van deze voorbeelden blijkt tot op welke hoogte de binnenvaart afhankelijk is van de "traditionele" economische sectoren. Zo blijft het containervervoer, ondanks zijn sterke groei tijdens de laatste jaren, in door de binnenvaart vervoerde volumes uitgedrukt een bescheiden plaats innemen. De structurele wijzigingen die in de traditionele sectoren plaatsvinden, zullen op middellange termijn samenstelling en volume van de te vervoeren goederen beïnvloeden. Waar het ertsvervoer geleidelijk in belang afneemt in termen van volume, zou het vervoer van halffabrikaten, producten voor hergebruik of per container te vervoeren producten, als gevolg van de mondialisering van de economie juist kunnen toenemen. Op middellange en lange termijn zal de vervanging van de conventionele energiedragers door nieuwe energievormen gelijksoortige veranderingen teweeg gaan brengen.

2. STRUCTURELE SANERING VAN DE RIJN- EN BINNENVAARTVLOTEN: EVALUATIE

In het zicht van de voltooiing van de structurele sanering van de vloot, begonnen in 1989 en aflopend in 1999, heeft de CCR het nuttig geacht in samenwerking met de Europese Commissie een balans op te maken van de resultaten van deze maatregelen. Ook over de eventuele toekomst van deze vorm van capaciteitsbeleid voor de Rijn- en binnenvaart werd overleg gevoerd.

Zoals uit het economisch verslag over de jaren 1996, 1997 en 1998 blijkt, is de markt van vraag en aanbod aanzienlijk verbeterd, in de zin dat de structurele overcapaciteit is weggenomen en de daarmee samenhangende onevenwichtigheid heeft plaats gemaakt voor meer gezonde verhoudingen. Vergeleken met de crisissituatie in de jaren 1992-1995 verkeerde de Rijn- en binnenvaart dientengevolge in 1998 en 1999 in een nieuwe economische situatie.

Aan de hand van deze constatering kan het beleid succesvol worden genoemd. Immers, de vloot is in aantal schepen, in gezamenlijke tonnage en in capaciteit op de markt afgenomen, terwijl de gemiddelde productiviteit per eenheid aanzienlijk is gestegen tengevolge van een vergroting en een modernisering van de eenheden. Deze factoren hebben daarmee hoofdzakelijk bijgedragen tot een betere economische situatie en een versterkte concurrentiepositie ten opzichte van de andere vervoermiddelen.

Het onderstaande officiële verslag van de CCR geeft een nadere beschouwing en de details van de uitvoering van de maatregelen gedurende de periode 1989-1999.

Historisch overzicht van de structurele saneringsmaatregelen 1989-1999

De economische crisis, waarin de Rijn- en binnenvaart zich meerdere jaren bevond, heeft de Centrale Commissie ertoe aangezet, naar het voorbeeld van de Europese Commissie, structurele maatregelen voor de Rijnvaart te treffen.

Het aanbod aan laadruim op de markt was structureel te groot, waardoor het voortbestaan van vele bedrijven wegens onvoldoende rentabiliteit in gevaar werd gebracht. In deze context en in overeenstemming met haar taak zorg te dragen voor het welzijn van de Rijnvaart zag de Centrale Commissie zich genoodzaakt maatregelen ter verbetering van de situatie te treffen. Deze maatregelen, die van voorbijgaande aard waren, bestonden uit een in 1990 ten uitvoer gebrachte sloopactie, die door de lidstaten werd voorgefinancierd. Deze voorfinanciering zou met jaarlijkse aflossingen, berekend naar verhouding van de respectievelijke scheepsruimten, binnen een termijn van tien jaar door de scheepseigenaren worden terugbetaald. In feite was in 1997 voor de drogeladingschepen en zelfs in 1994 voor de tankschepen alles terugbetaald. Tegelijkertijd werd voor een periode van maximaal tien jaar, verdeeld in twee opeenvolgende vijfjarige etappes, een "oud voor nieuw"-regeling toegepast, waardoor het in de vaart brengen van nieuwe scheepsruimte tijdens deze structurele sanering moest worden bemoeilijkt.

De doelstelling de structurele overcapaciteit terug te dringen door middel van een sloopactie die een afname van 15% voor de tankvaart en 10% voor de drogeladingschepen beoogde, kon niet in één keer worden bereikt, aangezien een aanzienlijk overaanbod aan laadruim op de markt werd waargenomen. Medeverantwortelijk voor het aanhoudende structurele overschot aan aanbod was ook de economische recessie van de jaren nadien. Na een kortstondige verbetering in 1991 trad opnieuw een economische crisis op van dezelfde omvang als de crisis die aan deze maatregelen voorafging.

Teneinde een toename van nieuwe capaciteit, die na het openen van Centraal- en Oost-Europa in derde landen werd gebouwd, het hoofd te bieden werd overgegaan tot een verhoging van de "oud voor nieuw"-verhouding. Reeds in 1993 werd de doeltreffendheid van de "oud voor nieuw"-regeling door de "actie-wachlijst" verbeterd om het mogelijk te maken de speciale premie die door de fondsen werden geïnd te kunnen gebruiken voor de sloop van schepen.

Omdat de economische recessie aanhield, werd binnen de Centrale Commissie het tot stand brengen van aanvullende maatregelen voor de vermindering van het overschot aan laadruim op de markt overwogen. Daarnaast ontwikkelde de Europese Commissie een beleid ter bevordering van de binnenvaart, bestaande uit een geleidelijke liberalisatie van de binnen de Gemeenschap nog gereguleerde markten en daarbij behorende begeleidende maatregelen. Daartoe behoorde enerzijds een vermindering van de structurele overcapaciteit door een nieuwe grote sloopactie en anderzijds het stimuleren tot investeringen in binnenvaartterminals.

Gezien de noodzaak de afbouw van de structurele overcapaciteit van de vloot in de tijd te spreiden, werd besloten op Europees en Rijnvaarniveau een nieuw programma voor het slopen van 15% van de drogelading- en de tankschepen ten uitvoer te brengen. De realisering van dit programma werd over de jaren 1996, 1997 en 1998 gespreid en op tripartiete basis, te weten door de Gemeenschap, de betrokken lidstaten en het bedrijfsleven, gefinancierd. De Zwitserse regering stelde eveneens de financiële middelen voor haar deelname aan de in 1997 en 1998 geplande sloopacties ter beschikking.

Na de eerste tekenen van een conjuncturele verbetering in 1996, verbeterde de economische situatie van de Rijn- en binnenvaart zich aanmerkelijk in 1997 en 1998, zodat een einde kwam aan de structurele crisis. Binnen deze nieuwe context was tevens een aanpassing van het "oud voor nieuw"-mechanisme door een verlaging verhouding mogelijk.

Er wordt overigens aan herinnerd, dat verschillende gebeurtenissen van geopolitieke aard in de tien jaar durende uitvoering van de maatregelen plaats vonden. Eén van deze gebeurtenissen was de Duitse hereniging, die de integratie van een uit vele kleinere eenheden bestaande Oost-Duitse vloot in die van de Gemeenschap ten gevolge had en in 1991 aanleiding gaf tot een nieuwe, gerichte sloopactie. Evenzo is de toetreding tot de Gemeenschap van Oostenrijk, in 1995, niet onopgemerkt gebleven.

Teneinde de genoemde maatregelen in het kader van de Rijnvaart ten uitvoer te kunnen brengen heeft de Centrale Commissie het Aanvullende Protocol nr. 4 bij de Herzene Rijnvaartakte ter bekrachtiging voorgelegd. Het beleid van de structurele sanering, dat op 28 april 1999 werd afgerond, werd het onderwerp van een uitvoeringsregeling. Teneinde de beoogde resultaten niet in gevaar te brengen, werd besloten het "oud voor nieuw"-mechanisme tijdelijk op basis van een nieuwe verordening te verlengen. Deze verordening gaat uit van een geleidelijke verlaging van de

verhouding tot 0. Ten einde deze regeling ook op de Rijn tot 29 april 2003 te kunnen toepassen, werd een nieuw Aanvullend Protocol nr. 5 bij de Herziane Rijnvaartakte ondertekend.

Globaal overzicht over het beleid van structurele sanering 1989-1999

De tabellen in de bijlage bevatten cijfermatige gegevens over het verloop van het beleid van structurele sanering en over de ontwikkeling van de capaciteit en de samenstelling van de onder dit beleid vallende vloot.

1. ONTWIKKELING VAN DE CAPACITEIT VAN DE ONDER DE STRUCTURELE SANERING VALLENDE VLOOT
2. RESULTATEN VAN DE SLOOPACTIES
3. RESULTATEN VAN DE "OUD VOOR NIEUW"-REGELING
4. FINANCIERING VAN HET BELEID VAN STRUCTURELE SANERING

Uit deze gegevens kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

1) Met behulp van de structurele saneringsmaatregelen is het gelukt de omvang van de vloot ten opzichte van het begin van de slooperperiode (1989) aanzienlijk te verminderen. Zo valt eveneens, wat de tonnage betreft, een capaciteitsafbouw rond 18% voor de drogelading- en rond 19% voor de tankvaart vast te stellen. Bij de motorschepen bedraagt afname van de vloot 21% voor de drogelading en 15% voor de tankvaart.

Ten opzichte van de afgelopen tien jaren betekenen deze resultaten een wezenlijke verbetering. Zo is tussen 1980 en 1989 de drogeladingvloot slechts met 9% verminderd, terwijl de tankvloot zelfs met 7% is toegenomen. Daarbij dient niet vergeten te worden dat tijdens deze periode verschillende sloopacties op nationaal niveau – althans voor de drogeladingschepen – werden uitgevoerd.

2)a) Het grootste aandeel aan de uit de markt genomen eenheden bestaat uit motorschepen van de tonnageklasse < 650 ton, met name bij de drogelading. Het scheepsbestand van deze categorie werd, wat de tonnage betreft, met circa 50% verminderd. Voorts valt op dat de gemiddelde grootte van de gesloopte schepen in de loop der tijd toeneemt.

b) Ten opzichte van het vlootbestand van 1989 werd rond een derde (in aantal en tonnage) van de duwbakken met een gemiddelde tonnage van 1 170 ton gesloopt. Het slopen van deze overwegend uit standaardeenheden (type "Europa", circa 2 500 ton) en bijzonder kleine lichters bestaande vloten werd op evenwichtige wijze uitgevoerd. Buitendien heeft de integratie van de voormalige DDR-vloot de ontwikkeling van de vloot van duwbakken in de droge lading aanzienlijk beïnvloed. De DDR-vloot bestond uit talrijke kleine bakken en gaf aanleiding tot een vergroting van de vloot van deze categorie. De invloed hiervan op de markt bleef echter begrensd.

c) De sleepschepen zijn vrijwel van de markt verdwenen, hun aandeel in de vloten bedraagt thans minder dan 4% (drogelading).

3) In de tienjarige periode konden in de drogeladingvaart dank zij de "oud voor nieuw"-regeling de gevolgen (wat de tonnage betreft) van het in de vaart brengen van "nieuwe" schepen door het uit de vaart nemen van "oude" schepen in evenwicht worden gebracht. Voor de tankvloot is het compensatiepercentage 90% en voor de duwbakken zelfs meer dan 100%.

Hierbij dient echter te worden opgemerkt dat:

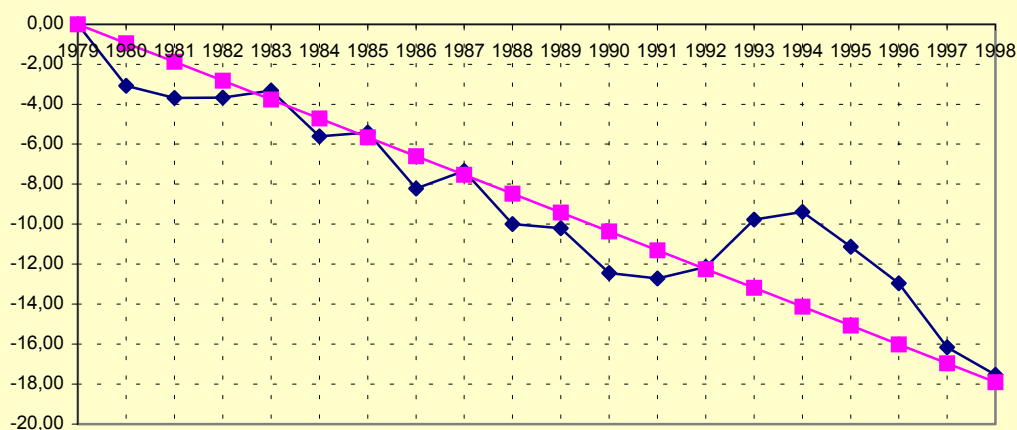
- a) Alhoewel het in de vaart brengen en uit de vaart nemen, globaal genomen, in evenwicht is, valt niet te ontkennen dat tussen de productiviteit van de nieuwe en van de oude tonnage een belangrijk maar moeilijk kwantificeerbaar onderscheid blijft bestaan. Dientengevolge moet bij het vergelijken van de cijfers over de in tonnage uitgedrukte grootte van de vloot worden gerelativeerd.
- b) De cijfers met betrekking tot de periode 1990-1999, tonen dat de "oud voor nieuw"-regeling geen belemmering voor nieuwbouw heeft opgeworpen: in de categorie motorschepen werden voor de drogelading 104 nieuwe eenheden geregistreerd en voor de tankvaart 101 nieuwe eenheden. Voor de duwbakken/drogelading is het volume aan nieuwbouw zelfs opgelopen tot 12% van deze vloot. Een beperkt aantal eenheden en scheepsverlengingen kon van de toepassing van de "oud voor nieuw"-verplichting, op grond van de betroffen verordening, worden vrijgesteld. In de periode

1980-1989 werden 392 motorschepen en 124 tankschepen nieuw in de vaart gebracht (Bron: Jaarverslag van de CCR). Voor de drogeladingvaart ligt de hoeveelheid aan nieuwe in de vaart gebrachte eenheden daarmee ver onder die van de voorgaande periode. Daarbij dient echter te worden opgemerkt dat de nieuwbouwgolf in die voorgaande periode in geen enkel opzicht in verhouding met de ontwikkeling van de vraag op de markt stond, waardoor in die tijd in belangrijke mate werd bijgedragen aan het ontstaan van een structurele overcapaciteit.

4) De structurele saneringsmaatregelen werden op een tripartiete basis gefinancierd, met name door bijdragen van het bedrijfsleven, van de betrokken staten en van de Europese Gemeenschap. De verdeling van de bijdragen is voor de drogeladingvaart anders dan voor de tankvaart. Over een periode van 10 jaar financierde het bedrijfsleven de structurele sanering ter hoogte van 60 % in de tankvaart, terwijl dit slechts 40 % bij de drogelading was. Het verschil is enerzijds op het bijzonder hoge niveau van de door de fondsen geïnde speciale bijdragen terug te voeren, die 26 % van de bijdragen van het bedrijfsleven voor de tankvaart vertegenwoordigen en anderzijds op het feit dat de aanvragen voor slooppremies in de tankvaart niet de verwachte omvang hebben bereikt, zodat het overschot op de beschikbare begroting aan de lidstaten en het bedrijfsleven moest worden terugbetaald. De consequentie hiervan was een relatieve vermindering van het aandeel van de lidstaten aan de financiering, met name van de laatste slooppactie. In deze context, was het aandeel van het bedrijfsleven aan de financiering van de structurele sanering over het geheel 47 %, dat van de staten 46 % en dat van de Europese Gemeenschap 7 %.

5) Uit de statistieken voor de vloot blijkt dat de samenstelling na de structurele sanering is verbeterd. Het aanbod op de markt is nu voornamelijk afkomstig van de categorie motorschepen, waarvan de gemiddelde omvang met circa 23% is toegenomen en nu 930 ton bedraagt. Opvallend is dat in de tankvaart thans vrijwel het gehele aanbod op de markt uit motorschepen bestaat. Niet vergeten moet worden dat de eerste doelstelling van het beleid van structurele sanering was een verbetering te bereiken van de globale verhouding tussen vraag en aanbod, door het afbouwen van de bestaande structurele overcapaciteit. Uit de statistieken van de Rijnvaart blijkt dan ook dat in 20 jaren tijd (ten opzichte van de situatie in 1979) het aanbod tegenover de vraag met 18% is afgenomen, hetgeen aanmerkelijk is. Deze vermindering is natuurlijk een gevolg van een toename van de vraag (in tkm) en van een vermindering van de omvang van de vloot in termen van globale capaciteit. In een door een structureel te groot aanbod veroorzaakte crisissituatie heeft het beleid van structurele sanering vooral een sneller aanpassen van het aanbod aan de vraag bewerkstelligd. Zij heeft eveneens tot een verbetering van de productiviteit en de doelmatigheid van de transporteenheden geleid. Op deze wijze heeft het bedrijfsleven zich op de eisen van de markt kunnen instellen.

Evolution en % du rapport entre l'offre de transport (en t) et la demande de transport (en TKM) sur le Rhin traditionnel



Legende: Grijze curve: lineair beeld van de tendens
 Zwarte curve: werkelijke ontwikkeling van de verhouding

3. AANVULLEND PROTOCOL NR. 5 BIJ DE HERZIENE RIJNVAARTAKTE

De vraag of het beleid van structurele sanering een vervolg in de vorm van een voortgezet capaciteitsbeleid of van maatregelen van beperktere aard zou moeten krijgen, dan wel tot een terugkeer naar het liberale marktsysteem van vóór 1989 zou moeten worden overgegaan, kwam binnen de CCR uitvoering aan de orde. Zo kwamen verschillende aspecten ter sprake.

Allereerst moest worden vastgesteld of er sprake was van een werkelijke duurzame en structurele verbetering van de economische situatie. Het blijkt dat de conjunctuur in deze sector nog altijd grillig is en dat geringe externe invloeden al voldoende zijn om een scherpe reactie op de vraag naar het vervoer van bepaalde goederensoorten teweeg te brengen. Deze kunnen in korte tijd vervolgens nieuwe onevenwichtigheden veroorzaken, die weliswaar in eerste instantie van conjuncturele aard zijn, maar grote uitwerkingen op de exploitatie kunnen hebben.

Ondanks het feit dat de vooruitzichten op lange termijn een vervoersvraag op het actuele niveau of zelfs een lichte stijging laten zien, dient dan ook met de waarschijnlijkheid van een structureel dalende vraag vanuit bepaalde industriesectoren rekening te worden gehouden.

Een belangrijke factor is voorts dat de sector nog steeds nauwelijks in staat moet worden geacht een teruglopende economie zelf met een aanpassing van het aanbod te beantwoorden. De binnenvaart onderscheidt zich op dat gebied van andere economische sectoren. De omstandigheden waaronder zij moet opereren zijn daarbij niet wezenlijk veranderd ten opzichte van de periode die aan de structurele sanering voorafging.

Daar tegenover staat dat het beleid van structurele sanering gedurende de periode van tien jaar belangrijke ervaringen heeft opgeleverd. Teneinde het aanbodvolume meer in lijn te brengen met de omvang van de vraag werden instrumenten met een globale uitwerking op de vloten ingezet. De sloopacties en de "oud voor nieuw"-regel, hebben tot de realisering van dat doel bijgedragen.

De sloopacties hebben echter ook belangrijke neveneffecten gesorteerd. De belangrijkste daarvan is wel de toegenomen balanswaarde van veel ondernemingen als gevolg van het effect van de slooppremies op de marktwaarde van de bestaande schepen. De ruimere financieringscapaciteit van de bedrijfstak die hier het gevolg van was, gaf in de context van de verbeterende conjunctuur over de volle breedte van de bedrijfstak aanleiding tot investeringen. Deze droegen bij tot een als zodanig niet beoogde vernieuwing van de vloot, die een duidelijk effect op de productiviteit, maar ook op de capaciteit had. De acties hebben eveneens onverwachte effecten gesorteerd, in de zin dat ondanks de "oud voor nieuw"-regel een gedeelte van de uitgekeerde slooppremies is teruggevloeid naar de sector en daar tot hernieuwde investering in deze vervoerswijze heeft geleid.

Deze ervaringen tonen aan, dat de globaal werkende instrumenten weliswaar hun beoogde uitwerking op de vloot hebben gehad, maar ook dat zulke maatregelen reacties in de markt oproepen, die moeilijk te voorspellen en te voorkomen zijn. Deze hebben ontegenzeggelijk afbreuk gedaan aan de werking van de toegepaste instrumenten.

Er moet voorts aan worden herinnerd, dat de maatregelen ter structurele sanering tijdelijk (voor tien jaar) werden ingevoerd en dat de uitvoering daarvan in het licht van de grondbeginselen van de Herziene Rijnvaartakte, als buitengewone maatregel, ter bestrijding van een uitzonderlijke crisis waarmee de Rijnvaart kampte, moet worden gezien. Het liberale karakter van de Rijnvaartmarkt, algemeen erkend als bepalend voor de ontwikkeling en de bloei van de Rijnvaart, was als altijd een zwaarwegend element bij de vaststelling van de beleidskeuze.

Aangezien de economische situatie duidelijk verbeterd is en de termijn, waarbinnen het beleid van structurele sanering kon worden uitgevoerd was verstreken, is besloten dit beleid niet meer op dezelfde basis voort te zetten. Overeenstemming kon worden bereikt binnen de CCR en in lijn met hetgeen de EU had besloten, om het "oud voor nieuw"-mechanisme geleidelijk te laten aflopen tot uiterlijk 2003, terwijl de sloopacties reeds met ingang van 28 april 1999 zijn gestaakt. De Europese Unie heeft daarnaast bepalingen onder de noemer van "crisismechanisme"

aangenomen, die voorzien in de mogelijkheid, om zodra dit na beëindiging van de "oud voor nieuw"-regel noodzakelijk blijkt, de capaciteitsmaatregelen weer te kunnen toepassen. Dit mechanisme zou, indien bepaalde sociaal-economische voorwaarden zijn vervuld en indien een lidstaat van de Europese Unie daartoe een verzoek doet, kunnen worden geactiveerd. Niet alle lidstaten van de Centrale Commissie konden instemmen met het voorstel deze crisismaatregelen deel uit te laten maken van het Rijnvaartrecht. Er was vooral verschil van inzicht over de noodzaak in de toekomst in de marktverhoudingen in te kunnen grijpen en de wijze waarop dit zou moeten geschieden. Aldus kon het principe, door middel van aanbodbeperkende maatregelen in te grijpen in de markt, niet de unanieme instemming van de lidstaten krijgen en werden maatregelen ter bevordering van het vervoer over water als alternatief naar voren geschoven.

Bovendien werd geoordeeld, dat het "oud voor nieuw"-mechanisme niet geëigend is om als op zichzelf staand instrument een nieuwe situatie van structurele overcapaciteit te herstellen. Hoewel het ontstaan daarvan kan worden voorkomen of uitgesteld onder normale omstandigheden en bij een gunstige conjunctuur, is het niet krachtig genoeg om een uitgesproken slechte situatie te herstellen. Maar een toepassing bij een gunstige conjunctuur valt moeilijk met het noodzakelijke uitzonderingskarakter van de beoogde maatregelen te rijmen.

Voorts behoeft de toepassing van het geëigende middel, te weten de sloopactie, een financiering, waarvoor noch de betrokken staten, noch het bedrijfsleven op voorhand garanties kunnen geven. Hierbij dient rekening te worden gehouden met het feit dat het bedrijfsleven, in een situatie van een ernstige crisis, niet opnieuw extra verplichtingen op zich kan nemen, zoals dit tijdens de eerste fase van de structurele sanering tussen 1989 en 1999 het geval was.

Teneinde de geleidelijke afbouw van de "oud voor nieuw"-regel goed te laten verlopen, alsook het effect van de structurele sanering veilig te stellen biedt het Aanvullende Protocol nr. 5 van de Herzene Rijnvaartakte de mogelijkheid deze regel tot en met 29 april 2003 toe te passen. Daarentegen kon het crisismechanisme niet in het kader van het regime van de Akte van Mannheim worden overgenomen.

