



Tweejaarlijks verslag 2010-2011

Inleiding

Na verschillende jaren die gekenmerkt werden door omvangrijke reorganisatie-inspanningen, ontwikkelde de periode 2010-2011 zich als een tijd van consolidatie:

- op reglementair gebied zijn de aanpassingswerkzaamheden afgerond met het aannemen begin 2010 van het reglement voor het personeel in de binnenvaart en de overgang van het ADNR naar het ADN begin 2011;
- Talrijke eerder in gang gezette werkzaamheden ter versterking van het milieuvriendelijke karakter van de binnenvaart zijn voortgezet: verslag over de klimaatverandering; ronde tafel over de reductie van CO₂-uitstoot, beraad over de wijze waarop in de werkzaamheden van de CCR rekening gehouden kan worden met duurzame ontwikkeling;
- het CDNI is eind 2009 in werking getreden en de CCR kan voortaan terugvallen op de organen van dit Verdrag om de werkzaamheden voor een milieuvriendelijk beheer van het afval uit de binnenvaart voort te zetten;
- de CCR heeft haar samenwerking op Europees niveau met de waarnemerstaten en de internationale organisaties versterkt;
- een belangrijk thema gedurende deze twee jaar was de modernisering van de scheepvaart. Hoe kan de CCR hieraan bijdragen? Deze zorg kwam tot uitdrukking in intensieve discussies over de modernisering van het systeem van kwalificatie, in de werkzaamheden voor de strategie van de RIS en in een meer algemene vraagstelling over de rol van de regelgeving.

De CCR heeft ook getoond op talrijke gebieden reactief te blijven. Maar deze dynamiek kan de negatieve gebeurtenissen die in de loop van deze periode een stempel op de Rijnvaart hebben gedrukt, niet verhelen. 2010 kenmerkt zich door de gevolgen van een economische crisis, waaruit de binnenvaart zich met moeite ontworstelt, gezien de context van overcapaciteit die zwaar drukte op het niveau van de vrachtprijzen. 2011 werd overschaduwd door het ongeluk van de Waldhof, waardoor de Rijn bijna een maand lang was geblokkeerd en dat een diepgaande verstoring van de sector veroorzaakte. Op het moment dat de sector deze schokken te boven leek te zijn gekomen, diende zich aan het eind van de periode opnieuw een economische verslapping aan.

I) Activiteiten met het oog op de modernisering van de binnenvaart

A) Ontwikkeling van de technische voorschriften voor de schepen

Een dynamisch beheer van de technische voorschriften voor de schepen vormt een onontbeerlijk instrument om ervoor te zorgen dat de binnenvaart zich aanpast aan de technische vooruitgang. De CCR houdt dit aspect nauwlettend in het oog.

De periode 2010-2011 werd gekenmerkt door een zekere vertraging in de aanpassing van de technische voorschriften. Toch hebben belangrijke discussies plaatsgevonden met betrekking tot de ontwikkeling van deze regelgeving.

1) Regeldichtheid in de binnenvaart

Na een brief van het bedrijfsleven aan de CCR in het najaar van 2010 heeft een diepgaande discussie plaatsgehad over de soms als excessief beoordeelde eisen van de technische voorschriften en over de mogelijkheden om deze last te verlagen.

De discussie spitste zich voornamelijk toe op het regime van de overgangsbepalingen. De CCR heeft erin toegestemd deze opnieuw te bestuderen. Om rekening te kunnen houden met de moeilijke situatie van bepaalde ondernemingen vanwege de crisis heeft zij overigens een mechanisme ingesteld voor uitstel van de verplichting om te voldoen aan bepaalde voorschriften bij de tenuitvoerlegging van de beveiligingsclausule uit het reglement van onderzoek, dit gezien de moeilijke economische situatie. Deze bepaling was voorwerp van een aanbeveling van eind 2009 (Aanbeveling 1/2009 voor het reglement van onderzoek: "Vereenvoudigde en gestandaardiseerde procedure voor de tenuitvoerlegging van artikel 24.04 veerde lid van het ROSR in verband met de gevolgen van de huidige economische crisis").

Op 27 oktober 2011 heeft het comité reglement van onderzoek besloten de geldigheid van reglement 1/2009 met een jaar te verlengen tot eind 2012. Echter, voor de overgangsbepalingen voor radars en vervangingsmotoren bleef de vervaldatum gehandhaafd op 31 december 2011.

Op een ander vlak heeft de CCR besloten tot versterking van het mechanisme voor de evaluatie van de gevolgen van de beslissingen die uitgevoerd moeten worden voordat tot een nieuw voorschrift is besloten. Het doel is om de kosten en de voordelen van een reglementaire eis exacter te kunnen inschatten, voordat deze wordt ingevoerd.

Hoewel er consensus bestaat over de noodzaak dat aan het bedrijfsleven niet zonder voldoende reden en zonder een gedetailleerde evaluatie nieuwe technische eisen mogen worden opgelegd, volgt uit het onderzoek van de voorschriften dat het moeilijk is om deze significant te verlichten zonder het veiligheidsniveau in gevaar te brengen. Diverse recente ongelukken hebben aangetoond dat, hoewel getracht wordt de verplichtingen voor de exploitanten niet te verzwaken, de veiligheidsvoorschriften nog op talrijke terreinen verbeterd moeten worden.

2) Gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof voor de binnenschepen

Dit vraagstuk is van bijzonder belang voor de ontwikkeling van de binnenvaart. De lidstaten van de CCR hebben de wens uitgesproken om zo snel mogelijk voortgang te maken met de werkzaamheden op dit gebied.

Vanaf de aankondiging van de ontwikkeling van het project "Argonon" in februari 2011 zijn de beslissingsprocedures in werking gezet die binnen de bevoegdheden van de CCR vallen met betrekking tot toelating van LNG als brandstof in de Rijnvaart. Ook wordt voorzien dat andere binnenschepen die op LNG varen binnenkort in de vaart worden genomen.

De specifieke potentiële gevaren van deze brandstof zijn de laatste maanden in detail bestudeerd door de Werkgroep reglement van onderzoek van de CCR, evenals de enorme vooruitgang die deze "schone" technologie voor het milieubeleid kan inhouden. Dankzij een nauwe samenwerking met het scheepvaartbedrijfsleven, de scheepsbouw industrie en de classificatiebureaus, kon de CCR een aanbeveling doen die zal bijdragen aan de ontwikkeling van de binnenvaart zonder de veiligheid en de goede orde nadelig te beïnvloeden.