Daarmee is het capaciteitsbeleid, dat sinds 1989 in de Rijn- en binnenvaart is gevoerd, tot een heldere afronding gekomen: uiterlijk in 2003 zal het "oud voor nieuw"-mechanisme door middel van een vier jaar durende geleidelijke afloop buiten werking zijn getreden. Vanaf dat moment zal de Rijnvaart, in overeenstemming met de geest van de Akte van Mannheim, naar een liberale markt zijn teruggekeerd en zal de ontwikkeling van de vloot weer een primaire verantwoordelijkheid van de sector zijn.

1. EENWORDING VAN HET BINNENVAARTRECHT

Verdrag inzake de beperking van de aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI)

Het Verdrag van Straatsburg van 4 november 1988 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI), dat op 1 september 1997 in werking trad, zal een grote rol spelen in de harmonisatie van het binnenvaartrecht.

Na Luxemburg, Nederland en Zwitserland is Duitsland, die de akte van bekrachtiging op 9 april 1999 heeft neergelegd, de vierde verdragsluitende staat.

Het CLNI-Verdrag is gebaseerd op de recente ontwikkeling van het zeerecht op het gebied van de beperking van de aansprakelijkheid en met name op de Conventie van 1976.

In dit Verdrag krijgt de harmonisatie tussen, voorlopig, de lidstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en Luxemburg op het gebied van de beperking van aansprakelijkheid van eigenaren van binnenschepen haar beslag en wordt een forfaitair stelsel van beperking in de plaats gesteld van het voor de schadelijkende vaak weinig bevredigende stelsel van beperking tot de reële waarde op het tijdstip van de gebeurtenis, dan wel van het abandonnstelsel, dat uit het zeerecht stamde. In dit Verdrag is echter geen regeling inzake de vestiging van de aansprakelijkheid vervat en noodzaakt de verdragsluitende staten dus niet tot wijziging van het aansprakelijkheidsrecht. Het Verdrag houdt evenmin een verzekeringsplicht in, maar het voorrecht van de beperking van de aansprakelijkheid kan alleen worden ingeroepen, indien de eigenaar van het schip een fonds stelt. De verdragsstaten kunnen voorbehouden inroepen of verklaringen (artikel 18) afgeven voor bepaalde soorten schade (watervervuiling, door gevaarlijke stoffen veroorzaakte schade, sportboten en pleziervaartuigen, enz. en wanneer het letselschade van de passagiers betreft).

Teneinde de toetreding van de Centraal- en Oost-Europese landen tot dit Verdrag te vereenvoudigen, heeft de CCR twee gouvernementele bijeenkomsten georganiseerd, op 12 en 13 mei 1998 enerzijds en op 1 en 3 maart 1999 anderzijds, ingevolge een Besluit (1997-II-3), waarin de Centrale Commissie haar geanticipeerde toestemming voor de toetreding van deze landen tot het CLNI-Verdrag bekend maakte. Inderdaad kunnen in overeenstemming met artikel 16, punt 3 van het Verdrag, de verdragsluitende staten bij éénstemmige genomen besluit de staten die een rechtstreekse vaarverbinding met de Rijn hebben, tot toetreding van het Verdrag uitnodigen.

Deze twee gouvernementele bijeenkomsten stelden met name in staat de strekking van het Verdrag evenals de vereiste voorwaarden voor de bekrachtiging door de Centraal- en Oost-Europese landen te verduidelijken. Voorts werd eraan herinnerd dat deze toetreding moet plaatsvinden op basis van de bestaande tekst van het Verdrag. Het Verdrag biedt voldoende ruimte voor aanpassing en ontwikkeling, met name voor wat betreft de hoogte van de limieten en het toepassingsgebied. Wat dit laatste punt betreft, in de preambule van het Verdrag worden in het bijzonder de Rijn en de Moezel genoemd, maar volgens artikel 15, punt 2 kan iedere verdragsluitende staat dit Verdrag op andere waterwegen op zijn grondgebied laten gelden. Aangezien dit Verdrag niet toepasselijk is op het grondgebied van een staat die niet tot dit Verdrag is toegetreden, zou het voor de duidelijkheid en de rechtszekerheid bijzonder wenselijk zijn wanneer een rivier –zoals de Donau– over het grondgebied van meerdere staten stroomt, dat alle oeverstaten dit Verdrag bekrachtigen.

De vertegenwoordigers van de Republieken Slowakije, Bulgarije, Hongarije, Kroatië, Roemenië, Slovenië en Tsjechië, hebben hun belangstelling voor dit Verdrag getoond.

Na afloop van de bijeenkomst van 9 april 1999, werd de Centraal- en Oost-Europese landen verzocht een verklaring te ondertekenen, waarin zij het voornemen tot het CLNI-Verdrag toe te treden te kennen konden geven en waarbij de waterwegen die onder het Verdrag zouden vallen en de eventuele voorbehouden en verklaringen konden worden vermeld.

Verdrag inzake de overeenkomst van goederenvervoer in de binnenvaart (CMNI)

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft in 1998/1999 de werkzaamheden voor het opstellen van het verdrag over de overeenkomst met betrekking tot het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI) voortgezet. Buiten de CCR waren bij deze werkzaamheden eveneens de Donaucommissie en de ECE/VN betrokken.

Het ontwerp van het Verdrag werd in twee lezingen behandeld, tijdens bijeenkomsten van regeringsdeskundigen, gehouden in Genève (van 30 maart tot en met 3 april 1998), in Bukarest (van 24 tot en met 28 augustus 1998) en in Maribor (van 1 tot en met 5 februari 1999).

Tevens werd voor het uitwerken van de protocollen 1 en 2 van het CMNI-Verdrag in Budapest een bijeenkomst van regeringsdeskundigen gehouden.

Het na deze werkzaamheden opgestelde ontwerpverdrag, werd na onderzoek door een redactiecomité in de verschillende versies aan de lidstaten van West-Europa en aan de staten van Centraal- en Oost-Europa ter kennis gebracht, met het oog op de aanneming door de diplomatieke conferentie die in Budapest, op uitnodiging van de Hongaarse regering, van 25 september tot en met 4 oktober 2000 wordt gehouden.

Het CMNI-Verdrag moet een leemte in het internationale rivierrecht aanvullen en zal het recht van de vervoersovereenkomst voor het goederenvervoer op Europees niveau harmoniseren.

2. AANVULLEND PROTOCOL NR.6 BIJ DE HERZIENE RIJNVAARTAKTE: VERHOOGING VAN DE BOETES BIJ OVERTREDING

Bewust van de noodzaak rekening te houden met de ontwikkeling van het strafrecht in de afzonderlijke verdragsstaten, en teneinde de bestraffing van overtredingen, in het bijzonder tegen gemeenschappelijk voor de Rijn uitgevaardigde voorschriften, voornamelijk betreffende de bescherming van het milieu, beter te laten aansluiten bij de doelstellingen ten aanzien van de veiligheid en meer met het nationale recht te laten overeenstemmen, heeft de Centrale Commissie de maximale waarden van de in artikel 32 van de Herziene Rijnvaartakte bedoelde geldboetes verhoogd. Zo wordt de tekst van artikel 32 van de Herziene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868, in de bewoording van het Aanvullend Protocol nr. 3 van 17 oktober 1979 door de volgende tekst vervangen

"Overtreding van de gemeenschappelijk door de Regeringen der Oeverstaten voor de Rijn vastgestelde politievoorschriften inzake de scheepvaart wordt gestraft met een boete ter waarde van ten hoogste 25.000 euro of hun tegenwaarde in de nationale munteenheid van de Staat wiens bestuurlijke autoriteit de straf oplegt of aan wiens rechter de zaak wordt voorgelegd".

Dit Aanvullende Protocol is de ondertekenende staten voorgelegd voor bekrachtiging. Het treedt in werking op de eerste dag van de maand volgend op de neerleggen bij het secretariaat van de Centrale Commissie van de vijfde akte van bekrachtiging.

INLEIDING

De binnenvaart is als een bijzondere milieuvriendelijke vervoerwijze erkend. Deze reputatie is voor de Rijnvaart sinds lange tijd gerechtvaardigd, aangezien de in de door de Centrale Commissie uitgevaardigde reglemen-

"De Centrale Commissie,
...verklaart dat het voorkomen van schade aan het natuurlijke milieu mede doel is van de voorschriften met betrekking tot de Rijnvaart..."

uittreksel van PROTOCOL 1996-I-14

tering ook het aspect milieubescherming één van de doelstellingen is. Deze bescherming werd echter uitsluitend in het kader van de algemene veiligheid ten uitvoer gebracht, zonder een duidelijk onderscheid te maken tussen de veiligheid van personen en zaken, enerzijds en de bescherming van het natuurlijke milieu anderzijds. Met haar Besluit 1996-I-14 heeft de Centrale Commissie eraan herinnerd dat de bescherming tegen de vervuiling van het milieu deel uit maakt van de missie, die haar door de Akte van Mannheim is opgedragen.

Verscheidende voorschriften van de uitgevaardigde reglementen (Reglement van Onderzoek, het Politierglement of het ADNR) beogen een bescherming tegen accidentele en operationele vervuiling, dat wil zeggen de door de exploitatie van het schip veroorzaakte vervuiling. Het gaat hierbij onder andere om het tegengaan van het lozen van olie- en vethoudende scheepsbedrijfsafvalstoffen. Deze maatregelen kunnen echter pas effect sorteren, wanneer zij door regelingen en technische voorzieningen voor de inname van restanten en afvalstoffen worden gecompleteerd. Dit is dan ook het doel van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, dat op 9 september 1996 in Straatsburg werd ondertekend en waarvoor met het oog op de inwerkingtreding in 1998 en 1999 verdere voorbereidingsmaatregelen werden getroffen.

Voorts kreeg de milieubescherming in deze periode een nieuwe dimensie door middel van belangrijke initiatieven, zoals de beperking van de emissie van luchtverontreinigende stoffen door de Rijnvaart en van de emissie van uitlaatgassen uit motoren.

1. VOORBEREIDING VAN DE INWERKINGTREDING VAN HET VERDRAG INZAKE DE VERZAMELING, AFGIFTE EN INNAME VAN AFVAL IN DE BINNENVAART

Het Verdrag^{*)}, dat op 16 juli 1998 door Zwitserland werd bekrachtigd, kan slechts in werking treden nadat alle ondertekenende staten (de CCR-lidstaten en Luxemburg) de akten van bekrachtiging hebben neergelegd. Dientengevolge kan nog niet precies worden vastgesteld op welke datum het in werking zal treden.

Zowel in Duitsland als in Nederland lijkt de bekrachtigingsprocedure ver te zijn gevorderd, zodat deze waarschijnlijk in de loop van het jaar 2000 kan worden afgerond. In afwachting van de voltooiing van de ratificatieprocedures werden de werkzaamheden met betrekking tot de voor de toepassing van het Verdrag vereiste structuren en procedures in het verband van de ondertekenende staten voortgezet. Voorts zet de CCR zich in voor het voorbereiden van het beheer van het systeem op internationaal niveau en voor het bevorderen van aanvullende maatregelen.

^{*)} De inhoud van het Verdrag is in het jaarverslag van 1996 in bijzonderheden toegelicht.

Voorkomen van het ontstaan van bilgewater

Aangezien de meest doelmatige strategie het voorkomen van het ontstaan van afval is, werden criteria voor schroefasafdichtingen voor hoofdvoortstuwingsinstallaties vastgelegd. Het scheepsbedrijfsafval bestaat hoofdzakelijk uit bilgewater; waarvan het hoofdbestanddeel wordt gevormd door water en vethoudende stoffen, die via de schroefasafdichting naar binnen zijn gekomen en waaraan zich afval uit de machinekamer van het schip heeft gevoegd. Met het beperken van de via de schroefasafdichting binnenkomende vloeistof wordt de hoeveelheid aan afval die zich in de bilge verzamelt en moet worden verwijderd, aanzienlijk verminderd. Bovendien draagt het verminderen van de via de schroefas naar buiten gebrachte vethoudende stoffen eveneens in grote mate aan de milieubescherming bij.

De opgestelde criteria zijn op deze twee aspecten gericht. Hierbij wordt uitgegaan van het beginsel dat een schroefasafdichting minstens vijf jaar lang volkomen waterdicht moet zijn in beide richtingen. Deze eigenschap moet met een door een erkend klassebureau afgegeven verklaring worden gegarandeerd. De integrale tekst van de vastgestelde criteria is hierbij vermeld (Besluit 1998-I-12). De Centrale Commissie heeft haar lidstaten aanbevolen de bevoegde autoriteiten en de fabrikanten van de bepalingen op de hoogte te stellen, met het oog op hun toepassing in de vorm van een aanbeveling.

TOELATING VAN ASDOORVOERINGEN VOOR HOOFD- VOORTSTUWINGSINSTALLATIES

1. Toelatingscriteria

- 1.1 Afdichtingen van asdoorvoeringen moeten zo zijn uitgevoerd, dat geen water of smeermiddelen in het binnenste van het schip kunnen doordringen en dat geen waterverontreinigende smeermiddelen naar buiten kunnen treden.
- 1.2 De technische lekvrije toestand volgens de heersende technische normen moet voor een door de fabrikant bepaalde periode van kracht zijn. Deze periode moet tenminste 5 jaren bedragen.
- 1.3 Onderhoudswerkzaamheden aan de afdichting van de asdoorvoering mogen gedurende de onder 1.2 bepaalde periode niet noodzakelijk zijn.
- 1.4 Controle op het functioneren en toezicht door de bemanning moet mogelijk zijn.
- 1.5 Een volledige handleiding door de fabrikant moet aan het classificatiebureau worden voorgelegd.

2. Inbouw en controle

- 2.1 De inbouw moet geschieden overeenkomstig de indicatie van de fabrikant door deze dan wel door een door hem erkend bedrijf en moet door hem of door het door hem erkende bedrijf door middel van de verklaring overeenkomstig de bijlage 1 gedocumenteerd worden.
- 2.2 Bij het einde van de geldigheid van het certificaat bedoeld in onderdeel 3 moet de afdichting van de asdoorvoering door de fabrikant of door een hem erkend bedrijf worden gecontroleerd, die vervolgens de nieuwe onderhoudsvrije periode overeenkomstig onderdeel 1.2 vaststelt, gedurende welke een nieuw overeenkomstig onderdeel 3 af te geven certificaat geldig zal zijn.

3. Certificaat inzake de afdichting van de asdoorvoering

- 3.1 Aan boord van een schip moet een door de Commissie van Deskundigen overeenkomstig de bijlage 2 afgegeven certificaat inzake de afdichting van de asdoorvoering aanwezig zijn, waaruit blijkt, dat
 - a) door een erkend classificatiebureau is verklaard, dat de afdichting van de asdoorvoering in overeenstemming is met de in onderdeel 1 vermeld toelatingscriteria en dat,
 - b) de inbouw of de controle van de afdichting van de asdoorvoering is uitgevoerd volgens de indicatie van de fabrikant door hem dan wel door een door hem erkend bedrijf en dat daarvan een verklaring is opgemaakt.

- 3.2 De geldigheidsduur van het certificaat wordt door de Commissie van Deskundigen met inachtneming van de onder Nr. 1.2 cq. Nr. 2.2 bedoelde periode alsmede de onder Nr. 3.1 genoemde verklaring bevestigd.
- 3.3 Ten behoeve van een verlenging voor eenmaal van de geldigheidsduur van het certificaat moet voor het einde daarvan de afdichting van de asdoorvoering door de fabrikant of een door hem erkend bedrijf worden geïnspecteerd, waarbij deze vervolgens de termijn van de verlengde geldigheidsduur van de onderhoudsvrije periode vastlegt.
- 3.4 Niettegenstaande het normale einde van de geldigheidsduur verliest het certificaat zijn geldigheid bij iedere wijziging van of na iedere schade aan de afdichting van de asdoorvoering. Bij het herstel van de schade verkrijgt het certificaat wederom zijn geldigheid. Aan de Commissie van Deskundigen moet een verklaring van de fabrikant of van een door hem erkend bedrijf worden overlegd, waaruit blijkt dat de grond voor het opschorten van de geldigheid is vervallen.

4. Documentatie

De Internationale Instantie voor Verrekening en Coördinatie houdt een register bij betreffende de door de erkende classificatiebureaus toegelaten afdichtingen van asdoorvoeringen en van de door de fabrikant erkende bedrijven.

Protocol 1998-I-12

Hoogte van de verwijderingsbijdrage

Teneinde het bedrijfsleven tot het toepassen van de bovenstaande criteria aan te zetten is voorgesteld de in het Verdrag voorziene verwijderingsbijdrage aan te passen. Het door het verdrag vastgestelde financieringssysteem is gebaseerd op een individuele retributie. De hoogte daarvan is afhankelijk van het verbruik van motorbrandstof door de schepen. Het uitgangspunt is dat er een verband bestaat tussen de verbruikte brandstof en de hoeveelheid geproduceerd afval bestaat. Met het verbruik van motorbrandstof wordt aldus een relatie gelegd tussen het vermogen van de hoofdmotor –en daarmee de omvang van het schip– en de exploitatie van het schip. Daarentegen moest worden vermeden dat de bijdrage naar verhouding van de hoeveelheid afgegeven afval werd vastgesteld, om daarmee de afgifte van afval niet te ontmoedigen. Op lange termijn lijkt het toch nuttig de retributie op andere parameters te baseren, teneinde het bedrijfsleven een grotere eigen verantwoordelijkheid bij het voorkomen van afvalstoffen te geven.

De bijdrage is voor het eerste jaar op 7,5 euro per hectoliter vastgesteld en zal door de bunkerbedrijven bij de aankoop van de brandstof worden geïnd, terwijl maatregelen zijn getroffen voor het verevenen van kosten en opbrengsten op internationaal niveau. De internationale scheepvaart als gemeenschap kan op deze wijze het afval gratis afgeven, terwijl zij toch de kosten van het systeem draagt.

Hoewel het Verdrag nog geen concrete modaliteiten daartoe bevat, wordt erin bepaald dat de ondertekenende staten de opdracht hebben een beleid te voeren en maatregelen te treffen waarbij beoogd wordt het ontstaan van olie- en vethoudende afval te vermijden. Een mechanisme voor een korting op de verwijderingsbijdrage werd intussen ontwikkeld: voor schepen, die duidelijk minder afval dan het gemiddelde produceren, kan op verzoek een gedeelte van de bijdrage terug worden betaald. Schepen met schroefasafdichtingen die voldoen aan de criteria, kunnen een beroep doen op deze regeling, waarbij ervan is uitgegaan dat zij met een dergelijke installatie minder afval produceren. Dit soort regelingen ter bevordering van de afvalvermindering kan in de toekomst uitgebreid worden naar andere installaties en normen die het ontstaan van afvalstoffen helpen verminderen. De bepalingen daartoe moeten echter nog worden vastgesteld. Aangezien de bijdrage voor het eerste jaar al is vastgesteld en een wijziging van het verdrag waarschijnlijk noodzakelijk is, kan deze gedeeltelijke teruggave slechts vanaf het tweede jaar van de toepassing van deze regeling worden tegemoetgezien. De volledige tekst waarin het genoemde mechanisme wordt beschreven gaat hierbij.

Uitgangspunten voor een procedure met betrekking tot het aanvragen van een korting op de verwijderingsbijdrage

1. Volgens artikel 6, onder 1, laatste zin van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart kan op aanvraag een korting op de verwijderingsbijdrage worden gegeven als de daaraan verbonden technische voorwaarden zijn vervuld.
2. Aan de technische voorwaarden voor de korting op de verwijderingsbijdrage is voldaan, indien een geldig certificaat voor de schroefasafdichting van de voortstuwingsinstallaties wordt overlegd, dat door een Commissie van Deskundigen van een verdragsluitende staat conform de uniforme voorwaarden is afgegeven.
3. De aanvraag voor een korting kan op ieder moment worden ingediend
 voor schepen die in een verdragsluitende staat zijn geregistreerd, bij het in artikel 9 van het Verdrag bedoelde nationale instituut van deze staat, voor schepen uit derde staten, bij het in artikel 9 van het Verdrag bedoelde nationale instituut in Duitsland en voor de schepen van een lidstaat zonder een in artikel 9 van het Verdrag bedoeld nationaal instituut bij een nader vast te stellen nationaal instituut van een lidstaat.
4. Bij een eerste aanvraag dient het volgende te worden vertoond:
 - a) het certificaat (eerste exemplaar)
 - b) de in artikel 3.03 van het Verdrag bedoelde bunkerverklaringen (de aan de schipper verstrekte afschriften), met inbegrip van de onlosmakelijke bijgevoegde en ontwaarde rechtse gedeelten van de zegels.

Bij volgende aanvragen dienen, onder voorbehoud dat het certificaat nog ten minste voor de betrokken periode van terugbetaling geldig is, uitsluitend de onder b) bedoelde bunkerverklaringen vertoond te worden.
5. De termijn om een korting aan te vragen bedraagt 18 maanden, gerekend vanaf de datum waarop de zegels bij het bunkeren zijn ontwaard. De voor de terugbetaling betrokken periode moet tenminste zes maanden omvatten. Tijdens deze periode kan de aanvraag voor éénzelfde schip éénmalig worden ingediend.
6. De in artikel 3.01 van deel A van het Verdrag bedoelde zegels bestaan uit twee afzonderlijke scheidbare delen. Het rechtse gedeelte wordt ontwaard en onlosmakelijk gehecht aan het afschrift van de bunkerverklaring dat aan de schipper wordt verstrekt, terwijl het linker gedeelte wordt ontwaard en onlosmakelijk wordt gehecht aan het bij het bunkerbedrijf blijvende afschrift.

Bijlage bij Protocol 1998-II-15

Doorberekening van de BTW

Een belangrijke kwestie voor het bedrijfsleven betreft de terugbetaling van de BTW die op de door de schippers voor de afvalverwijdering afgedragen bijdrage werd geheven. Dit probleem heeft zich vooral voorgedaan omdat de in het Verdrag bepaalde bijdrage ter financiering van het verwijderingssysteem en die door het bedrijfsleven moet worden betaald, in de vorm van zegels plaatsvindt. Op deze zegels is het bedrag van de BTW niet vermeld, waardoor het bedrijfsleven geen terugbetaling kan aanvragen in het kader van het gemene recht. Bovendien wordt op grond van het juridisch statuut van bepaalde "nationale instituten" de transactiekering voor de BTW-betaling doorbroken en wordt deze belasting voor het bedrijfsleven een niet-terugvorderbare post. In alle ondertekenende staten werd de afgelopen jaren intensief overleg gevoerd met de Ministeries van Financiën, zonder dat voorsnog een oplossing kon worden gevonden. Desondanks dreigt er a-priori geen gevaar voor de toepassing van het Verdrag.

2. VOORKOMING VAN LUCHTVERONTREINIGING

Het voorkomen van luchtverontreiniging wordt een algemeen probleem. Als de binnenvaart geen bijkomende voorzorgsmaatregelen treft op het gebied van luchtverontreinigende emissies, is het mogelijk dat zij in vergelijking met de andere vervoerwijzen niet meer in een gunstiger positie zal verkeren. Gedurende de jaren 1998 en 1999 heeft de CCR zich, vanuit een dubbel gezichtspunt, met dit probleem bezig gehouden: de beperking van de uitstoot van vluchtige organische verbindingen bij het laden en lossen van de schepen enerzijds en het opstellen van normen voor de emissie van uitlaatgassen uit motoren in de binnenvaart anderzijds.