Op basis van een aanbeveling in de zin van artikel 2.19, derde lid van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn (ROSR), geldt voor het motortankschip "Argonon" sinds 21 januari 2012 en tot en met 30 juni 2017 een afwijking van de voorschriften van artikelen 8.01, derde lid en 8.05, eerste lid, 6, 9, 11 en 12. Het gebruik van vloeibaar aardgas wordt als voldoende veilig beschouwd, mits te allen tijde aan de voorwaarden uit de aanbevelingen van de CCR wordt voldaan. Deze voorwaarden bakenen op strikte wijze de specifieke aspecten af die verband houden met het gebruik van deze brandstof, zoals de bouwwijze en de classificatie van het schip, de regelmatig uit te voeren inspecties en de revisies van het LNG-voortstuwingsysteem, de bunkerprocedure en de opleiding van de bemanning. De rederij heeft bovendien de verplichting om elk jaar een evaluatieverslag aan het secretariaat van de CCR voor te leggen voor verspreiding onder de lidstaten van de CCR.

3) Maatregelen om het aantal verdrinkingen terug te dringen

Tijdens de vergadering van het voorjaar van 2011 heeft de CCR besloten om aanvullende maatregelen te nemen tot vermindering van verdrinkingsgevallen, waarvan het aantal onrustbarend hoog blijft (2011-I-12).

De nieuwe voorschriften schrijven voor dat schepen uitgerust moeten zijn met preventieve voorzieningen tegen vallen in de vorm van inklapbare relingen en zwemvesten. Deze nieuwe eisen gelden echter slechts voor nieuwe binnenvaartschepen en zullen voor definitieve opname in het reglement worden geëvalueerd.

Deze nieuwe maatregelen geven blijk van de zorg van de CCR om de veiligheid in de binnenvaart te verhogen door de constante aanpassing van de reglementen.

B) Werkzaamheden met betrekking tot de RIS

De werkzaamheden van de CCR op dit terrein gedurende de tweejaarlijkse periode 2010-2011 kwamen in vier aspecten tot uitdrukking:

- Tijdens de voorjaarszitting 2010 heeft de CCR officieel haar voornemen kenbaar gemaakt om in de toekomst de verplichting tot de inbouw en het gebruik van inland AIS-apparatuur voor te schrijven voor schepen die de Rijn bevaren. Deze maatregel zou pas na 2013 moeten ingaan.
- Er zijn technische voorschriften uitgewerkt voor de inland AIS-apparatuur aan boord van schepen (2011-I-14).
- De CCR is gestart met een uitgebreide bespiegeling over de RIS-strategie om beter te kunnen bepalen welke diensten in de toekomst op de Rijn ontwikkeld moeten worden. Deze bespiegeling is tijdens een RIS-workshop op 18 oktober 2011 aan de beroepsgroep gepresenteerd.

De RIS-strategie is gebaseerd op voorgaande werkzaamheden van de CCR en de EU op het terrein van RIS en de inwerkingstelling daarvan in de lidstaten van de CCR. De strategie somt de doelstellingen van de CCR op die in de toekomst door RIS ondersteund zouden kunnen worden en beschrijft de geëigende maatregelen hiervoor. De CCR heeft uitvoerige discussies gevoerd met het scheepvaartbedrijfsleven, de fabrikanten van voorzieningen en uitrustingen, evenals met logistieke ondernemingen die betrokken zijn bij de binnenscheepvaart. Het scheepvaartbedrijfsleven heeft de mogelijkheid verwelkomd om met de CCR van gedachten te wisselen over deze strategie. Haar vertegenwoordigers hebben met name opmerkingen gemaakt over het feit dat een gelijktijdige en gezamenlijke invoering van de maatregelen langs de Rijn belangrijk is, aangezien er nog grote verschillen tussen de verschillende nationale overheden bestaan, vooral met betrekking tot het verkeersmanagement.

Het ontwerp voor de strategie en de presentatiebladen van de sprekers zijn gepubliceerd op de internetsite van de CCR www.ccr-zkr.org in de rubriek die gewijd is aan de 4^e RIS-workshop. In het eerste kwartaal van 2012 zal een hoorzitting met het scheepvaartbedrijfsleven plaatsvinden, terwijl de aanvaarding van de strategie voor 30 mei 2012 is voorzien.

- De CCR heeft haar werk met betrekking tot de bijwerking en publicatie van de RIS-gidsen voortgezet. In 2011 zijn de nieuwe versies gepubliceerd van de ECDIS-gids, de gids voor het elektronisch melden in de binnenvaart, de gids met aanbevelingen aan de scheepvaartsector en de gids Inland-AIS. Alle betrokken actoren maken gebruik van deze dienst.

PIANC en CCR zijn overeengekomen dat de CCR de nieuwe website voor de RIS-definities zal opzetten. Het secretariaat van de CCR heeft met PIANC de richtlijnen voor het beheer van deze site bepaald.

Het is van belang dat de CCR de drijvende kracht op het terrein van de RIS blijft met het doel deze in de reglementen op te nemen en met het oog op een geharmoniseerde tenuitvoerlegging.

C) Harmonisatie en modernisering van de bekwaamheden van het scheepvaartpersoneel

Een belangrijk aspect van de strategie van de modernisering van de binnenvaart betreft de herziening van de voorschriften met betrekking tot de opleiding, de harmonisatie en de controle van de bekwaamheden van het scheepvaartpersoneel.

1) **Voortzetting van de samenwerking op het gebied van de wederzijdse erkenning van beroepskwalificaties.**

Met het aannemen van aanvullend protocol nr. 7 (ondertekend op 27 november 2001 en in werking getreden op 1 december 2004) heeft de CCR ervoor gekozen zich te verbinden tot een procedure voor de erkenning van bekwaamheidsbewijzen van buiten de Rijnoverstaten indien deze garanties bevatten die vergelijkbaar zijn met de bewijzen voor de Rijnvaart.