Vluchtige organische verbindingen in de tankvaart

De techniek van het in de atmosfeer ventileren wordt bij het geschikt maken van de tanks voor een nieuwe lading nog vaak gebruikt. De daaraan verbonden veiligheidsprocedures zijn in het ADNR vastgelegd. Deze praktijk leidt tot de uitstoot van vluchtige verbindingen, in het bijzonder benzine en derivaten daarvan. Bovendien kunnen bij het laden en lossen dampen van het betrokken product in de atmosfeer komen.

In het kader van de milieubescherming en de volksgezondheid heeft de Gemeenschap een besluit opgesteld (Besluit EG 94/63, zie hiervoor, hoofdstuk 1). Hierop gebaseerd hebben de betrokken lidstaten op nationaal niveau toepassingsmaatregelen tot stand gebracht, die met name voorzien in een verbod VOC-dampen te ventileren en te ontgassen in de atmosfeer. Zo wordt in Duitsland met de 20ste verordening ter uitvoering van de Bundes Immissionschutzgesetz (Bondswet inzake de bescherming tegen emissie, artikel 5, lid 2), het ontgassen na 30 juni 2001 verboden.

Gezien de beginselen van de Akte van Mannheim is deze wetgeving op zich niet op de Rijn toepasselijk. Toch heeft de CCR zich voorgenomen haar eveneens tot de Rijnvaart uit te breiden en besloten de technologische, economische en ecologische aspecten van een dergelijke doelstelling te onderzoeken. De kwestie van emissies in het vervoer kan niet als een geïsoleerd probleem, dat alleen het vervoermiddel betreft, worden gezien. Om deze reden moet bij het onderzoek rekening worden gehouden met de operationele en de commerciële betrekkingen tussen de door het vervoer betrokken partijen, alsook met de infrastructurele, havengebonden faciliteiten, met inbegrip van de ontvangstinrichtingen. Dit betreft bijgevolg niet alleen de binnenvaart, maar eveneens de raffinaderijen, de overslag- en opslaginstallaties, de havens, de verladers en ladingontvangers. Het onderzoek wordt tot op heden tot benzine en derivaten daarvan beperkt. Aangezien het ventileerverbod in Duitsland op 1 juli 2001 ingaat, beoogt de CCR van de gelegenheid gebruik te maken om dan eventuele aanvullende maatregelen voor de Rijnvaart aan te nemen.

Het verbod tot ontgassen vereist allereerst een gesloten laad- en lossysteem, opdat de damp in de tank die wordt verdrongen door de geladen vloeistof aan land of aan boord van het schip kan worden teruggewonnen en behandeld. Alhoewel de binnenschepen al sinds vijftien jaar over deze uitrusting beschikken, is het terugwinnen van damp in vele gevallen niet operationeel vanwege het ontbreken van voorzieningen bij de installaties aan land. Bovendien vindt het laden van de producten in kwestie normaliter in een schip zonder gasvormige of andere ladingsrestanten plaats, hetgeen de vervoerder verplicht de tank van zijn schip na elke lossing te reinigen. Het bovengenoemde verdrag van 1996 kent gedetailleerde voorschriften over het reinigen van vloeibare ladingsrestanten, maar niet van gasvormige restanten. Deze leemte vraagt om een aanvulling. Momenteel worden de vluchtige stoffen over het algemeen door de bemanning uit de tanks verwijderd door deze na het lossen te ventileren.

Het ventileren via een gesloten systeem, waarbij de teruggewonnen gassen kunnen worden verbrand of behandeld, is een langdurige procedure. Gezien het energieverbruik is dat dan ook bijzonder kostbaar en wanneer dit na iedere reis zou worden uitgevoerd zou dat aanzienlijke operationele en financiële gevolgen voor de vervoerder hebben. Daar slechts een gering aantal dampterrugwinning-installaties met een grote capaciteit operationeel is wordt het onderzoek vooral op een beleid ter vermindering van het ontstaan van gasrestanten georiënteerd: hoe kan worden vermeden dat een tankschip, na het lossen van bepaalde producten, wordt

genoodzaakt de tanks te ontgassen alvorens een ander product te kunnen laden? Kwesties zoals de verenigbaarheid van vervoerde producten in de binnenvaart, het functioneren van de van dampterugwinning-installaties, evenals de beschikbare technieken voor het behandelen van de dampen, vragen dientengevolge nog om een grondig onderzoek, opdat in onderling overleg kan worden bepaald in welk geval opnieuw kan worden geladen zonder voorafgaand te ontgassen. Wanneer op deze wijze het ontgassen kan worden vermeden, moet echter het veiligheidsprobleem van de niet-ontgaste schepen in aanmerking worden genomen. De toename van de scheepsbewegingen in niet-ontgaste toestand vraagt eveneens om verder onderzoek.

De fysieke eigenschappen van de vervoerde goederen, die wellicht aanleiding kunnen zijn voor aangepaste voorzieningen of procedures, kunnen niet maatgevend zijn voor de verdeling van de verantwoordelijkheid met betrekking tot de reiniging en de behandeling van het afval. De toekomstige regeling voor de behandeling van vluchtige organische verbindingen zal daarom in overeenstemming met de in het verdrag bepaalde regeling, met name voor vloeibare lading, moeten zijn. In afwachting van de inwerkingtreding van het verdrag en in het zicht van de datum van 1 juli 2001, zou ook de juridische basis van een dergelijk systeem ter voorkoming van verontreiniging nader moeten worden bepaald. Diverse varianten zijn in onderzoek.

Beperking van de emissie van uitlaatgassen uit motoren in de binnenvaart

Gezien de ontwikkeling op het gebied van de normering van uitlaatgassen voor de verschillende vervoerwijzen, leek het de Centrale Commissie gewenst gelijkwaardige normen voor de binnenvaart op te stellen. Het invoeren van dergelijke normen leek daarom ook belangrijk, omdat de vernieuwing van voortstuwingsmotoren vanwege hun lange levensduur, zich over een lange termijn uitstrekt. De verwante sectoren, met name het wegvervoer, leggen een grote dynamiek aan de dag waar het gaat om de technologische vooruitgang en de vernieuwing van het wagenpark.

Ten einde op korte termijn normen inzake uitlaatgassen in het Reglement van Onderzoek van Schepen op de Rijn te kunnen opnemen, zijn de bestaande normen voor de andere sectoren geëvalueerd, waarbij rekening werd gehouden met de bijzondere kenmerken van de binnenvaart.

Aan de hand van deze evaluatie werd een richtlijn opgesteld.

Deze volgt hieronder^{*)}.

^{*)} Besluit 1999-II-16

Beperking van de emissie van dieselmotoruitlaatgassen in de Rijnvaart

Beginselen, voorstellen, toepassing en tijdschema Verslag

1. Inleiding

De binnenvaart is ten opzichte van het concurrerende wegvervoer een modaliteit met voordelen op het gebied van milieubescherming, energiegebruik, emissies van uitlaatgassen, geluidshinder, ruimtebeslag en versnippering. Veel van deze voordelen zullen ook in de toekomst blijven gelden. Daarentegen zal de voorsprong op het gebied van de luchtverontreinigende emissies langzaam afnemen als gevolg van snelle milieutechnische innovatie in het wegvervoer. Zo kan de voorsprong van de binnenvaart op het gebied van NO_x-emissie (momenteel nog circa 50 %), die in vergelijking met het wegvervoer laag is, snel slinken en mogelijk zelfs omslaan in een nadeel. Dit komt voornamelijk doordat nieuwe dieselmotoren voor de binnenschepen in tegenstelling tot die voor de wegvoertuigen nog aan geen enkele emissiewetgeving zijn onderworpen.

De uitstoot van schadelijke stoffen door dieselmotoren wordt beoordeeld aan de hand van de emissie van CO₂, SO₂, CO, HC, NO_x en van deeltjes.

- De CO₂-emissie is afhankelijk van het motorvermogen (richtwaarde voor de dieselmotor: 3,13 kg CO₂/kg brandstof¹⁾). Met een gemiddeld vermogen aan boord van een binnenschip van 0,4 kW/t (locomotief 1,5 kW/t, vrachtwagen 4,9 kW/t²⁾), behoudt de binnenvaart op dit gebied een voordeel ten opzichte van het milieu.

- De SO₂-emissie is afhankelijk van de verbruikte brandstof. Dientengevolge is het in het kader van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart onmogelijk een grenswaarde voor deze emissie voor te schrijven. Een vermindering van de emissie kan uitsluitend door de verlaging van het toegestane zwavelgehalte in de brandstof worden bereikt.

- De emissies van stikstofoxide (NO_x), van kolenmonoxide (CO) en van onverbrande koolwaterstoffen (HC), is afhankelijk van het motortype en dientengevolge kunnen deze door specifieke technische voorschriften voor de motor beïnvloed worden.

- De emissie van deeltjes is zowel van de kwaliteit van de gebruikte brandstof als van het motortype afhankelijk.

Teneinde het milieu niet onnodig te belasten zouden voorschriften ter reglementering van de uitlaatgassen aangenomen moeten worden en waaraan de motoren aangepast kunnen worden.

2. Opdracht

Op voorstel van de Nederlandse Delegatie, heeft de Werkgroep Reglement van Onderzoek de opdracht gekregen in samenwerking met deskundigen een voorstel voor dergelijke voorschriften op te stellen (Document RV (98) 13), dat bestaat uit:

- een voorstel van grenswaarden voor verschillende schadelijke stoffen,
- een beschrijving van de vereiste test- en keuringsprocedures,
- een agenda voor het invoeren van deze grenswaarden,
- een voorstel van procedures voor de tenuitvoerbrenging en de controle van de bepalingen.

¹⁾ GL-Report, blz. 51

²⁾ GL-Report, blz. 34

Een eerste fase in dit verslag bestaat uit:

- de belangrijkste punten van een dergelijk voorstel,
- een beschrijving van de juridische middelen voor de tenuitvoerbrenging,
- een overzicht van de eventuele problemen die zich voor kunnen doen,
- een vergelijking van de ontwikkeling van de emissie van uitlaatgassen in de binnenvaart ten opzichte van andere vervoermiddelen.

Deze eerste fase dient te verzekeren dat alle lidstaten van de CCR de essentiële onderdelen voor het uitwerken van een technische regelgeving goedkeuren.

3. Beginselen voor een technisch-administratief voorschrift

3.1 Grenswaarden

Het invoeren van de volgende grenswaarden voor dieselmotoruitlaatgassen in de binnenvaart (aandrijving van het schip, aggregaten, dekmachines) afhankelijk van het vermogen en van het nominaal toerental van de motor:

Nominaal vermogen van het schip [kW]	CO [g/kWh]	HC [g/kWh]	NO _x [g/kWh]	Deeltjes [g/kWh]
37 - 75	6,5	1,3	9,2	0,85
75 - 130	5,0	1,3	9,2	0,70
Meer dan 130	5,0	1,3	$n \geq 2800 \text{ mn}^{-1} = 9,2$ $500 \leq n < 2800 \text{ mn}^{-1} = 45 \cdot n^{(-0,2)}$	0,54

Voor motoren met een kleiner vermogen dan 37kW en voor motoren met een nominaal toerental onder de 500 omw /min worden geen grenswaarden voorgesteld. De in de richtlijnen van EU bedoelde motoren dienen te zijn voorzien van de door de betrokken richtlijnen vereiste vergunningen.

3.2 Controle en keuringsprocedures voor scheepsmotoren in de binnenvaart

Een controleprocedure wordt in twee fasen ingevoerd

1. Een typekeuring gebaseerd op de richtlijn 97/68/EG¹⁾;
2. Controle van de installatie, overeenkomstig de IMO²⁾-Code (conformiteitcontrole).

a) **Gestandaardiseerde test:** de nakoming van de grenswaarden zal gecontroleerd worden door middel van een gestandaardiseerde test voor een motortype of een groep motoren (motorfamilie). Voor zover mogelijk zal deze controleprocedure in overeenstemming zijn met Richtlijn 97/68/EG. De op dit gebied internationale standaardnorm ISO 8178 zou als basis voor de meting gelden.

Specifieke ijkpunten van de controleprocedure in de binnenvaart:

- Referentietemperatuur van het koelwater van 25°C (volgens IMO-code),
- Proefcycli E2, E3, D2, C1 in overeenstemming met de IMO-code (internationale overeenkomst, bijlage VI, aanhangsel II). De omrekening van deze proefcycli is toegestaan.
- Gestandaardiseerde omgevingsvoorwaarden (temperatuur en luchtdruk) door middel van een gegeven atmosferische factor in laboratorium (fa) met mogelijkheid tot omrekening volgens

¹⁾ Richtlijn 97/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 1997 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake maatregelen tegen de uitstoot van verontreinigende gassen en deeltjes door inwendige verbrandingsmotoren die worden gemonteerd in niet voor de weg bestemde mobiele machines.

²⁾ (Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines)

ISO 8178. In geval van grote afwijkingen is de omrekening uitsluitend na toestemming van de bevoegde overheid toegestaan (in overeenstemming met artikel 2.19 van het ROSR).

- Het gebruik van gangbare in de handel verkochte brandstoffen in plaats van een referentiebrandstof is toegestaan.
- De meting van deeltjes tijdens een eerste fase, in afwijking van de EG-richtlijn, ook door middel van een zogenoemde procedure volgens „Bosch” is toegestaan, onder voorbehoud dat wetenschappelijk bewezen kan worden dat deze onderzoeksresultaten omgezet kunnen worden.

Wanneer het resultaat van de gestandaardiseerde test aan de normen voldoet wordt een certificaat voor de desbetreffende motor verstrekt (typegoedkeuring).

b) **Controle van de installatie:** na de typekeuring wordt de aan boord gemonteerde motor geïnspecteerd, waarbij gecontroleerd wordt of de aanwijzingen van de gestandaardiseerde test nagekomen zijn. De controle is gebaseerd op de IMO-codevoorschriften en op het Reglement van Onderzoek voor schepen op de Rijn.

3.3 Controle van de productie

In de zin van de toekomstige regelgeving is de fabrikant, en aldus de verantwoordelijke tijdens de keuringsprocedure, diegene die de motor bouwt of ombouwt. De conformiteit van de productie dient gecontroleerd te worden.

4. Invoering van overeenkomende technisch-administratieve voorschriften voor de Rijnvaart

4.1 Ontwerp van de voorschriften

Een overeenkomstig technisch-administratief voorschrift zal op basis van de bovengenoemde beginselen bij het Reglement van Onderzoek voor schepen op de Rijn worden gevoegd.

Het bedrijfsleven van de scheepvaart zal verzocht worden deel te nemen aan de beoordeling van het ontwerpvoorschrift.

4.2 Inwerkingtreding

De bestaande motoren in de binnenvaart zijn betreffende het energiegebruik geoptimaliseerd, waardoor met name de toekomstige NO_x-grenswaarde niet nagekomen kan worden. Een tijdsduur van twee jaar dient voorzien te worden tussen het moment waarop de motorenfabrikanten de nieuwe aangenomen voorschriften toepassen en de wetgever de „benoemde organen” bepaalt.

De aanneming van de technisch-administratieve voorschriften door het Plenum van de CCR in het najaar 1999 zou moeten verzekeren dat deze vóór het einde van het jaar 2000 omgezet worden in de nationale wetgeving van **alle** CCR-lidstaten. Zo zou met ingang van 1 januari 2002 het voorschrift kunnen gelden dat de aan boord van binnenschepen gemonteerde motoren een typekeuring dienen te hebben.

4.3 Overgangsbepalingen

De vraag of overgangsbepalingen van toepassing zijn op de reeds ingebouwde motoren staat nog open. De eventuele alternatieven zijn de volgende:

- Overgangsbepalingen bestemd voor het behoud van de waarde van bestaande en aan boord in gebruik zijnde motoren zolang het vermogen en de nominale kenmerken onveranderd blijven, echter voor een maximale periode van [10] jaar na de inwerkingtreding van het voorschrift of totdat de motoren vervangen worden.

- Overgangsbepalingen die het monteren van beschikbare nieuwe of gebruikte motoren, die met gebruikmaking van soortgelijke onderdelen volgens soortgelijke constructie beginselen zijn gebouwd, zonder typegoedkeuring gedurende een periode van [3] jaar na de inwerkingtreding van het voorschrift blijven toestaan

Gedurende een korte nog nader vast te stellen overgangperiode, kan de bevoegde autoriteit in uitzonderingsgevallen het monteren van motoren zonder typekeuring toestaan, onder voorbehoud dat de kiellegging van het schip plaatsgevonden heeft vóór de inwerkingtreding van het voorschrift. Daarentegen zal de controle van de installatie binnen een nog nader vast te stellen termijn onontkoombaar zijn.

5. Gevolgen van een voorschrift ter beperking van uitlaatgassen

De binnenschipmotoren hebben een maximale levensduur van 50 jaars, en een gemiddelde levensduur van 38 jaar¹⁾. Hetgeen inhoudt dat deze, net als het casco, voor een bijzonder duurzaam gebruik aangeschaft worden. De levensduur van dieselmotoren voor de wegvoertuigen is veel korter. Bij het opstellen van overgangsbepalingen dient rekening gehouden te worden met de specificiteit van de binnenvaart. De gemiddelde levensduur van de hoofdmachines van een tankschip in de binnenvaart is circa 23 jaar²⁾ en het vervangingspercentage van deze motoren is circa 1,5 % per jaar¹⁾. Voor schepen van meer dan 30 jaar loopt dit percentage op tot circa 2,8 % per jaar¹⁾. Een beperking van de emissiewaarden zal dus slechts een noemenswaardig effect voor het milieu hebben wanneer een grote hoeveelheid motoren de grenswaarden nakomt. Zo zullen, tegen de tijd dat bijvoorbeeld voor de NO_x deze waarden bereikt zijn, andere vervoermiddelen reeds aan strengere voorschriften moeten voldoen. Dit blijkt uit een vergelijking tussen in punt 3.1 voorgestelde grenswaarden voor de binnenvaart en de grenswaarden die de Europese Unie voor de vrachtwagens heeft vastgesteld³⁾.

Euro-II-waarden met ingang van oktober 1998 :	CO	4,0	g/kWh
	HC	1,1	g/kWh
	NO _x	7,0	g/kWh
	Deeltjes	0,15	g/kWh
Voorstel voor Euro-III-waarden met ingang van 2000:	CO	2,1	g/kWh
	HC	0,66	g/kWh
	NO _x	5,0	g/kWh
	Deeltjes	0,1	g/kWh

Op het moment dat in de binnenvaart de grenswaarden voor uitlaatgassen ten volle toegepast worden, zijn deze reeds achterhaald door de strengere voor de andere vervoermiddelen van toepassing zijnde grenswaarden.

Bij het inwerkingtreden van de voorziene grenswaarden zal het geheel aan NO_x-emissies in de binnenvaart in Nederland beduidend minder zijn dan die van het wegverkeer. Zonder deze nieuwe voorschriften zou dit echter binnen afzienbare tijd veel meer zijn.⁴⁾ Deze tendens is ongetwijfeld toepasselijk op de gehele binnenvaart.

Hieruit kan worden opgemaakt dat de emissievoorschriften voor uitlaatgassen in de binnenvaart onverwijld ingevoerd dienen te worden. Vanuit dit oogpunt is het raadzaam, zoals dit gebeurt voor andere vervoermiddelen, reeds nu nieuwe fases van strenger wordende grenswaarden aan te kondigen.

Referenties van de genoemde gegevens:

a) GL-Report – ontwikkelingspotentieel van scheepsmotoren in verband met de beperking van schadelijke stoffen, Verslag nr. F.M.98.121. - Ontwerp (09.1998) ;

b) „Schoon schip in de Nederlandse binnenvaart”, rapportage opgesteld in opdracht van het Nederlandse Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, mei 1997 (Doc. RV (97) 10).

Bijlage bij protocol 1999-II-16

1) GL-Report, blz. 90, fig. 3.19

2) GL-Report, blz. 36, fig. 2.14

3) GL-Report, blz. 12, tab. 1-9

4) Schoon schip in de Nederlandse binnenvaart (doc. RV (97) 10).

Voorts keurde de Centrale Commissie enige uitgangspunten met betrekking tot de overgangsvoorschriften die in het ROSR zullen worden opgenomen, goed.

«De bepalingen gelden voor alle motoren, die vanaf 1 januari 2002 nieuw worden geïnstalleerd. Uiterlijk in het jaar 2005 wordt een controleprocedure van de uitstoot van de in gebruik zijnde motoren van binnenschepen ingevoerd. Vanaf dat moment worden motoren, wanneer zij [20] jaar of ouder zijn, aan een controle van een emissie van uitlaatgassen onderworpen. Bij het overschrijden van nog nader vast te stellen grenswaarden moet de betreffende motor worden aangepast»

Bijlage bij protocol 1999-III-18

1. REGLEMENT VAN DE RADARDIPLOMA'S

Het Reglement van 1964 betreffende het uitreiken van radardiploma's voor schippers is geheel geactualiseerd. Gezien de technische vooruitgang op dat gebied en tevens om het diploma niet uitsluitend tot de Rijn te beperken was een volledige herziening noodzakelijk geworden. Zo kan het nieuwe reglement, dat vanaf 1 januari 2000 van kracht is, eveneens op andere waterwegen tot toepassing komen.

Voor het verkrijgen van een dergelijk diploma moet de kandidaat:

- b) minstens 18 jaar zijn
- c) in het bezit van een schipperspatent zijn
- d) in het bezit van een marifooncertificaat zijn.

Voorts moet hij het examen met succes afleggen. Het radardiploma kan door de bevoegde autoriteit, die het heeft afgegeven, worden ingetrokken wanneer de houder bij het op radar varen van een ongeschiktheid blijkt geeft, die bij de vaart op radar een gevaar voor de scheepvaart kan opleveren. Het intrekken van het diploma kan tijdelijk of definitief zijn.

De radardiploma's, die totdat het reglement in werking trad overeenkomstig de van toepassing zijnde voorschriften zijn afgegeven, blijven geldig en kunnen, tegen vergoeding van de kosten door de volgens het reglement geldende radardiploma's worden vervangen.

Deze nieuwe modaliteiten betreffende de radardiploma's werden in het Politiereglement voor de Rijnscheepvaart opgenomen.

2. BUNKEREN

Het Reglement van Onderzoek voor Schepen op de Rijn werd gewijzigd op het gebied van de technische vereisten van de aan boord bevindende bunkerinrichtingen. Hiermee wordt beoogd zowel het explosiegevaar te verminderen, als het risico van vervuiling door lekkage of overstromen te verkleinen, wanneer het bunkeren elders dan bij het daarvoor ingerichte bedrijf plaats vindt. Vanuit een technisch oogpunt gaat het bij de genoemde inrichtingen vooral om de aansluiting van de uiteinden van de slangen, de plaatsing van de openingen en het peilinrichting van de tanks.

3. SNELLE SCHEPEN

Het aantal "snelle" schepen op de Rijn zal waarschijnlijk in de loop van de komende jaren toenemen. De nodige bepalingen inzake de uitrusting en de integratie in het verkeer worden uitgewerkt. Alhoewel reeds nu de "snelle" passagiersschepen in bedrijf zijn op de Rijn en "snelle" schepen eveneens zekere voordelen voor het vervoer van bepaalde goederen hebben, zullen zij toch in de nabije toekomst niet voor het goederenvervoer op de Rijn worden ingezet. Desalniettemin hebben theoretische analyses aangetoond dat de Rijnkorridor één van de meest belovende gebieden voor de exploitatie van dergelijke schepen is.

In het kader van het in de CCR gehouden onderzoek over dit thema zijn tot op heden de beginselen en de hoofdlijnen, waarop de toekomstige voorschriften van het Reglement voor de Rijnvaart worden gebaseerd, bepaald. Enkele op zichzelf staande vraagstukken staan nog open, met name de begripsbepaling van een "snel schip" en het voor de besturing van een schip vereiste aantal bemanningsleden.