- *Erkenning van vaarbewijzen*

Hiertoe heeft de CCR zijn reglement patenten aangepast om de vergelijking van de eisen binnen en buiten de Rijnvaart te vergemakkelijken. De eerste besluiten tot erkenning werden genomen in mei 2008. Tijdens de tweejaarlijkse periode 2010-2011 is de erkenningsprocedure voortgezet ten gunste van Polen (december 2010), Oostenrijk, Slowakije en Bulgarije (december 2011). Eind 2011 zijn de certificaten van de meeste Donaulanden aldus erkend.

- *Erkenning van de dienstboekjes*

Voor de dienstboekjes heeft de CCR een andere werkwijze voorgesteld, te weten een multilaterale wederzijdse erkenning. Daartoe is op 8 december 2010 een akkoord gesloten tussen de CCR en haar 7 waarnemersstaten (2010-II-4), te weten Oostenrijk, Roemenië, Hongarije, Bulgarije, de Tsjechische Republiek, Polen en Slowakije.

Het betreft echter slechts een gedeeltelijke erkenning betreffende de door ervaring verworven bekwaamheden. De bekwaamheden op basis van opleiding zijn nog niet erkend, maar zullen dankzij de ingestelde samenwerkingsstructuren in de nabije toekomst besproken kunnen worden.

2) Goedkeuring van een nieuw reglement met betrekking tot het scheepvaartpersoneel en eerste gedachtevorming over de modernisering

Ook al bestaat het in het voorjaar van 2010 goedgekeurde reglement (2010-I-8) voornamelijk uit een nieuwe codificatie van de bepalingen met betrekking tot het personeel van de binnenvaart, die voorheen over verschillende reglementen waren verdeeld, toch vormt dit reglement een referentiekader en basis voor een begin van werkzaamheden met betrekking tot de modernisering van dit reglement.

De modaliteiten en de inhoud van de modernisering zijn al uitvoerig besproken binnen de CCR-organen (reorganisatie van de structuur voor certificaten en getuigschriften, herdefiniëring van de bekwaamheden van matrozen, aanpassing van de methodes voor examinering, gebruikmaking van de simulator, voorstel tot gebruikmaking van de digitale tachograaf, enz.). Om de eerste werkdocumenten te kunnen uitwerken is in januari 2011 een begin gemaakt met de werkzaamheden met betrekking tot de functionele eisen voor de simulator. Deze moderniseringswerkzaamheden zullen in 2012 worden voortgezet.

Ondertussen is een begin gemaakt met andere herzieningswerkzaamheden betreffende de dienstinstructies. Deze instructies zijn al in 2011 aangepast. Voor de tweejaarlijkse periode 2012-2013 is een nog belangrijker herziening voorzien.

3) Oprichting van een werkgroep voor de modernisering van de bekwaamheden in de binnenvaart

In haar plenaire najaarszitting 2011 heeft de CCR besloten tot de oprichting van een gemeenschappelijke werkgroep voor de wederzijdse erkenning en modernisering van de bekwaamheden in de binnenvaart. Deze groep zal bestaan uit nationale deskundigen van de lidstaten en de waarnemerstaten. De Europese Commissie en andere internationale organisaties zullen worden uitgenodigd hieraan deel te nemen.

Deze groep zal met name de taak hebben om het proces van wederzijdse erkenning te stimuleren, in het bijzonder op het gebied van opleidingen en diploma's die door de verschillende staten worden afgegeven, om nieuwe beroepsloopbanen voor te stellen en de regels voor toegang tot de beroepsgroep te moderniseren.

4) Bijeenkomst van de examencommissies

Deze vergadering vindt elke 3 jaar plaats en is gehouden in Berlijn. Tijdens de vergadering vonden bespiegelingen plaats over de volgende onderwerpen:

- de vergelijking van de wijzen van examinering in de verschillende lidstaten;
- de examinering van kennis over de sector;
- de opleiding voor de beheersing van de vereiste kennis inzake de stabiliteit van de schepen;
- het gebruik van simulatoren bij het afnemen van praktische examens.

D) ITF Leipzig

De CCR was vertegenwoordigd op de conferentie van het International Transport Forum 2010 in Leipzig met als thema transport en innovatie om de aandacht te vestigen op het innovatieve vermogen in de binnenvaart.

II) Veiligheid en betrouwbaarheid van de Rijn als vaarweg

A) De gevolgen van het ongeluk van de "Waldhof"

De binnenvaart heeft met het kapseizen van het tankschip "Waldhof" bij St. Goar op 13 januari 2011 het ernstigste ongeluk sinds vele jaren ondergaan.

Het scheepvaartverkeer is gedurende enkele weken onderbroken geweest, met negatieve gevolgen voor zowel het scheepvaartbedrijfsleven als voor de verladende industrie.

De CCR heeft, in nauwe samenwerking met de direct betrokken Duitse overheid, het bedrijfsleven en diverse andere internationale organisaties, onmiddellijk een indringend overleg gevoerd over de conclusies die uit deze averij moeten worden getrokken met betrekking tot maatregelen om dit soort ongelukken te voorkomen, de gevolgen ervan te beperken en in het algemeen de veiligheid en de betrouwbaarheid van de Rijnvaart verder te verbeteren.

Er is bijzondere aandacht besteed aan de middelen om de beheersing van de stabiliteit van de schepen te vergroten. De CCR heeft namelijk geconcludeerd dat de technische voorschriften van de schepen niet ter discussie stonden, maar dat de uitvoering ervan niet altijd bevredigend was. Er moeten maatregelen worden genomen om de schippers te helpen bij de beheersing van deze problematiek.

Dit aspect was voorwerp van een wijzigingsvoorstel betreffende het ADN-reglement van de Duitse delegatie. Deze wijzigingen gaan tenderen naar een grotere verantwoordelijkheid van de schipper die tegelijkertijd ADN-deskundige moet zijn. De opleiding van de ADN-deskundigen moet wat de stabiliteit betreft worden verzaamd en de deskundigen moeten over geëigende instrumenten beschikken voor het berekenen van de stabiliteit. Deze standpunten zijn gepresenteerd in het kader van de beheersorganen van het ADN-Verdrag. De CCR heeft tijdens de najaarszitting 2011 een algemeen verslag over het vraagstuk van de stabiliteit en van de betrouwbaarheid van de Rijn als waterweg goedgekeurd (Besluit 2011-II-8). In dit verslag heeft de CCR ook de vraagstukken behandeld over de afstemming van het huidige reglement inzake de definitie van de verantwoordelijkheden bij een ongeluk en van mechanismen ter beheersing van de situaties na ernstige ongelukken.

B) Rol van de CCR inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren en met betrekking tot het ADN

Het reglement bij het verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN), is op 28 februari 2009 in werking getreden. Rekening houdend met de inwerkingtreding van dit Pan-Europese verdrag heeft de CCR een resolutie aangenomen (2009-II-20) waarin is vastgelegd dat vanaf 1 januari 2011 het ADN-reglement wordt vervangen door het ADN-reglement (een vergelijkbare regeling is op communautair niveau getroffen met richtlijn 2008/68/EG).

De periode 2010-2011 is dus de eerste periode geweest waarin het nieuw ADN reglement op de Rijn toepassing was. Ook al heeft de CCR er daarmee van afgezien zelf zulke regelgeving tot stand te brengen, toch heeft zij dusdoende een beslissende rol behouden:

- enerzijds speelt het secretariaat van de CCR een belangrijke rol bij het beheer van het ADN-Verdrag, aangezien het samen met het secretariaat van de VN/ECE het secretariaat voert van het veiligheidscomité van het ADN-Verdrag;
- het Comité gevaarlijke stoffen van de CCR zet zijn werkzaamheden voort en zorgt voor de coördinatie van de standpunten van de lidstaten wat betreft de ontwikkeling van het ADN-reglement;

- het secretariaat van de CCR steunt ook verschillende ad-hoc werkgroepen die zijn opgericht in het kader van het beheer van het ADN-Verdrag, in het bijzonder de werkgroepen "vragencatalogus" en "stoffen". Het document "vragencatalogus" is door het secretariaat van de CCR uitgewerkt en in het Frans vertaald;
- aangezien Duits geen officiële taal van de VN-ECE is, heeft de CCR de vertaling van het ADN-reglement in het Duits verzorgd en deze vertaling op haar website beschikbaar gesteld. Bij het secretariaat van de CCR kan de ADN-tekst ook op CD Rom worden gekocht. Het secretariaat verzorgt ook de vertaling van en naar het Duits van de andere documenten die betrekking hebben op het ADN-Verdrag

C) Goedkeuring en lancering van de ISGINTT (nieuwe richtsnoer ter verbetering van het vervoer van gevaarlijke stoffen in de binnenvaart)

De Centrale Commissie en de partnerorganisaties OCIMF, CEFIC, EBU, ESO, ESPO, EUROPIA, FETSA en SIGTTO hebben gezamenlijk een speciale veiligheidsgids uitgewerkt voor de binnenvaart, die bestemd is voor tankschepen en terminals. Deze gids is op 8 juni 2010 officieel in Brussel gepresenteerd.

Dit document is gemaakt op basis van een vergelijkbaar document met betrekking tot zeehaventerminals en zeeschepen (ISGOTT). Het verschaft de interface tussen de binnentankschepen en de installaties op het land. Dit document heeft niet het karakter van een reglement, maar is een verzameling van aanbevelingen en beste praktijken die door de actoren van deze sector worden erkend. Het bevat 5 secties: algemene informatie, informatie over tankschepen, informatie voor de terminals, beheer van de interface boot-terminal en het laden en lossen van vloeibare gassen. Het bevat aanbevelingen en voorbeelden met betrekking tot de operationele aspecten en de beheer- of controleprocedures.

Deze gids werd aanvankelijk in het Engels gepubliceerd. De CCR heeft, met ondersteuning van de betrokken nationale en internationale industriële organisaties, de vertaling in het Frans, Duits en Nederlands verzorgd. Tot op heden hebben negen internationale organisaties financieel bijgedragen aan de totstandkoming van deze vertalingen.

Het feit dat de informatie met betrekking tot de toepassing van de ISGINTT-gids afkomstig is van de industrie, toont aan dat de gids voorziet in de behoeften van de betrokken sector. De stuurgroep die voor dit document verantwoordelijk is heeft eind 2011 dan ook verklaard voorstander te zijn van permanente aanpassing van dit document aan de technische ontwikkelingen. Informatie over de ISGINTT-gids is gepubliceerd op de website: www.isgintt.org

D) Aanpassingen van het politiereglement en het reglement van onderzoek

1) Politiereglement

De regelgevingen met betrekking tot de tekens van het verbod van toegang aan boord van het schip, van het verbod te roken, onbeschermd licht of vuur te gebruiken (artikelen 3.31, 3.32 en bijlage 3) (Protocol 2010-II-24).

Er is besloten de tijdelijke voorschriften voor de artikelen 1.01, 1.02, 1.07, 1.09, 1.10, hoofdstuk 4, 4.06, 4.07, 6.32, 10.01, 11.02 tot en met 11.05, 12.01 (2010-II-23) te verlengen.

In het politiereglement zijn verschillende CDNI-voorschriften opgenomen met betrekking tot de bescherming van het water en de verwijdering van afvalstoffen. Dit betreft met name voorschriften voor de plicht tot waakzaamheid, het verbod te lozen en te water te doen geraken, de verzameling van afval en het olie-afgifteboekje voor de afgifte bij de ontvangstinrichtingen.

2) **Reglement van onderzoek: verlenging van de tijdelijke voorschriften**

Gedurende de periode 2010-2011, betrof de verlenging van de voorschriften van het ROSR de volgende punten:

- artikel 7.02 (lid 2): dode hoek (Besluit 2011-I-13);
- artikelen 22a.01 t/m 22a.06: bijzondere bepalingen voor vaartuigen met een lengte van meer dan 110m (2010-I-10);
- artikelen 1.01, 7.06, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01 t/m 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, bijlagen F, G, K, N (Besluit 2010-II-26).

Deze maatregelen kenmerken zich door het streven naar grotere de veiligheid van de binnenvaart.