4. SCHEPEN VAN MAXIMALE AFMETINGEN

De laatste twee jaar was een onderzoek gaande over de karakteristieken van de schepen met "grote" afmetingen (110 m of meer) op de Rijn, die steeds talrijker worden. Inderdaad werden om technische redenen en voor het behoud van de veiligheid bijzondere bepalingen in de reglementen van de CCR opgenomen. Afhankelijk van de toestand van de vaargeul werd het verkeer van schepen van meer dan 110 m lang slechts op bepaalde trajecten toegelaten. Met het oog op het optimaliseren van het gebruik van de waterweg en naarmate de werkzaamheden op de vaargeul worden voltooid, zijn steeds minder trajecten verboden voor het verkeer van deze grote schepen. De bevaarbaarheid van bepaalde trajecten is eveneens afhankelijk van de waterstanden.

Ter informatie: de onderstaande voorschriften zijn op het ogenblik geldig:

Maximale afmetingen van de schepen

De maximale toegestane lengte van de schepen is

a)	tussen Bazel (kvr 166,64) en Mannheim (kvr 412,35)	110 m ;
b)	tussen Mannheim (kvr 412,35) en Lorch (kvr 540,20)	135 m ;
c)	tussen Lorch (kvr 540,20) en St. Goar (kvr 556,00) stroomopwaartse scheepvaart stroomafwaartse scheepvaart	135 m ;
	-wanneer de waterstand bij het peil van Kaub zich tussen 1,20 m en 3,50 m bevindt en wanneer de voorgeschreven boegschroefinstallatie in staat van werking is	135 m ;
	-wanneer de waterstand bij het peil van Kaub minder dan 1,20 m en meer dan 3,50 m is	110 m ;
d)	tussen St. Goar (kvr 556,00) en Gorinchem (kvr 952,50)	135 m ;
e)	tussen Pannerden (kvr 867,46) en het Lekkanaal (kvr 949,40)	110 m ;
f)	tussen het Lekkanaal (kvr 949,40) en Krimpen (989,20)	135 m.

Daarentegen werden de op dat gebied bepaalde regels vrij soepel gehouden. Zo kunnen de bevoegde autoriteiten op een bepaald traject schepen van grotere afmetingen, tot maximaal 135 m toestaan, waarbij aan de om veiligheidsredenen vastgestelde voorwaarden moet worden voldaan, met name betreffende de waterstand, de maximale breedte van het schip, enz.

De CCR heeft een ad hoc groep opgericht en belast met het onderzoeken van de mogelijkheid tevens op de Rijnsector van Mannheim tot Basel schepen van meer dan 110 m lengte te exploiteren. Voorts heeft de groep de opdracht gekregen een voorstel tot wijziging of tot aanpassing van de voorschriften in het Politierglement en, indien noodzakelijk in het Reglement van Onderzoek, voor een gelijke behandeling van deze schepen op het genoemde traject, in te dienen.

Teneinde reeds vanaf het moment dat het schip wordt gebouwd alle voorzorgsmaatregelen te treffen, heeft de CCR met name in haar Reglement van Onderzoek bepaald dat de Commissie van Deskundigen, die uiteindelijk het certificaat van onderzoek moet afgeven, door de eigenaar of zijn vertegenwoordiger vóór het begin van de bouw (nieuwbouw of verlenging van een in bedrijf zijnde vaartuig) van vaartuigen met een lengte van meer dan 110 m, met uitzondering van zeeschepen, hiervan op de hoogte moet worden gesteld. De Commissie van Deskundigen voert tijdens de bouwperiode onderzoeken uit. Zij kan hiervan afzien wanneer, vóór het begin van de bouw, een verklaring van een erkend classificatiebureau wordt overgelegd waarin het verklaart dat het op de bouw toeziet.

Hier gaat het er voornamelijk om dat de scheepsromp voldoende sterk is, ook in geval van averij en in de meest ongunstige geladen toestand. Het drijfvermogen voor het volgeladen vaartuig in lekke toestand moet worden aangetoond.

Voor de lekke toestand werden een bepaald aantal hypothesen bepaald. Voor de permeabiliteit werden duidelijke criteria vastgesteld (zie Reglement van Onderzoek op de Rijn).

Voor de schepen van grote afmeting dienen eveneens in aanvullende uitrusting te worden voorzien. Vaartuigen met een lengte van meer dan 110 m moeten bijvoorbeeld over een meerschroefsaandrijving met tenminste twee motoren en een vanuit het stuurhuis bedienbare boegschroefinstallatie beschikken, die ook werkt indien het vaartuig niet geladen is of beschikken over een enkelschroefsaandrijving en een vanuit het stuurhuis bedienbare boegschroefinstallatie, die ook werkt wanneer het vaartuig niet geladen is. De boegschroefinstallatie moet zijn voorzien van een eigen energieverzorging die bij uitval van de hoofdaandrijving het voortbewegen op eigen kracht mogelijk maakt; verder moeten zij over een radarinstallatie met bochtaanwijzer en over een vast-ingebouwde lensinrichting beschikken.

5. BEMANNINGSVOORSCHRIFTEN

Een aanpassing van de voorschriften voor de bemanning die niet alleen het bevorderen van de opleiding in de binnenvaart beoogt maar die voortaan ook een verbetering van de erkenning van de buiten de Rijn verkregen kennis in het kader van de kwalificatie van bemanningsleden nastreeft, wordt uitgewerkt. Tijdens een eerste hoorzitting, waaraan internationale organisaties van de sociale partners deelnamen, werden voorstellen besproken. Betreffende de herziening van hoofdstuk 23 – Bemanning –, hebben echter tot op heden noch de delegaties noch de sociale partners een aanvaardbaar compromis gevonden. Het beginsel van een betere erkenning van de vereiste opleiding van scheepsjongen tot matroos ten opzichte van personeel aan boord die deze kwalificatie zonder opleiding kan verkrijgen werd over het algemeen geaccepteerd maar er blijft verschil van mening omtrent het stimuleren van het volgen van de opleiding en omtrent de kwestie of dit ten nadele van het niet-gekwalificeerde personeel dient te gebeuren.

De nieuwe reglementering zou inderdaad als basis voor het opstellen van richtlijnen van de Europese Commissie inzake de vaar- en rusttijd en voor de samenstelling van de bemanning in de binnenvaart moeten dienen. Het zou in dit opzicht wenselijk zijn dat de Europese Commissie de resultaten van de herziening van de CCR-voorschriften inzake de bemanning afwacht, opdat uniforme voorschriften op dit gebied kunnen worden toegepast

Betreffende het dienstboekje, heeft het Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding van de CCR de beginselen van een compromis opgesteld, waardoor de aanpassingswerkzaamheden spoedig voortgezet kunnen worden, en in het voorjaar 2000 een voorstel ter aanneming tijdens de plenaire vergadering kan worden ingediend.

6. MILLENNIUMWISSELING

De CCR heeft zich, in het kader van haar opdracht de veiligheid op de Rijn te behouden, niet uitsluitend in de eventuele gevolgen van de eeuwwisseling voor de aan boord gebruikte elektronische apparatuur verdiept, maar tevens op het niveau van de infrastructuur. Hierbij heeft zij de aandacht gevestigd op het feit dat in een nabije toekomst ook andere installaties met aanduidingen van bepalende data een gevaar voor de veiligheid van de Rijnvaart kunnen inhouden, aangezien zich in de elektronische systemen, die zich aan boord of aan land bevinden en die van tijd en datum beherende software zijn voorzien, functiestoornissen of onderbrekingen kunnen voordoen.

De CCR heeft dientengevolge aan de regeringen van haar lidstaten verzocht de aandacht van de bevoegde autoriteiten en die van de scheepvaart in het bijzonder te vestigen op het feit dat de betrokken systemen eventueel moeten worden gecontroleerd.

7. MARIFOONDIENST

De CCR heeft, in het belang van de veiligheid op de Rijn, in februari 1999 een voorstel tot wijziging van de Richtlijn 99/5/EG van het Europees Parlement en de Raad over de inrichtingen voor radio- en telecommunicatie, de wederzijdse erkenning van de conformiteit en verklaring, ingediend. Tijdens de herziening, evenals ter gelegenheid van een onderzoek van de voorschriften betreffende radarinrichtingen, werden discrepanties tussen de bovengenoemde voor de binnenvaart geldende voorschriften en de Richtlijn 99/5/EG van het Europees Parlement en de Raad over de inrichtingen voor radio- en telecommunicatie en de wederzijdse erkenning van de conformiteit, geconstateerd. Bij het gebruik van radar- en marifoonapparatuur kunnen deze discrepanties gevaar voor de veiligheid op de binnenwateren inhouden.

8. CLASSIFICATIEBUREAUS

Bewust zijnde van de noodzaak de veiligheid op de Rijn, in het kader van het openen van de markten, te behouden en teneinde classificatiebureaus, die geïnteresseerd maar volgens het Reglement van onderzoek voor schepen op de Rijn niet erkend zijn, in overeenstemming met bepaalde uniforme voorwaarden in het kader van het Reglement van onderzoek voor schepen op de Rijn, toe te staan om op de Rijn op te kunnen treden, heeft de CCR de onderstaande criteria voor de erkenning van de classificatiebureaus, die in het kader van het Reglement van onderzoek voor schepen op de Rijn op wensen te treden, vastgesteld,

Criteria voor het erkennen van classificatiebureaus die in overeenstemming met het Reglement van onderzoek voor schepen op de Rijn wensen te werken

Een erkend classificatiebureau in de zin van artikel 1.01 van het Reglement van onderzoek voor schepen op de Rijn, moet aan alle navolgende criteria beantwoorden:

1. Het classificatiebureau kan rekenschap geven van een allesomvattende ervaring in de beoordeling van het ontwerpen en bouwen van binnenschepen, ook voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het classificatiebureau beschikt over een uitgebreid voorschriftenbestand over het ontwerpen, bouwen en regelmatig inspecteren van binnenschepen, ook voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, dat minstens in het Duits, Engels, Frans of Nederlands uitgegeven, en door middel van onderzoek- en ontwikkelingsprogramma's voortdurend bijgewerkt en wordt verbeterd. Deze voorschriften mogen niet tegenstrijdig met de bepalingen van het Reglement van onderzoek voor schepen op de Rijn of met de geldende internationale overeenkomsten zijn.
2. Het classificatiebureau moet haar scheepsregister jaarlijks publiceren.
3. Het classificatiebureau moet onafhankelijk zijn van scheepseigenaren, ondernemingen of andere derden die bedrijfsmatig schepen ontwerpen, bouwen, uitrusten, onderhouden, exploiteren of verzekeren. Het classificatiebureau mag wat haar inkomsten betreft niet van één enkele onderneming afhankelijk zijn.
4. Het classificatiebureau heeft zijn bedrijfszetel of een filiaal, dat in alle domeinen waarvoor het in het kader van de voor de binnenvaart geldende reglementen bevoegd is over beslissing- en handelsbevoegdheid beschikt, in een lidstaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.
5. Het classificatiebureau evenals zijn deskundigen hebben een goede naam in de binnenvaart; de deskundigen moeten rekenschap van hun vakkennis kunnen geven. Zij moeten onder verantwoordelijkheid van het classificatiebureau handelen.
6. Het classificatiebureau beschikt over een voldoende aantal medewerkers voor technische beheer- hulp-, controle-, inspectie- en onderzoekswerkzaamheden, dat aan de opdrachten en de geclassificeerde schepen en buitendien aan de verdere ontwikkeling van de capaciteit en het voorschriftenbestand is aangepast. Het classificatiebureau zorgt voor de aanwezigheid van inspecteurs in de lidstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.
7. Het classificatiebureau houdt zich aan de grondbeginselen van het IACS-Code of Ethics.

8. Het classificatiebureau heeft een efficiënt systeem voor de interne kwaliteitsborging ontwikkeld en uitgewerkt en zorgt ervoor dat het actueel blijft; het systeem is op daartoe geëigende elementen van internationaal erkende kwaliteitsborgingnormen gebaseerd en beantwoordt aan de normen EN 45004 (controle-instanties) en EN 29001, in de uitlegging van de IACS-bepalingen voor de regeling van de certificeren van kwaliteitsborgingsystemen. Het kwaliteitsborgingsysteem moet door een onafhankelijk keuringsbureau gecertificeerd zijn, dat door de overheid van de Staat, waarin het classificatiebureau zijn bedrijfszetel of filiaal, volgens bovengenoemd punt 4, heeft, erkend moet zijn.
9. Het classificatiebureau verplicht zich tot de aanpassing van zijn voorschriften, waarbij rekening gehouden wordt met het Reglement van onderzoek voor schepen op de Rijn en de daarbij behorende richtlijnen, aan de Commissies van onderzoek en tot het tijdig verstrekken van alle ter zake dienende informatie aan het Comité Reglement van onderzoek van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.
10. Het classificatiebureau verplicht zich de reeds erkende classificatiebureaus regelmatig te raadplegen, teneinde de gelijkwaardigheid van zijn technische normen en de uitvoering daarvan te waarborgen.

Protocol 1999-III-17

1. BETROUWBAARHEID VAN DE RIJN ALS VAARWEG

De CCR achtte het zinvol en zelfs noodzakelijk zich in te zetten voor de bevordering van de betrouwbaarheid van de Rijn als vaarweg, allereerst omdat het waarborgen van de bloei van de Rijnvaart tot haar werkzaamheden behoort en bovendien omdat bij de vraag naar vervoer de betrouwbaarheid van toenemend belang is.

Aldus heeft de CCR tijdens de najaarszitting 1998 besloten haar werkzaamheden op de volgende drie doelstellingen te richten:

- de ontwikkeling van de projecten voor de verbetering van de informatiesystemen volgen,
- de betrouwbaarheid van de vaarweg voortdurend controleren door informatie in te winnen bij de gebruikers opdat eventuele gebreken tijdig kunnen worden ontdekt en oplossingen kunnen worden voorgesteld,
- ter voorbereiding van de voorschriften ter verbetering van de betrouwbaarheid, reeds bij het opstellen van de huidige werkprogramma's de technische maatregelen evenals de regelingen ter voorkoming van averijen ten gevolge van nalatigheid in aanmerking nemen.

Het onderstaande tijdens de plenaire vergadering aangenomen rapport, werd opgesteld om de gebieden waarin de betrouwbaarheid het duidelijkst werd aangetast te lokaliseren. De Centrale Commissie zal haar aandacht en haar werkzaamheden geheel op deze gebieden moeten richten. dit verslag is in plenaire vergadering aangenomen als gemeenschappelijke basis voor overleg tussen de lidstaten.

VERSLAG

over de betrouwbaarheid van de vaarwegen in het stroomgebied van de Rijn

1. Aanleiding

Verkeersbelemmeringen door twee spectaculaire scheepsongevallen in de jaren 1996 en 1997, evenals een versterkte ijsvorming in de winter 1996/97 hebben het door de IAR vertegenwoordigde binnenvaartbedrijfsleven ertoe bewogen in een schrijven van 12 mei 1997 een dialoog over de betrouwbaarheid van de vaarwegen en over de mogelijkheden tot het aanbrengen van verbeteringen voor te stellen en de CCR te verzoeken de nodige samenwerking tussen de betrokken partijen tot stand te brengen en te leiden.

Dit verslag beschrijft de situatie evenals de begrensde mogelijkheden van een verbetering. Op verdergaande vraagstukken, zoals een verbeterde infrastructuur, communicatie- en informatietechniek, die eveneens een uitwerking op de betrouwbaarheid van de waterwegen hebben, wordt hier niet ingegaan, aangezien deze kwesties op een ander niveau in de Centrale Commissie worden behandeld.

2. Belemmering van de scheepvaart

De binnenscheepvaart benut waterwegen die, in tegenstelling tot andere vervoersdragers, niet uitsluitend voor het verkeer dienen en in hoge mate onder de invloed van de natuur staan. De mazen van het binnenvaartnetwerk zijn, in verschil met het concurrerende netwerk van vervoer over land, ook niet nauw genoeg om bij werkzaamheden of optredende hindernissen belemmering van scheepvaart uit te sluiten: omleiding van de scheepvaart is uitsluitend in uitzonderingsgevallen mogelijk.

De binnenscheepvaart kan door de volgende invloeden worden belemmerd:

- Natuurlijke invloeden:
- hoog- en laagwater,
 - ijs,
 - slecht zicht/mist.

Kunstmatige invloeden:

- buitenbedrijfstelling van sluisen en werkzaamheden op de vaarweg,
- manifestaties en militaire oefeningen,
- averijen.

3. Beoordeling van belemmering van de scheepvaart

3.1 Natuurlijke invloeden

3.1.1 Inleidende opmerking

De Rijn is een verkeersweg waarvan de bruikbaarheid van de weers- en morfologische omstandigheden, evenals van het daaruit resulterende debiet, afhankelijk is. Zo schommelt bijvoorbeeld het natuurlijke debiet rond het 8-voudige bij de schaal van Kaub en rond het 15-voudige bij de schaal van Lobith, terwijl de waterstand bij deze schalen varieert tussen 6 en 9 meter. Toch heeft de Rijn, vergeleken bij de andere grote Europese rivieren, een relatief stabiele waterstand. De klimatologische omstandigheden op lange termijn en de antropogene invloeden uiten zich evenwel in een accentuering van de extreme waarden (stijgend hoogwater, dalend laagwater). Voorts is de Rijnbedding niet overal in evenwicht, zoals uit de gedurende de laatste tientallen jaren geconstateerde daling van de overeengekomen lage rivierstand (OLR), die door de tot 2 cm per jaar bedragende bodemerosie in de Boven- en Benedenrijn wordt veroorzaakt, blijkt. Door het voortdurend ten uitvoer brengen van maatregelen wordt de bevaarbaarheid van de Rijn echter verzekerd en verbeterd.

3.1.2 Hoogwater

Bij overschrijding van een bepaalde vastgelegde hoogwaterstand moet in overeenstemming met de bepalingen van het RPR en met de op de nevenvaarwateren van de Rijn geldende nationale politievoorschriften, de scheepvaart worden onderbroken om schade aan de oevers, in die sectoren waar zij bijzonder onderhevig aan de golfslag zijn, te voorkomen. Bovendien vermindert de doorvaarthoogte van de bruggen bij overschrijding van de hoogwaterstand.

Volgens artikel 10.01 van het RPR geldt bij het bereiken van hoogwatermerkteken II bij de 16 schalen op de niet gereguleerde Rijn een vaarverbod. De gemiddelde jaarlijkse waarschijnlijkheid van een dergelijke overschrijding is circa:

1,4 %	(5 dagen)	bij de schaal van Maxau,
0,8 %	(3 dagen)	bij de schaal van Kaub,
0,2 %	(minder dan 1 dag)	bij de schaal van Ruhrort.

In de afgelopen jaren werd de scheepvaart wegens hoogwater bij de volgende schalen gedurende het volgende aantal dagen belemmerd:

	Maxau	Kaub	Cologne	Ruhrort	Lobith	
1995	6	7	10	4	7	dagen
1996	0	0	0	0	0	dagen
1997	0	0	1	0	0	dagen

In Nederland bestaan geen hoogwatermerktekens. De scheepvaart moest in 1995 gedurende meerdere dagen worden onderbroken aangezien gevaar voor dijkdoorbraak bestond. Nu de dijken verhoogd en versterkt zijn, zal voortaan in de Nederlandse Rijnsector geen belemmering meer plaatsvinden, behalve onder zeer extreme omstandigheden.

Op de belangrijkste nevenwaterwegen van de Rijn, dat wil zeggen op de Moezel, de Main, de Neckar en de IJssel, bestaan eveneens beperkingen bij hoogwater.

Op de **Moezel** geldt bij overschrijding van hoogwatermerkteken III een scheepvaartverbod. Dit was in 1996 gedurende 2 dagen het geval. Op de **Main**, moet bij overschrijding van hoogwatermerkteken II de scheepvaart worden onderbroken. Dit was in 1996 niet, en in 1997 uitsluitend boven Aschaffenburg gedurende 4 dagen het geval. Op de **Neckar** worden bij bereiken van de respectievelijke hoogwatermerktekens de sluisen buiten bedrijf gesteld. Deze situatie deed zich bijvoorbeeld in 1996 gedurende 3 dagen voor. Op de **IJssel** zijn er noch hoogwatermerktekens noch sluisen, waardoor de scheepvaart in 1996 en 1997 zonder onderbreking plaats kon vinden.

De **actuele waterstanden** van de met automatische antwoordapparaten uitgeruste schalen kunnen via telefoon worden opgevraagd. Om 7.30 uur en om 13.00 uur worden de respectievelijk om 5.00 uur en om 14.30 gemeten waterstanden via de Nautischer Informationsfunk (NIF) direct aan de scheepvaart bekend gemaakt. Bij hoogwater volgt een hoogwaterbericht met een 24 uur-vooruitzicht in aansluiting op de waterstandmelding, en tevens wordt medegedeeld of de hoogwatermerktekens II en III zijn overschreden. Bovendien worden de waarden dagelijks via de ARD-Videotext en de NOS-teletekst bekendgemaakt.

3.1.3 Laagwater

Bij laagwater wordt geen vaarverbod uitgevaardigd. De scheepvaart, met name voor het vervoer van goederen in bulk, wordt echter in de sector van de niet gereguleerde Rijn bij laagwaterstanden in de beladingsgraad sterk beperkt. Zo werd bij de schaal van Kaub, afhankelijk van de mogelijke diepgang, de 100 % beladingcapaciteit tijdens het volgende gemiddelde aantal dagen niet bereikt (kielspeling 0,20 m, over de jaren 1971/80):

Diepgang	Gemiddeld	Langdurige schommelingen tussen
3,50 m	254 dagen / jaar	van 155 tot 356 dagen / jaar
3,00 m	175 dagen / jaar	van 52 tot 316 dagen / jaar
2,80 m	140 dagen / jaar	van 25 tot 295 dagen / jaar

Deze voor een niet gereguleerde rivier relatief gunstige verhoudingen vinden hun oorzaak in de verscheidenheid van het stroomgebied: de Rijn heeft enerzijds een grote watertoevoer door neerslag in de middelgebergten tijdens het winterseizoen en anderzijds voldoende watertoevoer uit het alpinestroomgebied van de Rijn (alpenmeren, gletsjer- en sneeuwsmeltwater) bij geringe neerslag tijdens het zomerseizoen. Zo heeft de Moezel bijvoorbeeld vaak de minste waterafvoer in de periode dat de Aare de meeste waterafvoer heeft en omgekeerd.

De toenemende concurrerende wateronttrekking voor het gebruik van drinkwater en voor industrieel en agrarisch gebruik kan progressief een verscherpt probleem gaan vormen. De waterdiepte bij de schaal van Maxau wordt bijvoorbeeld door de onttrekking van 1 m³/s met 0,2 cm verminderd. Het gaat om ontelbare kleine onttrekkingen van een geringe hoeveelheid, maar de som hiervan kan de beladingsgraad van de schepen beïnvloeden. In de toekomst zal meer aandacht aan de extra onttrokken hoeveelheden, die niet weer in de nabijheid van het onttrekkingsgebied worden geloosd, worden besteed.

Voorspelling van laagwater

In Nederland bestaat sinds vele jaren een voorspelling van 2 dagen voor de schaal van Lobith. Sinds maart 1996 wordt in Duitsland, voorlopig als test, een laagwatervoorspelling voor de Nederrijn met een voor de scheepvaart voldoende nauwkeurigheid ter beschikking gesteld. Sinds 1 december 1997 werden eveneens de schalen van Östrich, Kaub en Koblenz bij de waterstandvoorspelling voor de Rijn bij laagwater betrokken en de periode van 36 uur tot 48 uur uitgebreid. De voorspelling wordt dagelijks bij waterstanden onder 350 cm bij de schaal van Ruhrort, dat wil zeggen ongeveer 120 dagen per jaar, gegeven.