III) **Activiteiten op economisch gebied**

A) Het volgen van de economische conjunctuur

Het volgen van de trends op de markt voor vervoer over water blijft de belangrijkste activiteit op economisch terrein. In 2010 werd bijzondere aandacht geschonken aan de effecten van de economische en financiële crisis en dit vormde het onderwerp van verschillende tussentijdse rapporten. In de loop van 2010 vertoonde de markt tekenen van herstel in de vorm van een duidelijke groei van de vervoerde volumes. Ter versterking van de beroepsgroep, die overigens als tamelijk heterogeen wordt beschouwd, is voorrang gegeven aan enkele gerichte begeleidende maatregelen, met name in Nederland. In deze context werd de tijd niet gunstig geacht om met zware instrumenten als een sloopactie op de markt te interveniëren. De beroepsgroep wordt over het geheel genomen in staat geacht voldoende weerstand te kunnen bieden aan de economische turbulenties, waarbij de steun van de banken van belang is. Deze betoonden zich coulant tegenover de zeer precaire financiële situatie van een groot aantal ondernemers, dat had deelgenomen aan de investeringsgolf van voorgaande jaren. In de loop van 2010 hervond de markt zijn normale ritme ondanks het feit dat de vraag naar vervoer nog steeds als onvoldoende werd beschouwd.

Wat de tankvaart betreft, deze heeft te kampen gehad met specifieke problemen in verband met het tijdelijk naast elkaar op de markt voorkomen van enkelwandige schepen, die de markt op middellange termijn moeten verlaten, en nieuwe, dubbelwandige eenheden die voldoen aan de eisen van het ADN-reglement. Het evenwicht tussen vraag en aanbod op deze markt raakte daardoor verstoord, met name tegen de achtergrond van een stagnerende vraag die zelfs structureel een lichte daling vertoont. De komst van een groot aantal nieuwe eenheden op de markt in 2009 en 2010 ging niet vergezeld van een significante afname van de capaciteit aan enkelwandige eenheden. De ontwikkeling in dit segment zal in de loop van de komende jaren nauwlettend gevolgd worden met het oog op de vervaltermijnen 2016 en 2019 en het uitlopen van de overgangsbepalingen voor enkelwandige schepen.

In 2011 vormden de economische gevolgen van de onderbreking van de scheepvaart op de Middenrijn het meest opmerkelijke feit. De uitzonderlijke omvang van het ongeluk, die een onderbreking van meer dan een maand op een strategisch deel van de Rijn veroorzaakte, heeft eens te meer duidelijk gemaakt hoe groot het belang van vervoer over water voor de industrie en de handel is. Rekening houdend met de geleden schade op logistiek gebied en om de betrouwbaarheid van de waterweg op het niveau van de eisen van de markt de waarborgen, zijn initiatieven genomen voor bespiegelingen om de beheersing van ongelukken te verbeteren.

B) Voortzetting van studies betreffende marktobservaties

De studies betreffende de marktobservatie hadden, naast de reguliere conjunctuurstudies, met name betrekking op de volgende onderwerpen:

- de markt voor de passagiersvaart,
- de ontwikkeling van het marktaandeel van de binnenvaart,
- het niveau van de vrachtprijzen in de binnenvaart,
- de arbeidsmarkt,
- de tankvlootmarkt en de ontwikkeling ervan,
- de binnenvaart in het Donaubekken
- de binnenvaart in Groot-Brittannië, Polen en Italië,
- het kanaal Seine-Noord-Europa.

In het bijzonder dient te worden benadrukt dat de CCR in het kader van zijn werkzaamheden bijzondere aandacht heeft gegeven aan het belang van de arbeidsmarkt in de binnenvaart. De werkgelegenheid wordt als een zeer belangrijk aspect gezien voor de ontwikkeling van deze wijze van vervoer. Ten aanzien van de structuur van de leeftijdspiramide is te voorzien dat een groot aantal schippers de beroepsgroep de komende jaren zal verlaten. Daarnaast zal het aantal toetredingen tot de arbeidsmarkt blijven stagneren. Om deze redenen worden structurele maatregelen op het gebied van opleiding en regelgeving dringend noodzakelijk geacht. Deze maatregelen en de effecten ervan verdienen het ook vanuit een economische invalshoek beschouwd te worden.

C) Internalisering van de externe kosten

In het kader van de follow-up van de economische gevolgen de politieke maatregelen is een eerste gedachtevorming opgestart over het complexe thema van de toerekening van de kosten van de infrastructuur en de externe kosten. Al betreft dit vooral een politiek vraagstuk, het is toch van belang om opheldering te verschaffen met betrekking tot de economische aspecten van een eventuele toepassing op de binnenvaart. In dit opzicht kunnen de vraagstukken worden genoemd van de verdeling van kosten die aan de gebruikers van de waterwegen zijn toe te schrijven en de methodes voor toerekening en inning. In 2010 is over deze onderwerpen in Bonn een gezamenlijke workshop gehouden met het comité "vervoerseconomie" van de VBW.

IV) Activiteiten op het gebied van het milieu en de klimaatverandering

A) Goedkeuring van een verslag over de klimaatverandering en de Rijnvaart (Besluit 2011-II-9)

Het verslag dat eind november 2011 werd goedgekeurd (2011-II-9) markeert een fase van de werkzaamheden die in 2009 door het Congres van Bonn over dit onderwerp in gang waren gezet. Op basis van de huidige kennis kan worden geconcludeerd dat de Rijnvaart gedurende de eerste helft van deze eeuw nog geen significante verstoringen zal kennen. De binnenvaart heeft de mogelijkheid om de broeikasgassen aanzienlijk te reduceren en is nu al in staat om de gevolgen van de hoge en lage waterstanden die als gevolg van de klimaatverandering kunnen verergeren, te beperken.

B) Betere rekenschap van duurzame ontwikkeling in de werkzaamheden en de structuren van de CCR

De CCR heeft veel aandacht voor het concept van duurzaamheid van de Rijn- en binnenvaart. Aan deze benadering moet transversaal voorrang worden gegeven via uiteenlopende activiteiten en de verschillende organen van de Centrale Commissie. Het gaat erom dat in het concept van duurzaamheid zowel de sociale en economische aspecten worden geïntegreerd als de ecologische dimensie.

Deze benadering werpt ook de vraag op over de coördinatie van de verschillende CCR-organen die bij dit onderwerp betrokken zijn.

In deze zin heeft de CCR besloten haar comités TP en ED samen te voegen. De resolutie die daartoe is voorbereid zal begin 2012 ter goedkeuring worden aangeboden. Daarnaast zijn de modaliteiten besproken voor een beraad over "Duurzaamheid van de Rijn- en binnenvaart". In 2012 zal een verslag over dit onderwerp worden opgesteld.