Hierbij geldt het volgende criterium van nauwkeurigheid:

- een afwijking van minder dan ± 10 cm voor minstens 90 % van alle voorspellingen en
- een afwijking van minder dan ± 20 cm voor minstens 98 % van alle voorspellingen.

De voorspellingen voor de schalen worden voor 7.00 uur en 19.00 uur voor de volgende dag en voor 7.00 uur voor de navolgende dag uitgezonden.

De volgende instanties geven informatie over de waterstanden:

In Duitsland:

- Nautischer Informationsfunk (NIF), om 9.15 uur en 14.30 uur,
- teletekst ARD/ZDF (bladzijde nr. 559),
- telefonische informatiedienst (Deutschen Telekom) (tel. 00 49 - 203 11 58) en
- internet (adres: <http://www.bafg.de>).

In Nederland:

- Rijkswaterstaat Arnhem, automatisch antwoordapparaat (Autofon),
- RIZA Lelystad, (scheepvaartmededelingen),
- NOS-teletekst, bladzijde 720,
- radio (Wereldomroep) en
- verkeersposten Nijmegen, Tiel, Dordrecht.

3.1.4 IJsvorming

De ijssituatie in de winter 1996/97 bracht dit probleem opnieuw onder de aandacht van de scheepvaart. Op de Moezel werd de scheepvaart vanwege ijsvorming 26 dagen en op de Main 28 dagen belemmerd.

De ijssituatie op de niet gereguleerde Rijn is aanzienlijk gunstiger, want ook wat de ijsvorming betreft heeft de Rijn voordeel bij de verscheidenheid van haar stroomgebied: er is bijna altijd toevoer van relatief warm water. Sinds 1963, het laatste jaar met ijs bij Loreley (kvr 554), bij Rees (kvr 834), en bij Griet (kvr 844), werd de scheepvaart op de Rijn niet meer door ijs belemmerd. Sinds het begin van deze eeuw waren er echter 15 ijswinters met op meer dan 10 dagen drijvend ijs op de Rijn, waarbij kruising van ijs, met name bij de getijgrens in Nederland en boven de Loreley ontstond. De ijsontwikkeling op de Rijn is bijzonder afhankelijk van de ontwikkeling van het klimaat op korte termijn. De waarschijnlijkheid van toekomstige ijsvorming hangt af van

- thermische ontwikkeling (broeikaseffect, klimaatverandering)
- morfologische veranderingen (bouwwerkzaamheden, regulering)
- chemische veranderingen (zouttoevoer en industriële lozing).

De kunstmatige temperatuurverhoging is toegenomen met de bouw van thermische centrales. Zij veroorzaken volgens de gegevens van de Bundesanstalt für Gewässerkunde (1980) een verwarming van de Rijn van circa 2,2 °C. Hierdoor vindt ijsvorming bij laagwater in vergelijking met voorheen 2 tot 3 dagen later plaats. Stremming van de scheepvaart in de sector van het gebergte blijft desalniettemin mogelijk.

Klimaatschommelingen hebben altijd al lange perioden zonder ijsvorming, maar eveneens kort opeenvolgende perioden met ijs, veroorzaakt; er waren bijvoorbeeld 4 ijswinters in één decennia (1940-1950). Hinder voor de scheepvaart door drijvend ijs op de Rijn of belemmering door kruisend ijs kan dientengevolge ook in de toekomst niet worden uitgesloten.

De regulering van de Rijn heeft meer uitwerking op de consistentie dan op de hoeveelheid ijs.

De chemische veranderingen hebben geen wezenlijke invloed op de ijsvorming.

De nevenwaterwegen van de Rijn zijn meer onderhevig aan ijsvorming dan de Rijn. Zo waren in de winter 1996/97

de Moezel 26 dagen,
de Neckar 2 dagen,
de Main 28 dagen,
het Mittellandkanaal 35 dagen,
de IJssel 10 dagen,
de Rijn/Lek 9 dagen

door ijsvorming gestremd. Voorts was er telkens hinder voor de scheepvaart enkele dagen vóór het begin (circa 7 dagen) en na het opheffen (circa 14 dagen) van de stremming door ijs. Op de Lek wordt het ijs niet gebroken aangezien de Waal als alternatieve weg kan worden gebruikt. In de sector van de niet gereguleerde Rijn wordt de ijsvorming tevens door de bedding teweeggebracht. Het aan de oppervlakte afgekoelde water daalt, wordt bodemijs en stijgt daarna weer naar de oppervlakte in de vorm van steeds groter wordende ijsschotsen.

Ijsbrekers worden vooral in de sector boven Loreley (kvr 554) ingezet, om te voorkomen dat kruisende ijsschotsen een versperring veroorzaken, waarna opnieuw ijs gebroken moet worden met gevaar voor de sectoren stroomafwaarts. Dankzij de goed georganiseerde ijsbestrijding werd het gevaar van hoogwater vermeden en kon het scheepvaartbedrijf binnen afzienbare tijd opnieuw worden voortgezet. Bovendien wordt met de vlucht- en veiligheidshavens voor de scheepvaart een zekere voorzorg getroffen. Bij sterke vorst moet de betonning vrij vaak worden verwijderd, hetgeen een beperking voor de scheepvaart inhoudt.

Op gereguleerde waterwegen worden eveneens ijsbrekers ingezet, maar de stremming van de scheepvaart of -verhinderings kan bij langdurige vorst niet worden vermeden. Bij de gebruikelijke techniek wordt het ijs voornamelijk in grote schotsen gebroken. Wordt bij aanhoudende vorst nog meer ijs gebroken, ontstaan toenemende massieve ijsschotsen, ijsvelden en ijsbarrières. De schotsen veroorzaken voor het schip een aanzienlijke weerstand, daar zij zijlings op elkaar geschoven moeten worden, waarna zij onderling vast raken. In dat geval wordt het breken van het ijs vaak gestaakt, aangezien dan voor een verslechtering van de omstandigheden en een verlenging van de stremming van de scheepvaart wordt gevreesd. De door ijsschotsen veroorzaakte moeilijkheden worden beduidend groter in de sectoren waar sluizen zijn; de schotsen kunnen in de voorhavens en de sluizen nauwelijks worden verdrongen, waardoor de schepen en de bouwwerken kunnen worden beschadigd.

Vaak wordt de onderbreking van de scheepvaart ook veroorzaakt omdat een eerste sterke ijsvorming met een verplichte feestdag (Kerst, Nieuwjaar) samenvalt. Voor zover dan nog ijsbrekers actief zijn, beperkt hun inzet zich in de regel tot het beschermen van kunstwerken. De scheepvaart kan dan over het algemeen pas na de vorst weer worden hervat.

In Nederland wordt sinds 1995 bij wijze van test in bepaalde sectoren het breken van het ijs niet als voorheen gestaakt, maar tijdens de gehele vorstperiode voortgezet. Zo kon gedurende de strenge winters 1995/96 en 1996/97 de scheepvaart ononderbroken plaatsvinden.

De kosten van het breken van het ijs worden door de bevoegde overheden gedragen.

Buiten het conventionele gebruik van ijsbrekers ter handhaving van de scheepvaart kunnen ook andere methodes worden gebruikt, zoals:

de ijsploeg : (op de Oost-Duitse waterwegen)

de ijsshredder : een nieuwe, veelbelovende techniek, waarin echter voldoende ervaring ontbreekt en die in de winter 1997/98 vanwege het zachte weer niet kon worden getest.

Stremming van de scheepvaart vanwege ijs op de Rijn en haar nevenrivieren kan, ondanks het gebruik van gepaste middelen, niet worden vermeden. Beoogd wordt echter de informatieverstrekking via de NIF te verbeteren, waarbij voor de gehele Rijnsector een algemeen geldend ijsbericht wordt uitgezonden. door

- Rijkswaterstaat Arnhem, automatisch antwoordapparaat (Autofon),
- RIZA Lelystad, (mededelingen voor de scheepvaart),
- NOS-teletekst, bladzijde 720,
- Radio Wereldomroep en
- de verkeersposten Nijmegen, Tiel en Dordrecht.

3.1.5 Slecht zicht/mist

Mist en slecht zicht veroorzaken vaak hinder voor de scheepvaart. Bij voorbeeld was in de Duitse sector van de Benedenrijn het zicht 8 dagen per jaar van 0 tot 100 m en 16 tot 19 dagen per jaar van 100 tot 1000 m.

Het RPR (artikel 6.30) staat de scheepvaart bij slecht zicht alleen dan toe, indien de schipper aan de andere schepen de voor de veiligheid van de scheepvaart nodige informatie per marifoon kan mededelen. Teneinde te beoordelen of de vaart al dan niet kan worden voortgezet en teneinde de aan te houden snelheid te bepalen mag een schip dat gebruik maakt van radar de waarneming met radar in aanmerking nemen. Het moet hierbij rekening houden met de vermindering van het zicht die andere schepen ondervinden.

Dergelijke bepalingen gelden op de Moezel, de Neckar en de Main. In Nederland is er vaak nevel of mist, vooral vroeg in de ochtend. Dit heeft echter weinig invloed op de scheepvaart aangezien bijna alle schepen op radar varen.

De weersomstandigheden kunnen nauwelijks worden beïnvloed. De overheden verbeteren de vaarmogelijkheden door vaarwegmarkering, verkeersgeleiding en radioverkeer. De scheepvaart kan de belemmeringen uitsluitend verminderen door modernisering van de schepen of de uitrusting.

3.2 Kunstmatige invloeden

3.2.1 Buitenbedrijfstelling van sluizen en werkzaamheden op de vaarweg

Op de Bovenrijn en de nevenrivieren kunnen belemmeringen door problemen met de sluizen ontstaan. Nu de werkzaamheden ter verlenging van de kleine sluis van Kembs zijn beëindigd, veroorzaakt in de regel het buitenbedrijfstellen van een sluiskamer evenwel geen grote hinder voor de scheepvaart, aangezien een tweede sluiskamer ter beschikking blijft. Versperringen van sluiskamers op de Bovenrijn vanwege het geplande onderhoud worden telkens een jaar van te voren aan het begin van het jaar bekend gemaakt. Bij veel verkeer kunnen echter toenemende wachttijden voor de sluizen en groeiende files in de voorhavens ontstaan.

Een sluis wordt vanwege onderhoud, onvoorziene technische gebreken of averij gesloten. Op de Bovenrijn waren bij voorbeeld in 1996 de volgende stremmingen noodzakelijk (aantal):

minder dan 5 uren :	6
minder dan 12 uren:	11
minder dan 1 dag:	12
van 1 dag tot 1 week	15
meer dan 1 week	6

Ook de voor onderhoud en reparatie geplande stremming van de scheepvaart van de nevenwaterwegen van de Rijn worden telkens van tevoren officieel aangekondigd. Wanneer slechts één sluiskamer ter beschikking staat (Moezel), moet de scheepvaart met een algehele stremming rekening houden.

Andere werkzaamheden aan de waterweg vereisen over het algemeen slechts geringe beperkingen van de scheepvaart. Zo kan het aanleggen van brugdekken of het verplaatsen van pijpleidingen in de rivierbedding een kortstondige stremming van de waterweg vereisen, waarvan de scheepvaart echter in de regel tijdig wordt verwittigd.

3.2.2 Manifestaties en militaire oefeningen

Na lang tevoren in de "bekendmakingen aan de scheepvaart" gemaakte aankondigingen wordt de scheepvaart, vooral in het tweede halfjaar op de Midden- en Bovenrijn, meerdere malen vanwege manifestaties (vuurwerk) of militaire oefeningen gestremd. De stremming van de scheepvaart vanwege manifestaties duren tussen 1 uur en 7 uren per keer en vanwege de 2 tot 5 maal per jaar georganiseerde militaire oefeningen tussen 4 en 10 uren per keer.

In Nederland vinden op de belangrijke waterwegen Waal en Rijn geen scheepvaartstremmingen voor manifestaties of militaire oefeningen plaats. Alleen op de IJssel zijn er soms militaire activiteiten, die echter in de perioden van weinig verkeer worden uitgevoerd (minder dan 2 uren).

De scheepvaart kan zich op van te voren aangekondigde belemmeringen, die afhankelijk van de verkeersdichtheid tussen 6 en 10 uren duren, voorbereiden. Langer dan dat kan niet worden getolereerd.

3.2.3 Averijen

Zware averij vindt zelden op de Rijn plaats. Desalniettemin is het telkens een aanleiding om de betrouwbaarheid van de binnenvaart als transportmiddel en van de Rijn als waterweg in twijfel te trekken. Gedurende de laatste 15 jaren vonden op de Rijn de volgende zware averijen plaats.

- april 1982 : MS Hornberg, bij Unkel/Remagen
verlies van 63 containers over lengte van 13 km,
stremming van de scheepvaart gedurende 5 dagen; file van 500 schepen.
- juni 1987 : MS Orinoko/duwbak Pavo, bij de brug van Maxau (Bovenrijn),
versperring van de brugdoorvaart, gevaar voor de stabiliteit van de brug,
stremming tijdens meer dan 18 dagen (9 tot en met 27 juni).
- mei 1996 : MS Carabella, bij Xanten (Benedenrijn) dwars over de vaargeul gezonken,
afwisselend verkeer stroomopwaarts en -afwaarts tijdens de 17 dagen durende
berging.
- februari 1997 : MS Römerberg, gezonken en afgedreven bij Assmanshausen (Middenrijn),
afwisselend éénrichtingsverkeer, gedeeltelijke versperring,
bergingsduur: 13 dagen.

De talrijke lichte averijen zijn statistische weergegeven en door kenmerkende grootheden zoals de ongevallendichtheid (ongevallen per kilometer en per jaar) en het ongevallencijfer (ongevallen per kilometer en per jaar, ten opzichte van de scheepspassages) voor bepaalde trajecten geëvalueerd. Zo bedraagt bijvoorbeeld de ongevallendichtheid in de sector

Bovenrijn:	0,2 tot en met 0,4
Middenrijn:	0,5 tot en met 0,8
Benedenrijn:	0,5 tot en met 1,0, met maximale waarden van meer dan 7,5.

Deze averijen bestaan uit:

raken van de grond, stranden	58,5 %
aanvaring	20,3 %
aanvaring van bouwwerken of bebakening	13,6 %
overige	7,7 %

Deze averijen werden veroorzaakt door:

- menselijke fout	66 %
- gebreken van en schade aan het schip	18 %
- weersgesteldheid, stroom	8 %
- gebreken van de waterweg	8 %

Gezien de aanzienlijk verbeterde uitrusting van de schepen is het aantal averijen in de laatste 15 jaren sterk teruggelopen. Ook de verkeersgeleiding door verkeersposten in Nederland heeft een positieve invloed. In de begin tachtiger jaren werden circa 95 ongevallen op de Nederlandse sector gemeld; de laatste jaren zijn er gemiddeld slechts 20 tot 30.

De Centrale Commissie heeft verslagen van de delegaties over de zware averijen ontvangen en zich over de daaruit voortvloeiende vraagstukken deels direct, deels in haar comités geuit. Voor zover zij daartoe bevoegd was, heeft zij de reglementen daarop aangepast (bij voorbeeld averij Hornberg: hoofdstuk 22 ROSR – stabiliteit van schepen die containers vervoeren, voorts hoofdstuk 5, manoeuvre-eigenschappen en hoofdstuk 6 stuurinrichtingen). De technisch-administratieve comités hebben de bergingswerkzaamheden geanalyseerd, zich hierover geuit en vastgesteld dat onder de gegeven specifieke omstandigheden het verloop optimaal kan worden genoemd.

Zware averijen met teweegbrengen van langdurige versperringen hebben zich tot nu toe zelden voorgedaan. De grootste belemmering van de doorgaande scheepvaart zou door het dwars over de vaargeul zinken van een lang schip ontstaan, waarbij de lengte van het schip overeen zou komen met de breedte van de vaargeul, waardoor deze volkomen zou worden versperd. Teneinde dergelijke ongevallen zoveel mogelijk uit te sluiten, moeten aan lange schepen hogere veiligheidseisen worden gesteld dan tegenwoordig al het geval is voor schepen van meer dan 110 m lang. Bovendien moet met zekerheid kunnen worden vastgesteld dat bij zware averij op de Rijn het vereiste bergingswerktuig binnen afzienbare tijd op de gewenste plek kan worden ingezet (bijvoorbeeld op de Bovenrijn).

Bij averijen spelen de kwesties inzake de financiering van de berging evenals de privaatrechtelijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar of van de veroorzaker van het ongeval eveneens een rol. Dreigt versperring van de waterweg of grote hinder voor de scheepvaart dan handelt de bevoegde overheid ambtshalve. Belangrijk is in dat geval de scheepvaart door middel van de moderne informatietechnieken direct over de situatie te informeren, met een prognose van de te verwachten belemmering.

4. Conclusies

Waterwegen zijn meer dan de door concurrerende vervoerswijzen gebruikte verkeerswegen onderhevig aan invloed van de natuur. De belemmeringen van de scheepvaart door extreme waterstanden kunnen slechts in geringe mate worden beïnvloed, maar met een geoptimaliseerde informatie kunnen zij beter worden ingecalculerd. De scheepvaart zou er met name bij de bouw van nieuwe schepen en bij het bepalen van maximale diepgang rekening mee moeten houden. Door het voorspellen van de laagwaterstand kan de beladingcapaciteit van de scheepvaart nog verder worden verbeterd. Ook de hinder of de stremming door ijsvorming kan slechts in geringe mate vanuit een algemeen economisch oogpunt worden verminderd.

Hinder of stremming op de Rijn door zware averij doet zich slechts zelden voor. Bij de gevallen die zich tot nu toe voordeden bleek dat de bevoegde nationale overheden de daardoor ontstane belemmering onder de gegeven omstandigheden consequent en snel uit de weg hebben geruimd. Stremmingen van welke aard dan ook, zouden moeten worden vermeden. Geringe tijdelijke belemmeringen, die afhankelijk van het verkeer tussen 6 en 10 uren duren, treden meerdere malen per jaar op verschillende plaatsen op; de scheepvaart is daarop ingesteld. Algemene maatregelen ter verbetering van de betrouwbaarheid van de waterwegen zijn een permanente opgave voor de nationale overheden. Beoogd wordt hierbij de zekerheid en het gemak van het scheepvaartverkeer te verbeteren en aansporingen te geven ter versterking van het concurrentievermogen van het binnenschip als vervoerswijze.

De statistieken tonen dat 84 % van alle averijen door menselijke fout of door gebreken van of schade aan het schip zelf worden veroorzaakt. Dit aandeel moet verder worden verminderd, ook door een verantwoordelijk gedrag in het verkeer, met name door het naleven van de verkeers-, bouw-, uitrustings- en bemanningsvoorschriften.

De bouw en de uitrusting van de vaarwegen en de schepen zal zich gunstig blijven ontwikkelen, daarentegen moeten algemene maatregelen ter verbetering van de betrouwbaarheid van de waterwegen, in de eerste plaats door verbetering van de informatie, en, indien mogelijk eveneens door voorspellingen, worden gestimuleerd. Dergelijke projecten worden op het ogenblik in enkele lidstaten uitgewerkt. De ontwikkeling van een "intelligente waterweg" door middel van bijzonder moderne elektronische technieken is ook voor de CCR een belangrijk onderwerp. Dit met het oog op het verder optimaliseren van het gebruik van de waterwegen ten gunste van de veiligheid en het gemak van het verkeer evenals van de rentabiliteit van het vervoer over waterwegen.

Van de scheepvaart moet worden verwacht dat ook zij door eigen inspanning en investering profijt kan hebben van de verbeterde informatie en aldus haar bijdrage aan een voldoende betrouwbaarheid van de waterwegen levert.

Voor de Centrale Commissie voor de Rijnvaart is de betrouwbaarheid van de Rijn als waterweg uiterst belangrijk. Een grote betrouwbaarheid versterkt de ontwikkeling van de Rijnvaart en verhoogt haar verkeersveiligheid. De Centrale Commissie zal daarom in het kader van haar bevoegdheid projecten die de verhoging van de betrouwbaarheid, met name ter verbetering en harmonisering van de informatiemogelijkheden, bevorderen. Voorts dient zij als gespreksforum voor de exploitanten en de gebruikers tijdig tekortkomingen te ontdekken en vanuit haar vakkennis concrete verbeteringen voor te stellen en te ondernemen.

2. DE WATERSTANDEN

In 1998 waren de waterstanden over het algemeen gemiddeld tot laag. Het niveau van de Rijn bleef in de eerste drie kwartalen beneden en in het derde kwartaal zelfs ver beneden het gemiddelde. Vervolgens leidden verschillende perioden met neerslag tot waterstanden die voortdurend boven het gemiddelde bleven tijdens de laatste drie maanden van het jaar. De scheepvaart werd niet door ijsvorming belemmerd.

In de loop van 1999 kon een hoger gemiddeld niveau van de Rijn ten opzichte van 1995 worden waargenomen. Dit is het gevolg van buitengewoon hoge waterstanden, waardoor de scheepvaart tijdens 37 opeenvolgende dagen volledig werd gestremd. Deze onafgebroken hoge waterstanden waren toe te schrijven aan de bijzonder grote sneeuwvoorraad in de Alpen, die in het voorjaar begon te smelten, evenals aan de aanhoudende neerval in die zelfde periode.

De CCR heeft de bevoegautoriteiten van de lidstaten verzocht te onderzoeken welke maatregelen kunnen worden getroffen opdat het belemmeren van de scheepvaart door hoge waterstanden zoveel mogelijk wordt vermeden.

Waterstandsmetingen op de Rijn:

De voor de scheepvaart relevante waterstanden op de Rijn worden aangeduid met de schaal van

- Maxau (p.k. 326,10)
- Kaub (p.k. 546,30)
- Ruhrort (p.k. 780,80)

Het betreft de onderstaande waterstanden. 16 in het Rijnvaartpolitiereglement vermelde schalen worden in aanmerking genomen in geval van stremmingen van de scheepvaart tijdens hoogwater.

Relevante waterstanden voor de scheepvaart (cm)

	Afk.	SCHAAL		
		Maxau	Kaub	Ruhrort
Overeengekomen lage rivierstand	OLR	350	85	195
Laagwatertoeslag	KWZ	390	140	-
Middenstand	MS	498	245	498
Hoogwatermerkteken I	I	620	460	930
Hoogwatermerkteken II	II	750	640	1130

In 1998 en 1999 zijn de gemiddelde waterstanden van deze schalen vastgesteld zoals aangegeven in het onderstaande figuur.

Overeengekomen lage rivierstand:

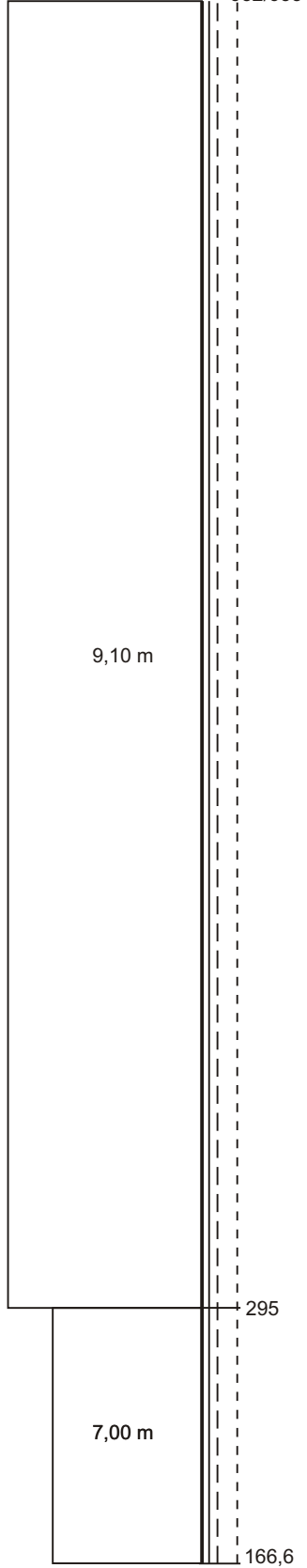
Het begrip «overeengekomen lage rivierstand » (OLR) is sedert 1908 van toepassing op de Rijn. Het wordt gebruikt als referentie bij het vergelijken van vaargeuldieptes. De overeengekomen lage rivierstand van de Rijn is gedefinieerd als de gemiddelde waterstand berekend over meerdere jaren behorende bij een afvoer, die gedurende 20 dagen zonder ijsgang in eenzelfde jaar wordt bereikt of onderschreden wordt. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft de eerste referenties van de peilschalen in 1932 en 1952 opgesteld en vervolgens elke tien jaar, zodat de laatste referenties van de peilschalen uit 1992 dateren. De waarden van OLR van 1992 en 1982 staan op de tabel hieronder vermeld. In het voorjaar 1996 werd de schaal Bingen vervangen door de schaal Oestrich (kvr 518,1).

Schaal	OLR 82 (cm)	OLR 92 (cm)
1	2	3
Rheinfelden	170	175
Maxau	350	350
Speyer	215	220
Mannheim	160	155
Worms	70	65
Mainz	170	165
Oestrich	-	80
Bingen	60	-
Kaub	85	*)
Koblenz	95	85
Andernach	105	95
Bonn	155	145
Keulen	150	145
Düsseldorf	125	115
Ruhrort	195	215
Wesel	170	160
Rees	135	120
Emmerich	110	95
Lobith	795	770
Pannerdense Kop	775	752
Nijmegen	610	571
Tiel	285	270
IJsselkop	750	729

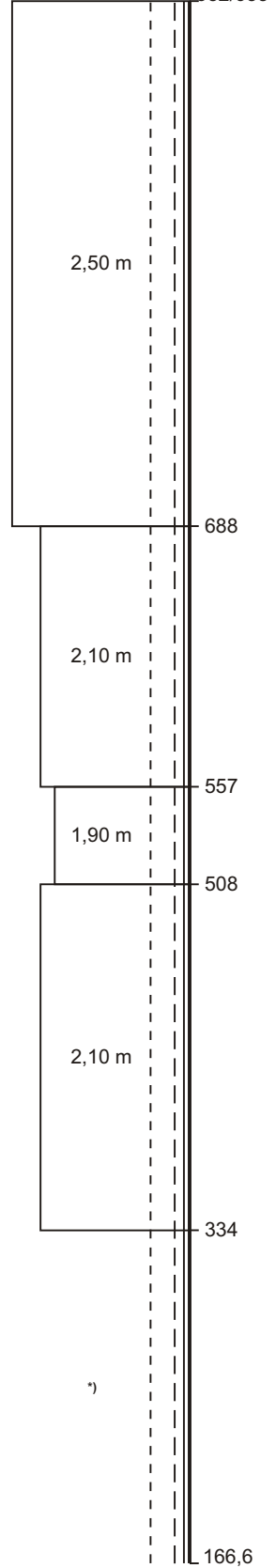
*) nog niet herzien

VAARWEGPROFIEL VAN DE RIJN

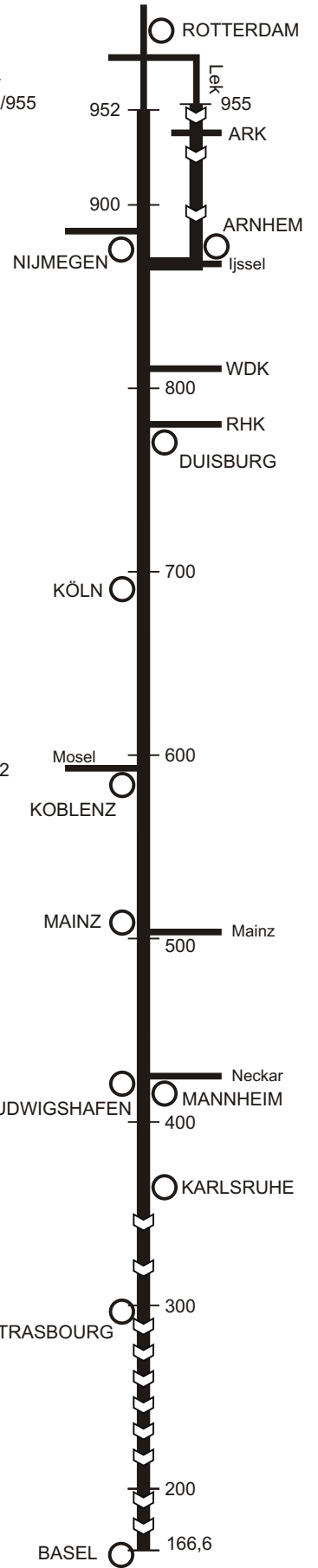
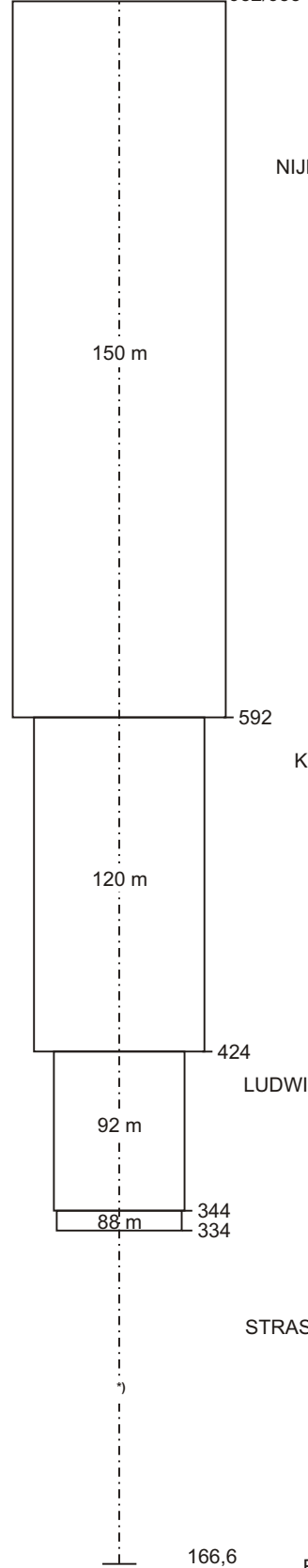
Minimale doorvaarthoogte bij hoogste waterstand (Rijnvaarthoogte) kmr 952/955



Diepte van de vaargeul bij OLR kmr 952/955

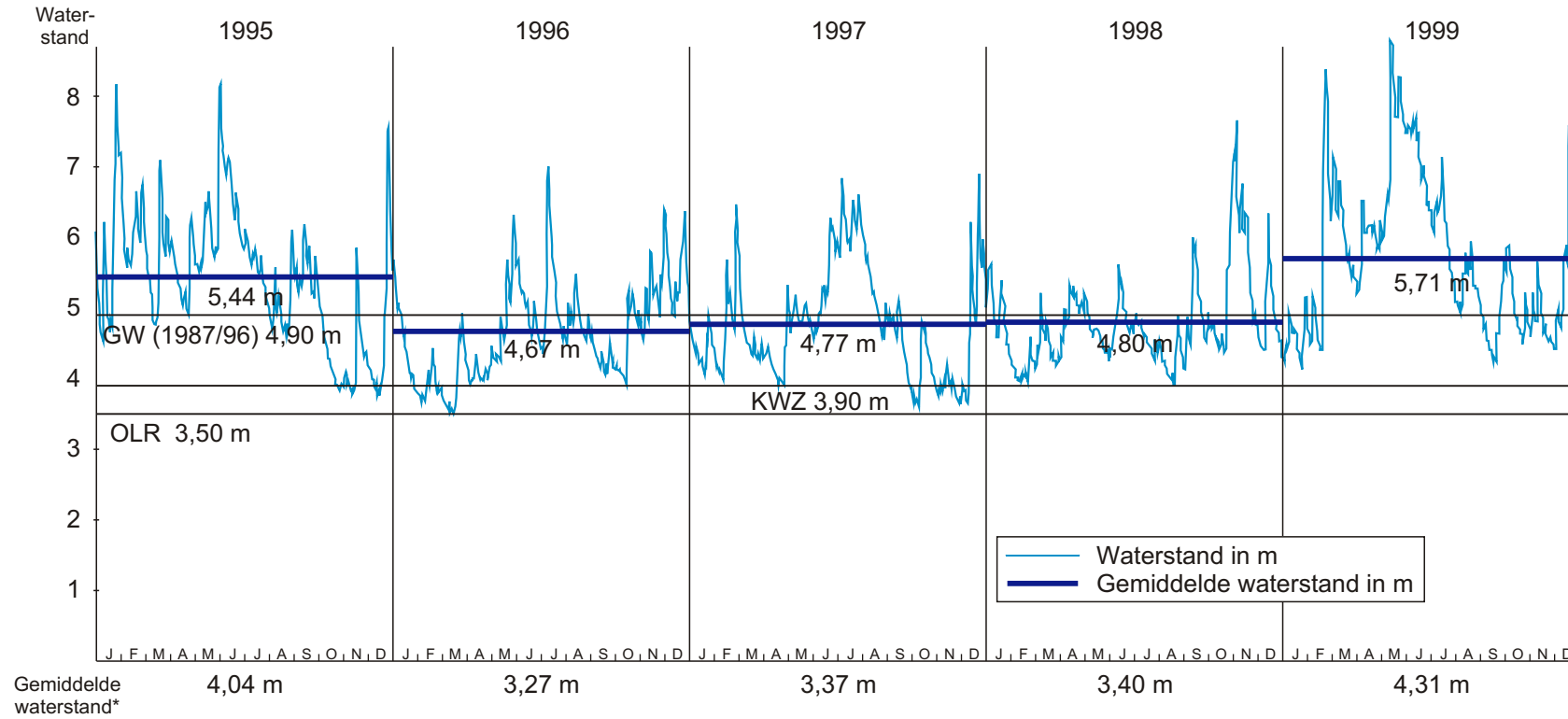


Vaargeulbreedte bij OLR kmr 952/955



’) nog niet vastgelegd

Schaal van Maxau, 1995-1999

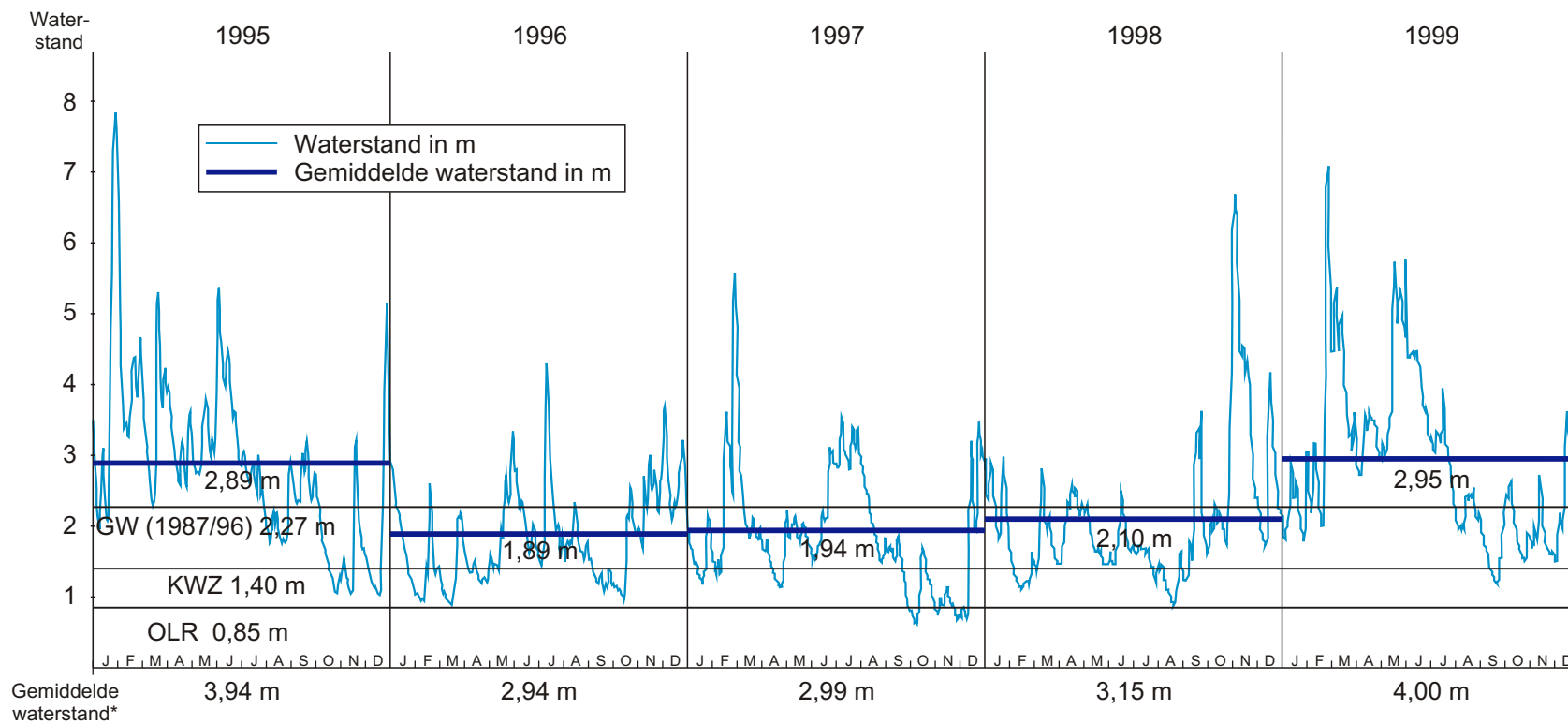


Overschreiding HWS (dagen):

18	0	0	1	32
Overschreiding HWS (dagen):				
19	42	42	0	0
Overschreiding KWZ (dagen):				
0	0	0	0	0
Overschreiding OLR (dagen):				

* theoretische gemiddelde waterstand: GW - OLR + 2,10 m

Schaal van Kaub, 1995-1999



Overschreiding HWS (dagen):

8	0	0	4	4
---	---	---	---	---

Onderschreiding KWZ (dagen):

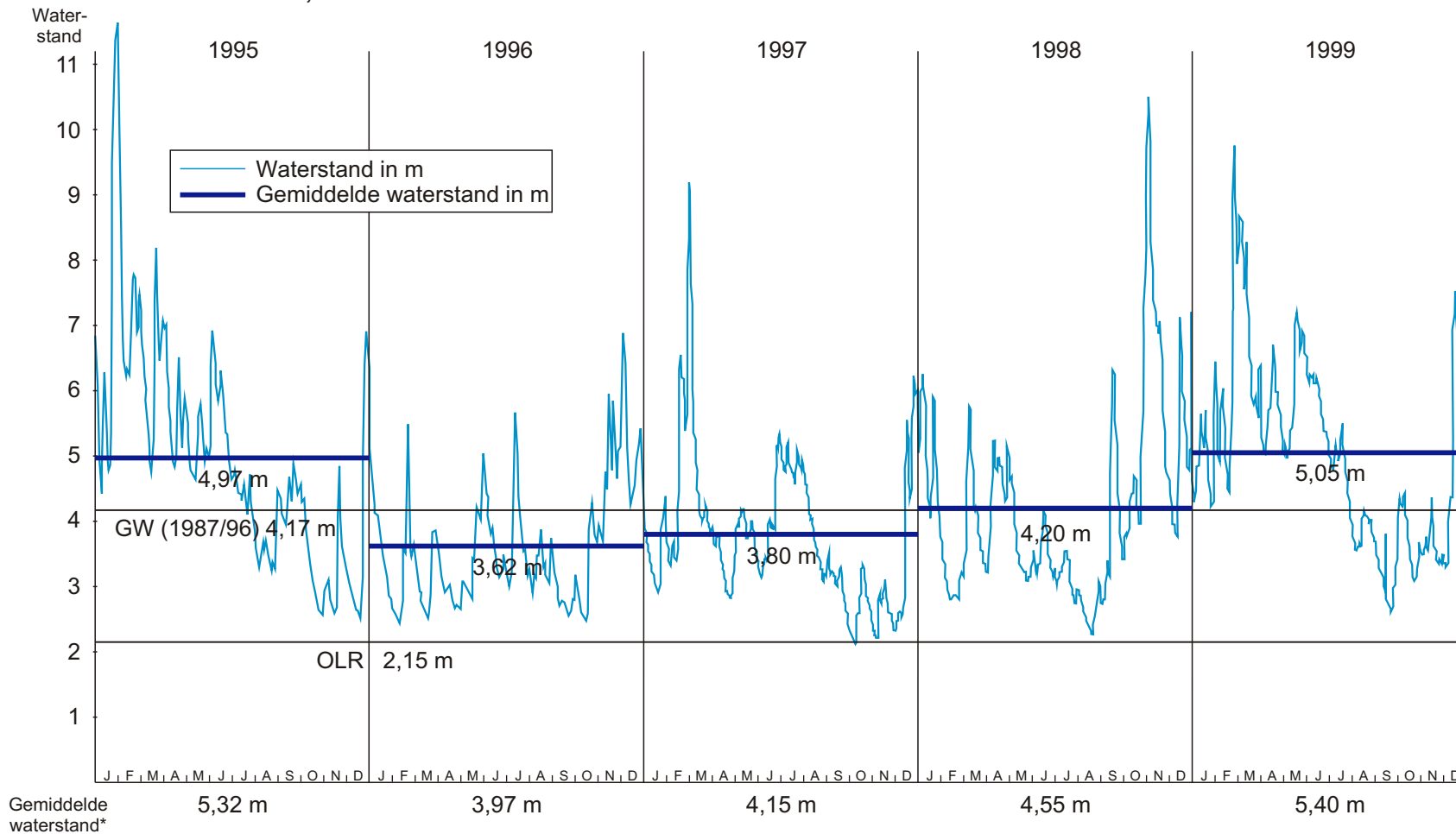
40	99	94	56	11
----	----	----	----	----

Onderschreiding OLR (dagen):

0	0	21	0	0
---	---	----	---	---

* theoretische gemiddelde waterstand: GW - OLR + 1,90 m

Schaal van Ruhrort, 1995-1999



Overschreiding HWS (dagen):

4	0	0	0	0
---	---	---	---	---

Onderschreiding OLR (dagen):

0	0	1	0	0
---	---	---	---	---

* theoretische gemiddelde waterstand: GW - OLR + 2,50 m

3. SCHEEPVAART EN INFORMATIE

Het gebruik van elektronische componenten en computers aan boord is enorm toegenomen en binnenkort kunnen vele projecten voor geïntegreerde navigatie- en informatiesystemen ten uitvoer worden gebracht. De CCR wenst deze nieuwe technologie op verschillende gebieden ten gunste van de milieubescherming, de productiviteit van de ondernemingen, een optimaal gebruik van de infrastructuur en van een verbeterde interface tussen de vervoerswijzen te gebruiken. Tegelijkertijd moet de CCR zich ervan verzekeren dat dergelijke systemen de algemene veiligheid niet aantasten in geval van ontijdige (functie)stoornis of onderbreking; indien noodzakelijk dient zij de vereiste maatregelen te treffen.

Dientengevolge moet het mogelijke gebruik van moderne communicatie- en informatiemiddelen op de Rijn meer in de Rijnvaartreglementen in aanmerking worden genomen. Op het ogenblik worden talrijke voorstellen tot het toelaten van elektronische media en tot de ontwikkeling van het gebruik daarvan onderzocht.

Een werkgroep van de Europese Commissie heeft een voorstel betreffende een open standaard voor "elektronische kaarten van de waterwegen en voor elektronische informatiesystemen" ingediend.

De CCR is van mening dat een toekomstige op de Rijn toe te passen regeling eveneens op deze standaard zou moeten worden gebaseerd, waarbij allereerst een zo compleet mogelijke informatie-uitwisseling tussen de deskundigen van de lidstaten over hetgeen reeds bestaat en over de lopende projecten moet worden bewerkstelligd.

Hiertoe heeft het secretariaat op 29 januari 1999 een workshop "Informatie- en telecommunicatiesystemen voor de binnenvaart" georganiseerd. De commissarissen bij de CCR en de betrokken deskundigen van de lidstaten werden hiervoor uitgenodigd. De sterke deelname en de inzet van de deelnemers bevestigden de behoefte aan informatie op dat gebied. De CCR heeft dan ook besloten in de toekomst opnieuw dergelijke workshops te organiseren.

Tijdens deze workshop werden de volgende concepten besproken:

INDRIS:	Informatiedienst voor de binnenvaart inzake het verkeer en het vervoer
ECDIS:	Harmonisatie van de elektronische cartografie- en informatiesystemen voor de waterwegen
SIA:	Automatisch identificatiesysteem
RINAC:	Toekomstig centrum voor controle aan boord met integratie van informatie-, communicatie- en navigatieapparatuur
BICS:	Binnenvaartinformatie- en communicatiesysteem in Nederland
ELWIS:	Elektronisch informatiesysteem op de waterwegen in Duitsland
IBIS/BIVAS:	Controlesysteem voor het verkeer en het beheer van de waterweg en elektronische vrachtenbeurs in België
BC 2000:	Informatiesysteem voor het vaarwater in Nederland

Tijdens het op 17 maart 1999 in Straatsburg georganiseerde colloquium over het thema "de Rijn – een moderne communicatieweg met nieuwe doelstellingen op het gebied van beheer en onderhoud" werden tevens bepaalde aspecten van de telematica besproken

4. WERKZAAMHEDEN TER VERBETERING

Het Franse en Duitse deel van de Rijn

De toestand van de vaargeul:

De gegevens over de staat van de vaargeul/vaarweg zijn afhankelijk van de in de verschillende staten geldende bepalingen met betrekking tot de veiligheid van het scheepvaartverkeer.

Over de sector van het Grand Canal d'Alsace (kvr 334) en het gereguleerde gedeelte van de Rijn boven de sluis van Iffezheim zijn de breedte en de diepte van de geul nog niet bepaald. Beneden de sluis van Iffezheim zijn de volgende waarden voor de vaargeul opgesteld:

van kvr tot kvr	plaats	Breedte van de Vaarweg	Peiling bij OLR
334 - 344	Sluis Iffezheim - Monding van de Murg	88 m	2,10 m
344 - 424	Monding van de Murg - Mannheim	92 m	2,10 m
424 - 592	Mannheim - Koblenz	120 m	2,10 m
(maar 508 - 557	Budenheim – St Goar		slechts 1,90 m)
592 - 688	Koblenz - Keulen	150 m	2,50 m
vanaf 688	Keulen stroomafwaarts	150 m	2,50 m

De vaargeul van het niet gereguleerde deel van de Rijn voldeed niet op alle plaatsen aan de gewenste normen. Op meerdere plaatsen is de breedte van de vaargeul beperkt door zandplaten en ondieptes langs de rand. Elders is de vaargeul vooral in het midden niet op de gewenste diepte. Een en ander kan een vermindering van de aflaaddiepte noodzaken. Deze locaties, waar de vastgelegde waarden voor de vaargeul niet geheel gehaald worden en die veelal jaarlijks terugkeren, worden doorlopend door de betrokken overheidsinstanties aan de scheepvaart bekendgemaakt.

De volgende tabellen presenteren de ontwikkeling van het aantal locaties met onvoldoende breedte tussen Lauterbourg en de Nederlands-Duitse grens.