C) Reductie van de emissies van broeikasgassen

Tijdens de najaarszitting 2009 heeft de CCR zich ten doel gesteld de mogelijkheden te onderzoeken om het brandstofverbruik en de CO₂-emissies in de binnenvaart te verlagen.

Om vooruitgang te boeken in deze discussie, heeft zij op 12 april 2011 een workshop georganiseerd. Meer dan 70 deskundigen uit het bedrijfsleven, wetenschap en overheid van de belangrijkste Europese landen die met de binnenvaart te maken hebben en Japan hebben de modaliteiten onderzocht om de omvang van de CO₂-emissies in de binnenvaart te bepalen en maatregelen vast te stellen om deze te reduceren. Het evenement had twee belangrijke doelstellingen. Enerzijds gaf het antwoorden op vragen over de CO₂-emissies in de binnenvaart en leverde het aldus een aanzienlijke bijdrage aan de uitwerking van een verslag met betrekking tot de klimaatverandering dat de CCR aan het eind van dit jaar zal presenteren. Anderzijds bood de workshop zowel het scheepvaartbedrijfsleven als de sectoren van de scheepsbouw en de scheepsuitrusting de mogelijkheid intensief op internationaal niveau van gedachten te wisselen. De belangrijkste conclusie van de workshop is waarschijnlijk dat de voor de Europese binnenvaart vastgestelde doelstellingen met betrekking tot de bescherming van het klimaat zeer ambitieus zijn, maar haalbaar lijken.

Deze werkzaamheden moeten door middel van andere workshops worden voortgezet. Deze zouden zich echter moeten concentreren op specifieke aspecten van de CO₂-emissies van de binnenvaart.

De presentaties van de sprekers, de gezamenlijke conclusies van de parallelle workshops, concrete beschrijvingen van maatregelen om de emissies te reduceren, relevante studies en andere nuttige informatie kunnen worden geraadpleegd op de website van de CCR.

Na deze werkzaamheden heeft het secretariaat van de CCR over dit onderwerp een lijvig verslag voorbereid dat nog voorlopig is (RV (11) 51). Dit document is door de delegaties aan een eerste lezing onderworpen. Deze werkzaamheden moeten nog worden voortgezet zodat een definitieve tekst van dit verslag eind 2012 kan worden goedgekeurd.

D) Verhoudingen tussen de CCR en het CDNI-Verdrag

Tijdens de tweejaarlijkse periode 2010-2011, is een begin gemaakt met de uitvoering van het CDNI-Verdrag.

De inwerkingtreding van dit verdrag vereiste een verduidelijking van de betrekkingen tussen de twee internationale instrumenten, de Akte van Mannheim en het CDNI-Verdrag.

Eind 2009 zijn alle ratificaties verworven, maar het deel van de conventie dat betrekking heeft op de bijdrage voor olie- en vethoudend afval is pas begin 2011 tot toepassing gekomen. Het eerste jaar dat het financieringssysteem in werking was is technisch en financieel goed verlopen, wat aantoont dat het systeem adequaat is.

Een aantal bepalingen uit het CDNI-Verdrag moest in het politiereglement worden overgenomen (zie hierboven). Daarnaast is het reglement van onderzoek gewijzigd om te worden aangepast aan de voorschriften van het CDNI-Verdrag, in het bijzonder wat betreft de boordzuiveringsinstallaties van passagiersschepen (hoofdstuk 14a). Laatstgenoemde maatregelen waren het voorwerp van Besluit 2010-II-27. Terwijl voorgaande bepalingen slechts "geschikte zuiveringsinstallaties" vereisten, definieert het nieuwe reglement specifieke normen en een typegoedkeuringsprocedure.

Hieruit volgt dat aan boord van passagiersschepen voortaan zuiveringsinstallaties geïnstalleerd zullen zijn die waarborgen dat het lozen van afvalwater in de waterweg geen nadelige gevolgen voor het milieu zal hebben. Scheepseigenaren kunnen doorgaan met het gebruik van verzameltanks voor afvalwater. Voor zover nodig zijn de wijzigingen ook voorzien in richtlijn 2006/87/EG tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, waardoor wordt gegarandeerd dat de eisen van de CCR en die van de Europese Gemeenschap geharmoniseerd zullen zijn. Op 1 december 2011 zijn de wijzigingen voorlopig voor een periode van drie jaar van kracht geworden. In de loop van deze periode kunnen de bevoegde overheden en het scheepvaartbedrijfsleven inlichtingen inwinnen over de toepassing van deze nieuwe voorschriften.

De fabrikanten en het scheepvaartbedrijfsleven hebben de behoefte aan uniforme goedkeuringsprocedures voor boordzuiveringsinstallaties uitgesproken, ter vermindering van afzonderlijke controles aan boord door in plaats daarvan goedkeuringen per type in te voeren. Deze typegoedkeuringen hebben ten doel het goede functioneren van de boordzuiveringsinstallaties en het voldoen aan de voorgeschreven grenswaarden onder de specifieke voorwaarden van de binnenvaart te waarborgen. De typegoedkeuringsprocedure die nu door de CCR is goedgekeurd geeft gevolg aan deze vraag, biedt rechtszekerheid en maakt het mogelijk de doelstellingen van het CDNI-Verdrag uit te voeren.

De lijsten van de bevoegde autoriteiten, erkende technische diensten en boordzuiveringsinstallaties in het bezit van een typegoedkeuring conform bovengenoemde voorschriften zullen door de CCR op haar website worden gepubliceerd (www.ccr-zkr.org).

Ten slotte beoogde een resolutie de financiële verdeling en lasten tussen de organen van de CCR en van het CDNI-Verdrag voor de toekomst te specificeren (2011-I-3).

In deze resolutie wordt erop gewezen dat de inwerkingtreding van het CDNI-Verdrag niet als doel had de bevoegdheden en de verantwoordelijkheden van de CCR te wijzigen. De CCR regelt alle vraagstukken met betrekking tot het milieu die niet door het CDNI-Verdrag zijn geregeld.

Aangezien het CDNI-Verdrag is geratificeerd door alle CCR-staten, acht zij zich gebonden aan de regels van het CDNI-Verdrag. Voor zover zij betrekking hebben op de Rijnvaart, zullen de regels van het CDNI-Verdrag door de CCR worden vastgesteld. Zij neemt in haar reglementen de regels en normen van het CDNI-Verdrag over die bestemd zijn voor de scheepvaart, zodat deze op de Rijn toepassing kunnen vinden.

Het CDNI beschikt over zijn eigen budget en beheert zijn financiën autonoom. De begroting van het CDNI, dat bestaat uit de begrotingen van de Conferentie van Verdragsluitende Partijen (CVP) en het Internationale Verevenings- en Coördinatieorgaan (IVC) wordt door de bevoegde organen van het CDNI opgesteld.

Het secretariaat van de CCR wordt ook door het secretariaat van de CDNI gevoerd. Maar als het secretariaat in opdracht van de organen van het CDNI handelt, valt het onder de bevoegdheid van de organen van dit verdrag en brengt het daaraan verslag uit.

In de begroting van het CDNI zijn de kosten voor de dienstverlening door het secretariaat in opdracht van de organen van het CDNI opgenomen.

V) Internationale samenwerking

De CCR heeft gedurende de periode 2010-2011 gezorgd voor een versterking van de verbanden met waarnemersstatus en met de organisaties die betrokken zijn bij de binnenvaart.

A) Samenwerking met de Europese Commissie

De Centrale Commissie heeft een aantal voorstellen ingediend ter versterking van de samenwerking met de Europese Commissie. Deze voorstellen zijn behandeld tijdens verschillende ontmoetingen gedurende de tweejaarlijkse periode 2010-2011.

Eind 2010 hebben de Europese Commissie en de Centrale Commissie twee overeenkomsten voor cofinanciering gesloten:

- een contract van 2 jaar voor het vervolg van het programma van marktobservaties dat in 2004 was gestart. Het onderzoeksgebied in het kader van dit programma is uitgebreid. Gedurende de periode 2010-2011 zijn in dit opzicht vier publicaties tot stand gekomen (zie voor de inhoud hiervan hiervoor onder III B).
- Een contract van een jaar (dat eind 2011 is vernieuwd) betreft de middelen die ter beschikking zijn gesteld aan het secretariaat van de gemeenschappelijke werkgroep van de CCR en de Europese Commissie, die tot taak heeft de regelgeving met betrekking tot de technische voorschriften voor de binnenvaartschepen te actualiseren (JWG-groep). Met de ter beschikking gestelde middelen kunnen in het bijzonder vertaal- en tolkwerkzaamheden worden gefaciliteerd, evenals de redactie van documenten.

De CCR heeft in de loop van de periode 2010-2011 ook contacten ontwikkeld met de vervoerscommissie van het Europees Parlement. Deze commissie is op 19 januari 2011 voor een bezoek in Straatburg ontvangen en het secretariaat van de CCR heeft op 31 augustus 2011 in Brussel deelgenomen aan een debat van de commissie Vervoer (TRAN). De uitwisseling van standpunten bleek voor beide partijen vruchtbaar te zijn.

B) Ontvangst door de plenaire vergadering van de actoren van de Europese binnenvaart

De CCR wenste de plenaire najaarszitting van 2010 een bijzondere dimensie te geven. Bij deze vergadering is namelijk de administratieve regeling voor de wederkerige erkenning van de dienstboekjes goedgekeurd, evenals verschillende overeenkomsten voor de erkenning van vaarbewijzen. Bovendien heeft de CCR twee nieuwe waarnemersstaten verwelkomd, te weten Polen en de Republiek Servië.

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart wilde van de gelegenheid gebruik maken om het eerste deel van de plenaire vergadering te wijden aan haar betrekkingen met de waarnemersstaten en de internationale waarnemende organisaties voor een gemeenschappelijke bespiegeling over de mogelijkheden om hun samenwerking te intensiveren.

De binnenvaart is inmiddels actief in een steeds meer geïntegreerd Europees kader, zowel op het feitelijke, als juridische en economische vlak. Door deze ontwikkeling veranderen de activiteiten van de Commissie voor de Rijnvaart. Ook al blijft de Rijn de drukste waterweg in Europa, toch is de rivier volledig geïntegreerd in het Europese netwerk van bevaarbare waterwegen. De meeste onderwerpen die de CCR behandelt zijn niet alleen van belang voor de Rijnstaten, maar voor alle Europese staten die met de binnenvaart te maken hebben. De CCR wil haar activiteiten dan ook wijd openstellen voor de niet-lidstaten.

Zij wil ook de samenwerking met de Europese Unie intensiveren en is bereid om in het Europese belang nieuwe taken op zich te nemen. De Europese Commissie heeft in 2006 met NAIADES een uitgebreid promotieprogramma voor vervoer over vaarwegen geïntroduceerd. De CCR is zelf actief op de beoogde terreinen. De wederzijdse erkenning van de vaarbewijzen en dienstboekjes sluit aan op de doelstelling van de ontwikkeling van het menselijk kapitaal; de werkzaamheden die in het kader van de JWG door de CCR en de Europese Commissie zijn uitgevoerd op het gebied van technische voorschriften zijn een sleutelzaak voor de modernisering van de vloot; de verbetering van de voorwaarden voor de toegang tot de markt omvat noodzakelijkerwijs ook de Rijnmarkt, evenals een discussie over de voorwaarden voor een loyale concurrentie, waarbij het sluiten van internationale privaatrechtelijke verdragen, waarvan de CCR een voorstander is, een belangrijke rol speelt. De acties die zijn gevoerd op het gebied van veiligheid en vermindering van de emissies en vervuilingen in het kader van onze activiteiten versterken het imago van de binnenvaart.

Ten slotte heeft de CCR haar wens kenbaar gemaakt haar relaties met andere rivierencommissies, met de internationale commissies voor de bescherming van de Rijn en de Donau en met de VN/ECE voort te zetten en te versterken.

Deze verschillende werkzaamheden die door de CCR zijn geleid liggen in lijn met een algemene strategie die zowel het belang dient van de lidstaten van de CCR als dat van de andere staten die belang hebben bij de binnenvaart, evenals voor de EU.

Ook al zijn de plenaire vergaderingen in principe beperkt tot de delegaties van de lidstaten, de waarnemerstaten en de internationale waarnemende organisaties, op de voorjaarszitting van 2011, die op uitnodiging van de Belgische regering bij wijze van uitzondering te Brussel is gehouden, kon een ontmoeting plaatsvinden tussen alle vertegenwoordigende organisatie van de binnenvaart die door de CCR zijn erkend.