**Tabel: Trajecten met onvoldoende breedtes per sector van de Rijn
(van kmr 338 tot 860, linkeroever en rechteroever)**

	1993	1994	1995	1996	1997	1998
1. Iffezheim-Lauterbourg (kmr 338 - 351)			*)			
tot 20 m	13	7		2	2	2
30 m	4	2		-	-	-
40 m	-	-		-	-	-
2. Lauterbourg-Mainz (kmr 352-493)						
tot 20 m	*)	15	9	5	3	8
30 m		2	1	-	1	3
40 m				-	-	-
3. Mainz-Koblenz (kmr 493-592)						
tot 20 m	-	16	19	17	15	20
30 m	-	-	-	1	3	2
40 m	-	1	-	1	-	-
meer dan 40 m	-	-	-	-	-	1
4. Koblenz-Keulen (kmr 592-700)						
tot 20 m	5	11	12	11	8	8
30 m	1	3	3	3	5	2
40 m	-	-	3		1	-
meer dan 40 m	-	1	-		-	-
5. Keulen - Nederlands-Duitse grens (kmr 700-860)						
tot 20 m	14	12	15	19	10	9
30 m	5	-	7	2	3	1
40 m	2	3	1	1	-	-
meer dan 40 m	-	-	1	-	-	-

*) gegevens niet beschikbaar

Tabel: Ondieptes in de vaargeul (in cm)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998
1. Schierstein-Budenheim (p.k. 505,3-507,9)	-	20	20	-	-	-
2. Rüdesheimer stromarm (p.k. 524-527,8)	40	50	30	25/30	20/25	20
3. Wirbelley (p.k. 542,9-543,9)	-	20	-	-	-	10
4. Niederwerth / Neuwieder Stromarm (p.k. 603,8-608,2)	20	20	-	15	20/25	20

De gegarandeerde minimale diepte van de vaargeul beneden de sluizen van Iffezheim is op 2,10 m beneden de overeengekomen lage rivierstand 92 (3,50 m bij de schaal van Maxau) vastgesteld.

Beschikbaarheid van de vaarweg:

Vanwege inspectiewerkzaamheden bij de snelwegbrug bij Ottmarsheim werd op 25 en 27 augustus 1998 de vrije hoogte (-2,50 m) bij kmr 194.53 beperkt.

Het scheepvaartverkeer op de Rijn werd om de volgende redenen belemmerd of gestremd:

1. onderbroken scheepvaart vanwege het overschrijden van het hoogwater merkteken II
2. sluizen niet toegankelijk, ontregeld verkeer veroorzaakt door een gestremde sluiskolk
3. gestremd en ontregeld verkeer veroorzaakt door averij
4. militaire manoeuvres op de bovenloop van de Rijn
5. publieke manifestaties/activiteiten op de Rijn
6. ongevallen op de bruggen
7. vondsten van munitie

De stremmingen betreffen vaak slechts een deel van de vaargeul en veroorzaken gedeeltelijke of kortstondige last voor de scheepvaart.

De volgende stremmingen wegens hoogwater zijn afgekondigd (in dagen):

	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Bazel-Iffezheim	-	5	*)	1	1	2
Iffezheim-Lauterbourg	-	3	*)	-	-	2
Lauterbourg-Mainz	-	-	*)	-	-	1
Rolandseck-Keulen	-	3	*)	-	-	3
Keulen-Duisburg	-	-	*)	-	1	1

*) Niet bekend

De stremming van het verkeer vanwege militaire manoeuvres op de bovenloop van de Rijn (in uren):

	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Bazel-Iffezheim	26	27	-	+))	34	44
Iffezheim-Lauterbourg	10	-	-	+))	-	-

*) opgaven ontbreken

Ingevolge de aanvaring van de Orinoco met de bovendeur van de grote sluiskolk bij Kembs werd deze van 30/10/1998 tot 10/11/1998 (11 dagen) volkomen gestremd.

De scheepvaart werd tevens ter hoogte van de verbinding van het Grote Kanaal van de Elzas met het kanaalpand met breed profiel Niffer-Mulhouse op de volgende wijze gestremd:

Hoofdsluis van Niffer :

van 23.6.1998 om 5u tot 25.6.1998 om 21u,
van 7.12.1998 om 21u tot 8.12.1998 om 5u,
van 8.12.1998 om 21u tot 9.12.1998 om 5u.

Bijsluis van Niffer :

van 8.6.1998 om 5u tot 14.6.1998 om 21u,
op 19.6.1998 van 7u tot 14u.

In de volgende tabel staan gegevens over het sluiten van de schutsluizen, meestal veroorzaakt door onderhoudswerkzaamheden. Dit heeft vaak alleen een vertraging tot gevolg, aangezien in de regel de tweede schutsluis beschikbaar is.

**Stremming van sluizen in de bovenloop van de Rijn in 1998
(in dagen)**

Sluis	kolk	1998
Iffezheim	w o	19/17 0
Gambenheim	w o	75/72 11,5/5,5
Straatsburg	gr kl	13/12 48/45
Gerstheim	gr kl	15,5/13,5 49/48
Rhinau	gr kl	6,5/5/- 42/40
Marckolsheim	gr kl	17,5/15 42/40
Vogelgrün	gr kl	6/5 70,5/68
Fessenheim	gr kl	11/10,5 53/52
Ottmarsheim	gr kl	9/7 54/52
Kembs	gr kl	2,5/- 365/364

Afkortingen: w=west, o=oost, gr.=grote sluiskolk kl.=kleine sluiskolk
Eerste getal : dag / tweede getal : nacht

De grote sluiskolk van Kembs was op 20 maart en 30 maart 1998 de hele dag, en op 27 mei 1998 gedurende de ochtend niet bruikbaar. Dit had echter geen bijzondere gevolgen voor de scheepvaart.

De grote sluiskolken van Ottmarsheim, Fessenheim, Vogelgrün, Markolsheim, Rhinau, Gerstheim en Straatsburg werden voor enkele of meerdere dagen gesloten (maximaal 12 dagen voor Straatsburg) vanwege technische omstandigheden.

In de sluis van Ottmarsheim moesten kabels worden vervangen, waardoor de grote sluiskolk van 5 tot 7 oktober niet kon worden gebruikt.

De kleine sluiskolken van Ottmarsheim, Fessenheim, Vogelgrün, Markolsheim, Rhinau, Gerstheim, en Straatsburg werden in verband met werkzaamheden in het kader van het driejaarlijkse onderhoudsprogramma voor langere perioden stilgelegd (tussen 39 dagen in Marckolsheim en 72 dagen in Vogelgrün).

De kleine sluiskolk van Marckolsheim was op 9 november 1998 en de sluiskolk van Straatsburg op 10 november en 7 december 1998 buiten gebruik vanwege moderniseringswerkzaamheden. Ter hoogte van de sluizen van Gambenheim, werd de rechter sluiskolk (oost) gedurende maximaal één dag en in totaal 4 dagen tussen 7 en 11 september 1998 voor onderhoud stilgelegd.

De linker sluiskolk (west) werd om technische redenen voor langere duur (63 dagen) en voor onderhoud gedurende 7 dagen stilgelegd.

Onderhoudswerkzaamheden aan de vaarweg

Het merendeel van de onderhoudswerkzaamheden aan de vaargeul bestaat uit:

- baggerwerk/afnemen van sediment,
- aanvoer van sediment,
- onderhoud van beschoeiing zoals weringen, overlangse constructies, walbekleding en bodemdrempels,
- sluisonderhoud,
- onderhoud van de bebakening.

Baggerwerkzaamheden:

De hoeveelheid gebaggerd materiaal in de verschillende sectoren is afhankelijk van de hydraulica. Teneinde de bodemerosie tegen te gaan wordt gestreefd naar het handhaven van de hoeveelheid sediment. Derhalve wordt het tijdens het onderhoud van de vaargeul gebaggerde materiaal weer in de rivier gestort. Op deze wijze wordt er per jaar globaal tussen de 300 000 m³ en 900 000 m³ gebaggerd. De volgende tabel is een weergave van het resultaat van de baggerwerkzaamheden en de aanvoer van sediment, voor zover de gegevens beschikbaar waren.

In de sector Rheingau veroorzaakt de lichte helling van de rivier zand- en grindbankvorming, die zich stroomafwaarts verplaatst en die hinder voor de scheepvaart kan opleveren. Teneinde het ontstaan van zulke banken van sediment over de gehele sector Rheingau te voorkomen, is bij kmr 494,3 een stuwrichting voor sediment aangebracht, waar het meegesleepte sediment aan het begin opgevangen en vervolgens gebaggerd wordt. Uiteindelijk wordt het gebaggerde materiaal stroomafwaarts beneden de sector van de Rheingau op geschikte plaatsen weer in de rivier gestort. Dankzij deze maatregelen kon het ontstaan van ondieptes in de rivier veroorzaakt door banken van sediment aanzienlijk worden beperkt.

Aanvoer van sediment:

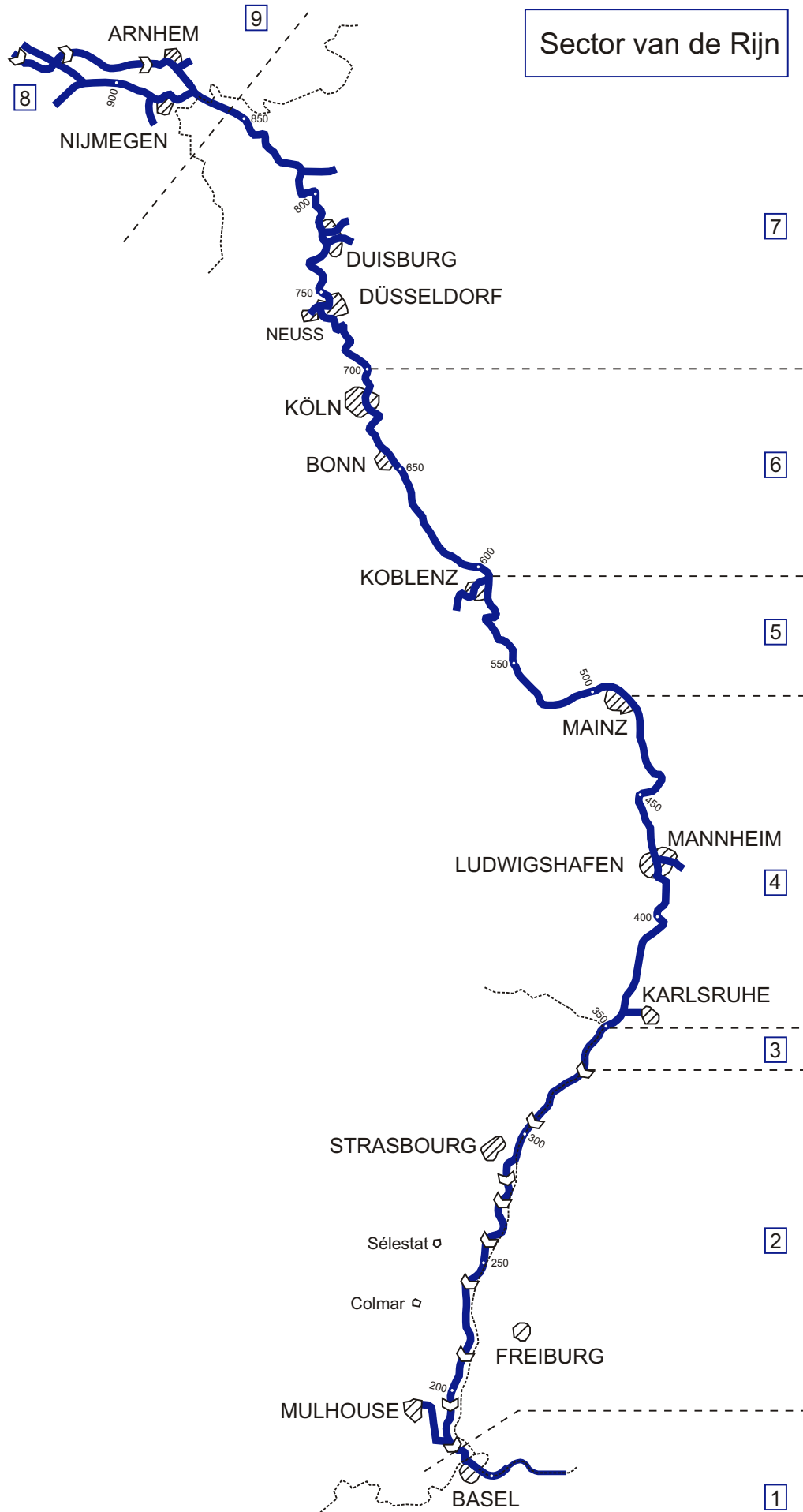
De tabel hieronder is een weergave van de bekende gegevens inzake het baggerwerk en de af- en aanvoer van sediment.

Rijn : baggerwerkzaamheden/aanvoer van sediment (1000 m³)

kmr	Sector	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Lek	9	46,0 - 140,0 -	23,5 - 74,0 -	*)	- - -	*)	*)
957 Waal	8	160,0 111,6 -	- - 121,0 -	*)	- - -	*)	*)
860 Benedenrijn	7	*)	13,6 - -	191,60 - -	209,7 - + 140,1	249,8 - -	192
700 Keulen- Koblenz	6	*)	114,7 - -	107,8 - -	140,6 - + 6,7	51,2 - + 42,4	62,7 - +88
592 Middenrijn Mainz- Koblenz	5	*)	96,7 - 106,2 + 30,7	1,7 - 122,4 + 44,5	91,8 - 45,9 + 86,7	23,7 - 95,4 + 4,7	41,9 - 30,1 +55,2
493 Mainz- Neuburgweier	4	*)	86,2 - 9,6 + 37,1	65,85 - 41,8 + 0,1	84,4 - 15,0 + 36,7	89,6 - 8,9 + 4,7	62,6 - +14,6
352 Neuburgweier- Iffezheim	3	- - +176,9	- - 0,5 +202,2	- - +258,10	4,5 - + 222,0	- - + 182,7	0,5 - + 26
334 Iffezheim- Kembs	2	29,0 - -	45,1 - -	100,0 - -	121,0 - -	- - 275,6 -	4,6 - 17 -
170 Basel	1	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -
Totaal	Sector 1 tot 9	*)	279,8 - 311,3 + 270,0	*)	652,0 60,9 +492,2	*)	

legende: bovenste getal : Baggerwerkzaamheden en storten op plaatsen in de nabijheid
 middelste getal : baggerwerkzaamheden en afvoer van materiaal
 onderste getal : aanvoer sediment

*) gegevens niet beschikbaar



Sinds 1978 wordt sediment aangevoerd om de erosie van de bedding van de Rijn te verhinderen en om een voldoende diepte te behouden bij de slagdorpel boven de sluizen die beneden de stuw van Iffezheim liggen. In de loop van de verslagperiode zijn de volgende hoeveelheden zand/grind gestort in opdracht van de Duitse Wasser und Schifffahrtsverwaltung:

1991:	121 134 m ³
1992:	187 503 m ³
1993:	176 860 m ³
1994:	202 200 m ³
1995:	258 006 m ³
1996:	222 096 m ³
1997:	182 680 m ³
1998:	25 885 m ³ .

Hierdoor konden de waterstanden beneden de stuw van Iffezheim worden gehandhaafd.

Onderhoud van de kunstwerken aan en in de rivier:

De bevoegde nationale overheidsinstanties onderhouden de talrijke en zeer verscheiden kunstwerken aan en in de rivier voortdurend, met het oog op een goede en veilige doorvaart. In de sector tussen kmr 795 en kmr 813 moeten nog steeds werkzaamheden worden uitgevoerd, teneinde de door de ondergrondse kolenwinning veroorzaakte grondverzakkingen tegen te gaan.

Het maandelijks onderhoud van verschillende kunstwerken, zoals het pompstation van Lauterbourg, het retentiebekken van de Moder en de stuw van de Sauer, heeft eveneens plaatsgevonden.

Onderhoud van de sluizen:

Het onderhoud van de sluizen tussen Kembs en Iffezheim op de bovenloop van de Rijn is beurtelings gepland. Verder worden jaarlijks talrijke onverwachte noodzakelijke reparaties verricht, die het sluiten van de schutsluizen voor een lange of korte periode tot gevolg kunnen hebben.

Bruggen:

De werkzaamheden voor de bouw van de brug van Altenheim (km 282,90) werden in juli 1999 gestart.

De brug voor de snelweg van Mainz-Weisenau werd hersteld (km 493,65).

De herstelwerkzaamheden aan de verkeersbrug van Duisburg-Ruhrort werden voortgezet.

Ponten:

Buiten de gewoonlijke onderhoudswerkzaamheden, werd in 1999 bij Rhinau een nieuwe pont met een capaciteit van 30 plaatsen ingezet.

De veerverbinding tussen Uedesheim en Himmelgeist (kmr 729,300) werd opgeheven

Maatregelen ter verbetering van de infrastructuur van de Rijn

Boven-Rijn:

Verlenging van de kleine sluis van Kembs en de modernisering van het gehele sluizencomplex.

Inleiding:

Sedert 1932 zijn de sluizen van Kembs in werking. Deze bestaan uit een grote schutsluis van 182,90 m x 25 m en een kleine schutsluis van 97,90 m x 25 m. Daarentegen hebben de andere schutsluizen van het zijkanaal van de Rijn een grote kolk van 185 m x 23 m en een kleine maar lange kolk van 185 m x 12 m.

Het bouwplan van de Franse en Zwitserse overheden beoogt de kleine sluis te moderniseren en te verlengen tot 190 m, alsook het moderniseren van de grote sluis.

De gekozen verbouwingsvariant veroorlooft, indien nodig, het snelle hervatten van de scheepvaart door de kleine sluis.

Omvang van de werkzaamheden en beschrijving van het complex

Verlenging van de kleine sluis:

De bruikbare lengte van de kleine sluis wordt van 97,90 m tot 190 m vergroot. De gekozen verbouwingsvariant veroorlooft dat gedurende de gehele bouwtijd in minder dan twee weken de scheepvaart door de kleine sluis weer hervat kan worden. De sluis wordt verlengd in de richting van het opgestuwde water.

De bovenkamer bestaat uit een drempel, een afzinkbare deur, zijlingse waterinlaten en bodeminlaatpoorten aan het begin van ieder langskanaal.

De bestaande bovenkamer wordt pas afgebroken wanneer de nieuwe bovenkamer voltooid is, opdat in geval van een groot incident bij de bovenkamer het altijd mogelijk is de scheepvaart via de kleine sluis te hervatten.

Modernisering van het bestaande deel van de kleine sluis:

De modernisering van het bestaande deel van de kamer vult de verlenging aan ; de sluis krijgt niet alleen een groot vermogen maar wordt ook geheel betrouwbaar, terwijl de kwaliteit van de bouw overeenkomt met nieuwbouw.

De werkzaamheden zijn de volgende:

- vervanging van de hefinrichting van de benedensluisdeur,
- vervanging van de spuikeppen,
- inbouwen van een nieuwe bodeminlaatpoorten,
- inbouwen van drijvende bolders,
- sanering en versterking van de betondelen.

Een gehele sluzencyclus duurt tegenwoordig anderhalf uur. Na de verlenging en de modernisering van de kleine sluis wordt de tijdsduur verminderd tot circa een uur.

Deze werkzaamheden hebben ertoe geleid, dat de kleine kolk gedurende het gehele jaar 1998 niet beschikbaar was.

Modernisering van de grote sluis:

Het doel van de modernisering van de grote sluis is feitelijk het gehele verkeer, dat gedurende de tweejarige bouwtijd voor de verlenging van de kleine sluis zal ontstaan, zo veilig mogelijk te bolwerken.

De werkzaamheden worden op dergelijke wijze uitgevoerd, dat de versperring van de sluis tot een minimum beperkt kan worden. Zij behoren voor het begin van de verlenging van de kleine sluis voltooid zijn.

De werkzaamheden bestaan uit:

- vervanging van de hefinrichting van de beneden- en bovensluisdeur,
- vervanging van de spuikeppen,
- inbouwen van een nieuwe bodeminlaatpoorten,
- inbouwen van drijvende bolders.

De linker sluiskolk van de sluis van Iffezheim is gereviseerd en werd hersteld.

Overige werkzaamheden:

Verscheidene bouwwerkzaamheden werden uitgevoerd, waaronder: het inrichten van een laadplaats aan de linkeroever bij kmr 196,650 (deze werkzaamheden werden op 15 december 1998 gestart), de installatie van de dukdalf aan de linkeroever bij kmr 193, en de beschoeiing van de linkeroever bij kmr 196,650.

Telematica

Elektronisch informatiesysteem voor de vaargeul van de Rijn (ARGO):

Het ARGO-modelproject werd in 1998 gestart teneinde de scheepvaartinformatie over de vaargeul en over de geactualiseerde waterstanden, die in sommige sectoren bepalend voor de aflaaddiepte van de schepen zijn, te verbeteren.

Het ARGO-project integreert de kaart van de waterweg in het radarbeeld volgens het systeem dat voor de elektronische zeekaarten wordt gebruikt. De kaart duidt in overeenkomst met de stand van het water op dat moment de mogelijke aflaaddiepte aan. Voor het projecteren van de vaarwegen over het radarbeeld wordt zowel de automatische instelling per satelliet (DGPS) als een systeem dat door de universiteit van Stuttgart werd ontwikkeld (Radar Map Matching), gebruikt.

In 1998 werd een ARGO prototype ontwikkeld en aan boord van het motorschip "Mainz" geïnstalleerd. Op de Midden- en de Benedenrijn werden elektronische kaarten voor trajecten van 65 km vervaardigd. Het "ECDIS binnenvaart"-systeem ontstond door de standaard van de zeekaart (Electronic Chart Display and Information System) in het kader van een internationale samenwerking aan de context van de binnenvaarwegen aan te passen.

Het ARGO-systeem gaat uit twee versies bestaan: "navigatie" (bovenstaand omschreven) en "informatie" (kaart zonder positieaanduiding van het schip en zonder radarbeeld).

Elektronisch informatiesysteem op de waterwegen (ELWIS):

Het ELWIS systeem werd in 1998 ontwikkeld en in maart 1999 voor de elektronische informatie-uitwisseling tussen de scheepvaart en de bevoegdheden ingevoerd.

Dit systeem bestaat uit twee onderdelen:

Deel 1: Nautische en overige informatie

De volgende informatie wordt op de internet site elwis.bafg.de verstrekt:

- informatie voor de scheepvaart (informatie over het verkeer op de waterwegen, dienstregeling van de sluizen, enz.)
- informatie over de scheepvaartomstandigheden (actuele waterstanden, voorspellingen van de waterstanden, aanwezigheid van ijs, vaargeul- en aflaaddiepten)
- informatie van economische aard (vraag naar cabotage, aanwijzingen betreffende maatregelen ten gunste van de binnenvaart)
- gegevens en aanwijzingen betreffende de binnenwateren (klassering van de vaarwegen, afmetingen van de sluizen, maximaal geautoriseerde afmetingen voor de schepen).

Directe toegang (zonder tussenkomst van een provider) tot een speciaal voor de scheepvaart opgestelde tekst (elwis-text.bafg.de).

Deel 2: Meldingen betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen

De in artikel 12.01 van het RPR bedoelde meldingen kunnen tegenwoordig eveneens via een boordcomputer worden verzonden. De Rijkswaterstaat heeft het BICS-programma (registratie en transmissie van gegevens) in het Duits vertaald en stelt het de schippers gratis ter beschikking. Wasser- und Schifffahrtsdirektion heeft bij de verkeersposten van Oberwesel en Duisburg de nodige inrichtingen voor het ontvangen van de met het BICS-programma verzonden MIB-meldingen geïnstalleerd.

De verkeerspost van Oberwesel werd met elektronische apparatuur uitgerust met het oog op samenwerking in het kader van het ELWIS-systeem.

In Gamsheim werd CARING voorzien van een marifooninrichting die de gehele Franse sector beslaat (op kanaal 19).