Bij deze gelegenheid heeft de voorzitter van de Centrale Commissie, de heer Geert van Keer, vastgesteld dat de relaties van de CCR met de beroepsorganisaties van de binnenvaart ver terug gaan in de tijd en dat het feit dat de Centrale Commissie hen het officiële statuut van organisatie verleent, deze beroepsorganisaties de mogelijkheid biedt om deel te nemen aan commissies en werkgroepen van de CCR, evenals aan de raadgevende conferentie en verschillende werkgroepen, ronde tafels en colloquia die door onze organisatie worden georganiseerd.

Hij voegde eraan toe dat de Centrale Commissie al sinds lange tijd niet eenvoudigweg een organisatie is die de Rijnoverstaten bijeen brengt.

Ook al is zij de instantie die historisch belast is met het beheer van de Rijnvaart, zij doet zich ook gelden als een internationale organisatie die gewijd is aan de gehele Europese binnenvaart, die verder reikt dan de Rijn. De vergadering in Brussel is een uitdrukking van deze dimensie.

Deze volledige betrokkenheid bij de Europese binnenvaart wordt bovendien gekenmerkt door het feit dat de overgrote meerderheid van de vraagstukken die tegenwoordig in de CCR worden besproken voor de hele binnenvaart van belang is.

C) Samenwerking met internationale waarnemende organisaties

De CCR tracht de banden met de andere internationale Europese organisaties die actief zijn op het gebied van de binnenvaart te versterken:

- Met de VN/ECE, de Donaucommissie en de commissies van de Moezel en de Sava worden de gemeenschappelijke werkzaamheden voortgezet voor een nieuwe tekst van de CEVNI met betrekking tot de verkeersregels.

- met de Moezelcommissie is in november 2011 een samenwerkingsovereenkomst gesloten met betrekking tot de samenwerking op het gebied van de marktobservatie.

D) Erkenning van nieuwe waarnemerstaten

Gedurende de periode 2010-2011 heeft de CCR de status van waarnemerstaat toegekend aan Polen (2010-II-2) en aan Servië (2011-II-2). Het secretariaat van de CCR heeft ook contacten gelegd met Kroatië.

E) Overeenkomsten met verschillende Europese staten over de erkenning van de vaarbewijzen en de dienstboekjes

(zie punt I-C-1 hierboven)

F) Internationale discussies over de ontwikkeling van het privaatrecht voor de binnenvaart

Gedurende de periode 2010-2011 hebben onder de vlag van de CCR verschillende bijeenkomsten plaatsgevonden van de werkgroep van regeringsdeskundigen ter voorbereiding van een diplomatieke conferentie voor de herziening van het Verdrag inzake de aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI). Deze werkzaamheden mondden in het najaar van 2011 uit in een herzieningsvoorstel. De herziening beoogt in het bijzonder :

- de toegang tot het verdrag van staten die geen lidstaat van de CCR zijn te vergemakkelijken;
- de aansprakelijkheidsplafonds te wijzigen;

De Diplomatieke Conferentie is voor het 2^e halfjaar van 2012 gepland.

G) Overige activiteiten

Tijdens het PLATINA-congres "Barge to Business" in Antwerpen eind 2010 kreeg de voorzitter van de CCR de gelegenheid de rol van de CCR te presenteren aan een breed internationaal publiek van actoren in de binnenvaart.

VI) Ontwikkeling van de vaaromstandigheden op de Rijn

Tot de meest wezenlijke bevoegdheden van de CCR behoren de follow-up en de evaluatie van de werkzaamheden op de Rijn om zich ervan te overtuigen dat de vaaromstandigheden verder worden verbeterd. In dit kader zijn verschillende werkzaamheden ter verbetering hiervan aan de CCR bekendgemaakt en door haar onderzocht:

De vaaromstandigheden op de Rijn worden steeds beter en de vaarweg profiteert tegelijkertijd van een ecologische sanering! De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft met tevredenheid akte genomen van deze informatie die tijdens haar voorjaarszitting door twee lidstaten, Duitsland en Nederland, was verstrekt. De door deze staten uitgevoerde maatregelen garanderen de veiligheid en de goede orde van het verkeer over de belangrijkste binnenwaterweg van Europa, terwijl de hydromorfologische structuur werd verbeterd.

Het scheepvaartbedrijfsleven zal zeker tevreden zijn met de maatregelen voor de renovatie van de stuwdammen en sluisen en voor de uitbreiding van het aantal ligplaatsen. Uit ecologisch oogpunt zijn de volgende maatregelen waard om onder de aandacht te brengen: sedimentaanvulling en stabilisatie van de rivierbedding van de Rijn, bouw van hoogwaterbekkens bij Rees en een verlaging van kribben bij wijze van proef. Er is ook een verbinding met verschillende zijarmen in voorbereiding. Bovengenoemde maatregelen zijn conform de gemeenschappelijke aanbevelingen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn met betrekking tot de hydromorfologische maatregelen, die door beide "Rijncommissies" zijn goedgekeurd. Zij getuigen duidelijk van de doelstelling van de waterwegbeheerders om met aanzienlijke investeringen de duurzaamheid van de binnenvaart op de Rijn te waarborgen.

VII) Vraagstukken met betrekking tot de sociale zekerheid

Het secretariaat van de CCR voert het secretariaat van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor Rijnvaarders.

De toekomst van dit centrum en de overeenkomst met betrekking tot de sociale zekerheid is verschillende jaren onderwerp geweest van beraad en vraagstellingen.

Gedurende de periode 2010-2011 kon een begin van het antwoord op deze vragen worden gegeven. De inwerkingtreding van reglement 883/2004 werd in aanmerking genomen. Op basis van artikel 16 van dit reglement is tussen de lidstaten van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor Rijnvaarders een bijzonder overeenkomst tot stand gekomen die op 11 februari 2011 in werking is getreden om het aanknopingscriterium van schippers te definiëren voor de tenuitvoerlegging van het reglement voor de sociale zekerheid.

Bovendien heeft het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid de modaliteiten bepaald waarmee het zich zou kunnen ontwikkelen tot een plaats voor reflectie over vraagstukken met betrekking tot de sociale bescherming van de Europese schippers.