Nederlands deel van de Rijn : Voortgang van de aanpassingsmaatregelen op de Waal (stand: april 1999)

Algemeen:

Op grond van het onderzoek dat werd ingesteld tussen 1989 en 1992 naar een toekomstperspectief voor de Waal als waterweg in het jaar 2010 is besloten in de Waal een vaargeul te realiseren van 2,80 m diep en 170 m breed bij OLR. Sinds 1992 zijn de verschillende voorgenomen maatregelen voor de uitvoering van dit project uitgewerkt en op elkaar afgestemd. Bij de uitwerking wordt ook rekening gehouden met de maatregelen die in het kader van de hoogwaterverlaging en het natuurherstel van de rivier noodzakelijk zijn. Het betreft zowel waterbouwkundige en verkeerstechnische maatregelen als het aanleggen van overnachtinghavens. Het betreft:

- het aanleggen van bodemschermen in de bochten bij Hulhuizen en Haalderen;
- het aanleggen van bodemkribben in de bocht bij Erlecom, gereed 1996;
- het aanleggen van een vaste laag in de bocht bij Sint Andries, gereed 1998;
- het uitvoeren van flexibele baggermethoden en terugstorten van materiaal op verschillende rechte gedeelten van de Waal;
- uitbreiding van de radardekking en verkeersbegeleiding;
- het vergroten van de overnachtingcapaciteit langs de Waal door uitwijkhavens.

Waterbouwkundige maatregelen:

Bochtverbeteringen

- **Bochten Hulhuizen kmr 870 en Haalderen kmr 879**
Het voornemen bestaat om in deze bochten bodemschermen te plaatsen. Dit zijn schotten die onder een kleine hoek in het diepe deel van de buitenbocht worden aangebracht. Hierdoor wordt de stroming zo beïnvloed dat de buitenbocht minder diep wordt en de binnenbocht verdiept. De schermen worden zo diep geplaatst dat ook de diepst afgeladen scheepvaart er probleemloos overheen kan varen. Bovendien wordt de bovenkant uitgevoerd in flexibel materiaal. Het begin van het plaatsen van de schermen in de bocht bij Hulhuizen is gepland voor 2001. Daarna zal ook de bocht bij Haalderen van schermen kunnen worden voorzien.
- **Bocht Erlecom kmr 875**
Eind 1996 is het aanbrengen van de bodemkribben in deze bocht voltooid. In totaal zijn er 55 van deze drempels op een onderlinge afstand van 50 m in de buitenbocht vervaardigd. De vaargeul is hierdoor in het smalste gedeelte van de bocht bij OLR 145 m breed geworden, dat wil zeggen 20 m breder dan voorheen. Dit is het meest bochtige traject op de overige trajecten is 170 m haalbaar.
- **Bocht Sint Andries kmr 926**
Hier is in de periode 1996 tot eind 1998 de diepe buitenbocht over een lengte van 3,1 km opgevuld met een 70 m breed 'tapijt' van stortsteen. Hierdoor is de vaargeul in deze smalle bocht, waarin ook nog het kanaal van Sint Andries uitmondt, verbreed tot een breedte van 170 m bij OLR, dit is 50 m breder dan voorheen.

Rechte gedeelten van de Waal van kmr 885 tot kmr 924

In 1997 werd een proef gedaan met het afsluiten van een aantal kribvakken met het doel de stroomsnelheid in de vaargeul zodanig te vergroten dat een natuurlijke uitschuring zou ontstaan. Het beoogde effect trad echter niet (voldoende) op. Sinds 1997 worden op dit traject baggerproeven uitgevoerd en beoordeeld op hun morfologisch effect. Vanaf 1999 wordt begonnen met het geleidelijk aan vergroten van de omvang van deze baggerwerkzaamheden. Doel is te komen tot een routinematig onderhoudsprogramma waardoor, met minimale hinder voor de scheepvaart de vaargeul bij OLR op 2,80 m diepte bij een breedte van 170 m gehouden wordt. Verwacht wordt dat deze situatie in 2005 bereikt zal zijn.

Natuurherstel en ruimte voor de rivier

Bij alle waterbouwkundige werken wordt rekening gehouden met de effecten voor de natuurlijke omstandigheden op de rivier, voor zover de financiële middelen toereikend zijn worden maatregelen genomen om de natuur te herstellen. Verdere randvoorwaarden voor het project worden gegeven door de maatregelen die voortkomen uit het project ruimte voor de rivier ter verlaging van de hoogwaterstanden. Hierbij worden uiterwaardenverlaging, kribverlaging en dijkverplaatsingen overwogen.

Internationaal overleg

Met de Duitse vaarwegbeheerders wordt regelmatig overleg gevoerd over de voortgang van de werken en de mogelijke morfologische gevolgen.

Verkeersmaatregelen:

Na onderzoek bleek uitbreiding van de radardekking van de verkeersposten bij Nijmegen en Tiel noodzakelijk. Sinds 1992 is een radarantenne operationeel bij de Pannerdensch Kop kmr 868. Deze antenne, waarmee het splitsingspunt en een deel van de Bovenrijn worden bewaakt, is verbonden met de post Nijmegen. In voorbereiding is de plaatsing radarantennes in de bochten Hulhuizen, Erlecom en Haalderen waarmee het hele traject tussen de Pannerdensch Kop en Nijmegen ook vanuit Nijmegen bewaakt kan worden. De antennes zijn geplaatst en draaien thans op proef

In 1998 is een radar antenne in de bocht bij Sint Andries, verbonden met de verkeerspost Tiel, in gebruik genomen.

Nieuwbouw van de verkeerspost te Nijmegen is in voorbereiding, De huidige post is sinds zijn oprichting in 1986 ondergebracht in een tijdelijke behuizing. De nieuwe post zal worden geplaatst aan de bovenstroomse zijde van de Maas-Waal kanaal kmr 887.

Overnachtingshavens:

Thans zijn overnachtinghavens aanwezig te Lobith, IJzendoorn en Haaften. Verder zijn er beperkte mogelijkheden bij de sluisen te Weurt en Tiel. Uitbreiding van de capaciteit is noodzakelijk. Doel is na gereedkomen van deze uitbreiding een ankerverbod op de Waal in te stellen.

- *Lobith*
Vanwege de beperkte mogelijkheden in de bestaande haven kmr 863 met een capaciteit van 35 schepen, is een plan voor verbetering uitgewerkt. In februari 1999 heeft de minister besloten over te gaan tot de bouw van een nieuwe haven bij kmr 859 Deze nieuwe haven krijgt een capaciteit van 70 ligplaatsen.
- *Weurt*
In een Milieueffectrapportage is een aantal alternatieven met elkaar vergeleken. Omdat bij enige kanshebbende alternatieven sterke bodemverontreiniging werd aangetroffen is de procedure onderbroken om na te gaan of deze problemen oplosbaar zijn. Inmiddels is de MER procedure weer opgenomen. De inspraakprocedure is afgerond.
- *IJzendoorn*
Bij IJzendoorn kmr 908 is in 1997 een nieuwe overnachtingshaven in gebruik genomen met een capaciteit van 60 schepen. De invaartbreedte is echter nog beperkt omdat er ter plaatse verontreinigde grond aanwezig is. Naar verwachting zal deze beperking in de loop van 2000 worden opgeheven.
- *Haaften*
Bij Haaften kmr 938 is sinds 1985 een overnachtinghaven met capaciteit 30 schepen in gebruik.

SAMENSTELLING VAN DE CENTRALE COMMISSIE in 1998 en 1999**Duitsland**

Hoofd van de delegatie : de heren FULDA *Voorzitter,*

Commissaris : BORMUTH,
DODENBERG, †
HÖNEMANN;

Plv. Commissaris : JUNGSMANN,

België

Hoofd van de delegatie : VILAIN XIII, *Vice Voorzitter*
Mevr. FOUCART, *Vice Voorzitter* vanaf 29.1.99

Commissaris : JANSSENS,

Plv. Commissaris : DE PAEPE,
Mevr. VANLUCHENE ;

Frankrijk

Hoofd van de delegatie : ABRAHAM,

Commissaris : BAYLE,
JANIN,
MEISTERMANN,

Plv. Commissaris : RENOUX,
SEGURA;

Nederland :

Hoofd van de delegatie : A. BOS,
VAN DER ZEE, vanaf 1.07.99

Commissaris : VAN DALEN, vanaf 5.03.99
VERAART,
WALTHUIS,
Mevr. ZWARTEPOORTE,

Plv. Commissaris : E.J. BOS,
HOFHUIZEN;

Zwitserland

Hoofd van de delegatie : HÖCHNER,

Commissaris : FEIERABEND,
FURRER,
HARDMEIER,

Plv. Commissaris : CHATELAIN,
BAUMGARTNER ;

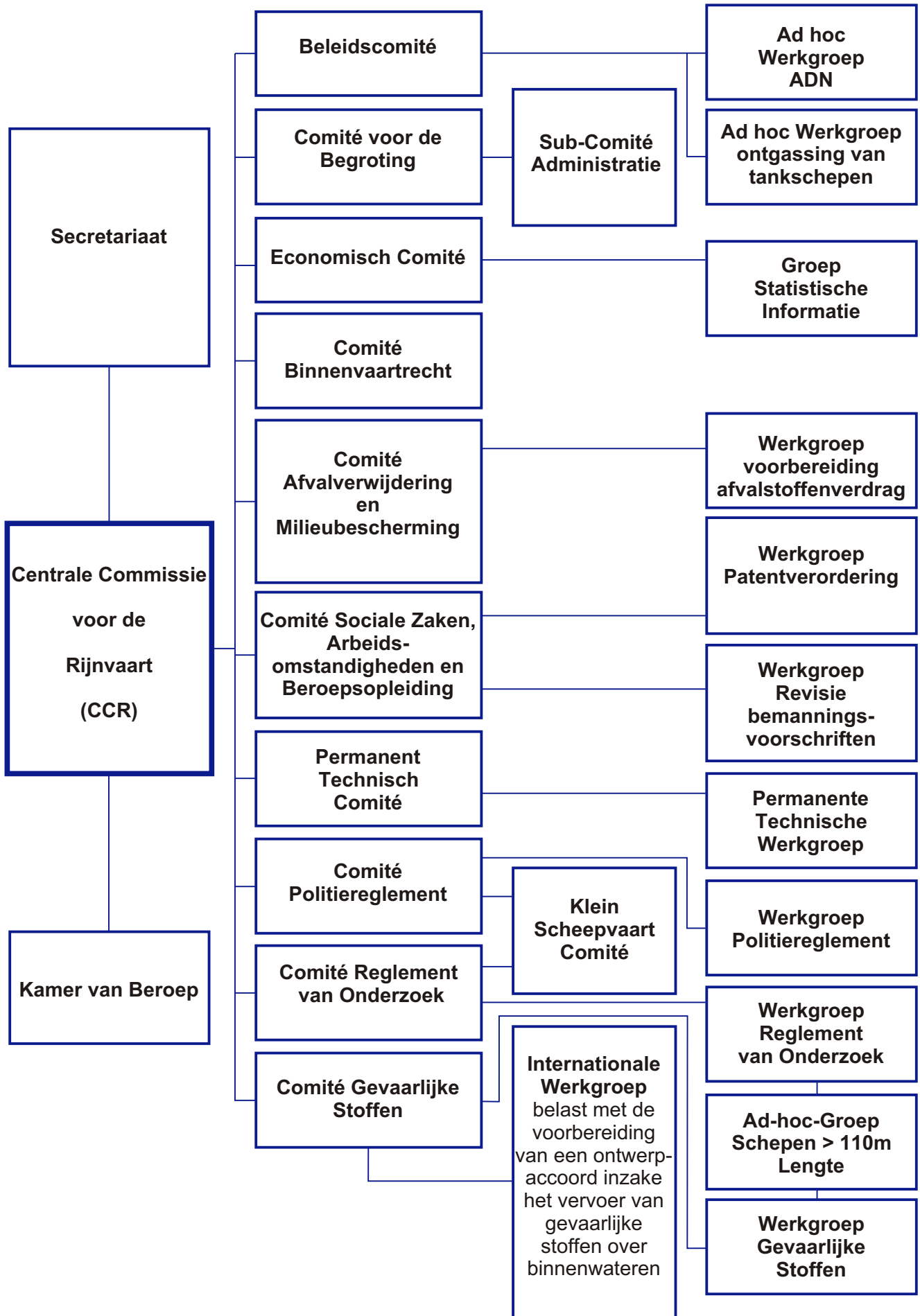
Het secretariaat was op dezelfde datum als volgt samengesteld :

secretaris-generaal :	de heren	DEMENTHON WOEHLING vanaf 1.09.98
plv. secretaris-generaal :		VAN DER WERF
hoofdingenieur :		ORLOVIUS

De Kamer van Beroep was sinds 1 januari 1998 uit de volgende leden samengesteld :

Rechters :	Rechter-plaatsvervangers :
de heren	
BAUER	BEMM
CRAEYBECKX	DE WEERDT
HAEGEL, Voorzitter	VILLA
VREEDE	HAAK
STAEHELIN	RAPP
Griffier :	BOUR

Structuur van de CCR



BETREKKINGEN TOT ANDERE ORGANISATIES
op het gebied van de Rijn- en binnenvaart

Bijlage 3

Afk.	naam	samenwerk- ingsover- eenkomst	De CCR			
			ontvangt de		zendt de organisatie:	
	Intergouvernementele organisaties		doc	uitn.	doc	uitn..
IAE	Internationaal Agentschap voor Atoomenergie, Wenen		+	+		
DC	Donau Commissie, Budapest	+	+	+	+	+
CEMT	Europese Conferentie van Ministers van Transport, Parijs		+	+	+	+
ECE/VN	Economische Commissie voor Europa van de VN, diverse werkgroepen, Genève		+	+	+	+
EC	Europese Commissie, Brussel	+	+	+	+	+
CIPR	Internationale Commissie voor de Bescherming van de Rijn tegen Vervuiling; Koblenz	+	+	+	+	+
MC	Moezel Commissie, Trier				+	
IMO	Internationale Maritieme Organisatie, Londen					
OCTI	Office Central des Transports Internationaux ferroviaires, Bern		+	+	(+)	
UNIDROIT	Institut international pour l'unification du droit privé, Rome		+	+	+	
PNUE	Programme des Nations Unies pour l'environnement, Genève		+	+		
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Genève	(+)	+	+		
	Non-gouvernementele Organisaties					
IAR	Internationale Arbeitsgemeinschaft der Rheinschiffahrt, Duisburg		-	-	+	+
CEFIC	Conseil Européen de l'Industrie Chimique, Brussel					
CEN	Comité Européen de Normalisation, Brussel		+	+	(+)	
CHR	Commission Internationale de l'Hydrologie du Bassin Rhénan, Lelystad		+	+	+	
ESO	Europese Schippersorganisatie; Brussel					
FEPI	Fédération Européenne des Ports, Brussel					
UINF	Union internationale de la navigation fluviale, Brussel					
ITF	International Transport Worker's Federation, Londen					
IVR	Internationale Vereniging "het Rijnschepenregister", Rotterdam			+		
AIPCN	Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation, Brussel	CCR	+	+		
UNICE	Union des Confédérations de l'Industrie et des Employeurs d'Europe, Brussel					
VBW	Verein für europäische Binnenschiffahrt und Wasserstrassen, Duisburg		(+)	+		
ILO (BIT)	Internationale Arbeidsorganisatie, Genève Bureau International du Travail	(+)	+	+	+	+

(+) deelname aan vergaderingen uitsluitend op uitnodiging van de CCR.

Bijlage 4

**Wijzigingen van de "Verordening inzake de tijdelijke invoering
van maatregelen voor de structurele sanering in de Rijnvaart"
sinds de invoering in 1989**

EG REGLEMENT	CCR BESLUIT
27 april 1989 no.1101/89 <i>Basisverordeningen betreffende de structurele sanering</i> 27 april 1989 no.1102/89	Besluit 1989-II-3 van 22 mei 1989
No 3685/89 van 8 december 1989 Ter wijziging van no.1101/89 en 1102/89	Besluit 1990-I-4 van 12 januari 1990
No 3572/90 van 4 december 1990 <i>Hereniging van Duitsland</i>	Besluit 1991-II-6 van 24 januari 1991
No 317/91 van 8 februari 1991 Ter wijziging van no.1101/89 en 1102/89 <i>Hereniging van Duitsland</i>	Besluit 1991-II-6 van 12 april 1991
No.3690/92 van 21 december 1992 Ter wijziging van no.1101/89 en 1102/89 <i>Verbetering van de "oud-voor-nieuw" regeling in het geval van betaling van de speciale bijdrage; invoering van de wachtlijst en verlenging van de jaarlijkse bijdrage na terugbetaling van de voorfinanciering van de sloopfondsen.</i>	Besluit 1993-I-10 van 30 maart 1993
No.3433/93 van 15 december 1993 Terwijziging van no.1101/89 en 1102/89 <i>Fondsbeheerder</i>	(geen besluit)
No 844/94 van 12 april 1994 Ter wijziging van no.1101/89 <i>Verlenging van de "oud-voor-nieuw" regeling; aanpassing definitie "actieve vloot"</i>	Besluit 1994-I-7 van 28 april 1994
No.2812/94 van 18 november 1994 Ter wijziging van no.1101/89 - <i>Wijziging van de verhouding "oud:nieuw"</i> - <i>Wijziging van de Duitse tekst van 28 januari 1995</i>	Besluit 1994-II-11 van 24 november 1994 Besluit 1995-I-10 van 18 mei 1995
No.3039/94 van 14 december 1994 Ter wijziging van no.1102/89 <i>Nationale bijdragen voor de sloopfondsen</i>	(geen besluit)
No.3314/94 van 22 december 1994 Terwijziging van no.1101/89 <i>Toetreding van Oostenrijk tot de Europese Unie</i>	(geen besluit)

	Besluit 1996-II-6 van 28 november 1996 <i>Gespecialiseerde schepen en "oud-voor-nieuw-regeling"</i>
No 2819/95 van 5 december 1995 Ter wijziging van no.1102/89 - <i>voorziening voor de sloopfondsen</i> - <i>coördinatie door de EG</i>	Besluit 1997-I-10-II van 22 mei 1997
No.2839/95 van 8 december 1995 Ter wijziging van no.1101/89 <i>Communautaire contributie aan de actie wachtlijst 1995</i>	(geen besluit)
No.2254/96 van 19 november 1996 Ter wijziging van no.1101/89 <i>Bijdragen van de betrokken lidstaten voor de actie 1996-98</i>	(geen besluit)
No.2310/96 van 2 december 1996 Ter wijziging van no.1101/89 <i>Toepassing van de "oud-voor-nieuw" regeling voor de duwboten</i>	Besluit 1997-I-10-I van 22 mei 1997
No.2326/96 van 4 december 1996 Ter wijziging van no.1102/89 <i>Verlenging van de termijn van stilleggen/slopen van een schip</i>	Besluit 1997-I-10-I van 22 mei 1997
No.241/97 van 10 februari 1997 ter wijziging van no.1102/89 <i>Modaliteiten van de sloopactie 1997</i>	Besluit 1997-I-10-II van 22 mei 1997
No.2433/97 van 8 december 1997 ter wijziging van no.1102/89 <i>Modaliteiten van de sloopactie 1998</i>	Schriftelijke procedure, opgenomen in besluit 1998-I-9-I van 11 maart 1998
No.742/98 van de 2 april 1998 Ter wijziging van no.1101/89 <i>Wijziging van de verhouding "oud voor nieuw (Drogelading)</i>	Besluit 1998-I-9-II van 28 mei 1998
No.718/1999 van de 29 maart 1999 <i>Capaciteitsmaatregelen ter stimulering van het vervoer per binnenschip</i>	Besluit 1999-I-8 28 april 1999
No.812/99 ter wijziging van no.1102/89 <i>uitvoeringsmaatregelen van het capaciteitbeleid</i>	Besluit 1999-I-8 28 april 1999

Bijlage 5**Overzicht van de geldende tijdelijke verordeningen
(art 1.22 ROSR)**

		inhoud	Van toepassing	
Art.	Nr.		van	tot
1.02	7	Overeengekomen alcoholpromillage in de adem	01.04.2000	31.03.2003
1.03	4	Overeengekomen alcoholpromillage in de adem	01.04.2000	31.03.2003
1.07	4	Eisen ten aanzien van de inscheping en het maximaal toegelaten aantal passagiers	01.04.1999	31.03.2002
1.10	1h	Aanwezigheid aan boord van officiële documenten en bijlagen	01.01.2000	31.12.2003
1.11		Aanwezigheid aan boord van het Rijnvaart-politiereglement- elektronisch leesbare versie	01.04.2000	31.03.2003
4.05	2	Marifoon	01.10.1999	30.09.2002
4.06	1c	Radar	01.01.2000	31.12.2003
6.30	7	Schepen langer dan 110 m	01.10.1998	30.09.2001
6.32	1	Vaart op radar	01.01.2000	31.12.2003
9.02	10	Groot kanaal van de Elzas en gekanaliseerde Rijn	01.10.1999	30.09.2002
9.05		Vaart van vaartuigen en verbanden op gelijke hoogte	01.10.1998	30.09.2001
9.07	2	Beperking van de scheepvaart tussen Lorch en St. Goar (vaartuigen > 110 m)	01.10.1998	30.09.2001
9.08		Scheepvaart des nachts tussen Bingen - St. Goar	01.04.1998	31.03.2001
9.09	4	Beperking van de duwvaart tussen Bad Salzig en Gorinchem (vaartuigen > 110 m)	01.10.1998	30.09.2001
11.01	1 tot 5	Maximale afmetingen van vaartuigen	01.10.1998	30.09.2001
11.02	1 la	Maximale afmetingen van duweenheden	01.10.1999	30.09.2002
12.01	1	meldplicht (vaartuigen > 110 m)	01.10.1998	30.09.2001
12.01	2	Electronisch melden aan autoriteiten	01.04.2000	31.03.2003
12.02		informatieprocedure Oberwesel - St. Goar	01.04.1998	31.03.2001
15.06		Zorgplicht bij het bunkeren	01.04.1999	31.03.2002

**Overzicht van de geldende tijdelijke verordeningen
(art 1.06 ROSR)**

		Inhoud	Van toepassing	
§	Nr.		von	bis
3.02	1 c	Sterkte en stabiliteit	01.10.1999	30.09.2002
3.03	7	scheepsromp	01.10.1999	30.09.2002
3.04		Scheidingswanden tussen passagiersruimten en brandstoftanks	01.10.1998	30.09.2001
8.05	6, 9 tot 13	Voorkomen van morsingen bij bunkeringen	01.04.1999	31.03.2002
9.17	3	navigatielichten	01.10.1997	30.09.2000
11.01		algemeen (betreft alleen de Duitse versie)	01.04.1999	31.03.2002
15.02	3	lekberekening (betreft alleen de Nederlandse versie)	01.04.2000	31.03.2003
20.01	5 d)	Bijzondere bepalingen voor zeeschepen	01.04.2000	31.03.2003
22a.01 tot 22a.07		Bijzondere bepalingen voor vaartuigen > 110 m	01.04.2000	31.03.2003
23.04	2	Bewijs van geschiktheid: dienstboekje	01.10.1999	30.09.2002
24.02	2	Overgangsbepalingen bij art. 3.03 Nr. 7	01.10.1999	30.09.2002
24.02	2	Overgangsbepalingen bij art. 8.05 Nr. 6, 9, 10 und 13	01.04.1999	31.03.2002
24.02	2	Overgangsbepalingen bij art. 15.07 Nr. 2, Buchst. a	01.10.1998	30.09.2001
24.02	2	Overgangsbepalingen bij art. 15.08 Nr. 4	01.04.1999	31.03.2002
24.02	2	Overgangsbepalingen bij art. 16.01 Nr. 2	01.10.1998	30.09.2001
24.02	2	Overgangsbepalingen bij art. 20.01 (art 8.05 Nr. 13)	01.10.1997	30.09.2000
24.02	2	Overgangsbepalingen bij art. 20.01 (§ 8.03 Nr. 3)	01.04.2000	31.03.2003
24.03	1	Uitzonderingen voor vaartuigen, waarvan de kiel op 1 april 1976 of eerder gelegd werd, toepassing van art 8.05 Nr. 13	01.04.1999	31.03.2002