



**ONTWERPVERSLAG
van de Raadgevende Conferentie van 9 oktober 2012
te Straatsburg**

Voorzitterschap: de heer VAN DER WERF, secretaris-generaal van de CCR

Aanwezigen:

DUITSLAND	De heer KAUNE De heer WEMPE De heer GERHARDT	Commissaris Commissaris Deskundige
BELGIË	Mevrouw VANLUCHENE De heer VERSCHUEREN De heer ARDUI	Commissaris Commissaris Plv. Commissaris
FRANKRIJK	De heer BEURAIN De heer MOREAU De heer GRIES	Commissaris Deskundige Deskundige
NEDERLAND	De heer TEN BROEKE De heer MULLER De heer MENSINK Mevrouw AUGUSTIJN De heer KWAKERNAAT	Commissaris Commissaris Plv. Commissaris Plv. Commissaris Deskundige
ZWITSERLAND	De heer DÜRLER De heer DE ZEEUW	Commissaris Deskundige
OOSTENRIJK	De heer BIRKLHUBER	
HONGARIJE	De heer MATICS	
TSJECHISCHE REPUBLIEK	De heer DABROWSKI	
ROEMENIË	De heer GRIGORE	
VERENIGD KONINKRIJK	De heer TOWNER	
SLOWAKIJE	De heer VANICEK	
AQUAPOL	De heer OBERLE	
EBU	De heer AUDERSET De heer RUSCHE De heer BOUR	
EDINNA	De heer MINTJES De heer GEBRAAD De heer BOLL	
ETF	De heer BRAMLEY	

ESO	De heer KESTER Mevrouw BECKSCHÄFER
EUROPESE COMMISSIE	De heer VANDERHAEGEN
SECRETARIAAT VAN DE CCR	De heren VAN DER WERF, PAULI, KRIEDEL, SAHA, HOFMANN, KORDZINSKI De dames ROMEU, TOURNAYE, HURBOURQUE, ESPENHAHN

1. Goedkeuring van de agenda
COA (12)a 2

De VOORZITTER opent de vergadering en begroet in het bijzonder de waarnemersstaten, de vakorganisaties en de vertegenwoordiger van de Europese Commissie, de heer Vanderhaegen. De agenda wordt goedgekeurd, waarbij echter besloten wordt de volgorde van de punten 3.1 en 3.2 om te keren. Punt 3.2 zal behandeld worden met de heer Vanderhaegen als covoorzitter.

THEMATISCH GEDEELTE
De situatie van varend personeel:
wat kan gedaan worden aan het personeelstekort in de binnenvaart?

2. Observatorium van de arbeidsmarkt

De heer KORDZINSKI geeft een presentatie waarin hij om te beginnen wijst op moeilijkheden zoals het personeelstekort, en dan vooral het tekort aan vakkrachten, alsook de ontoereikendheden in de analyses. In het tweede gedeelte gaat hij in op de structurele veranderingen van de markt als gevolg van de liberalisatie en uitbreiding van de markt, en de consequenties daarvan voor de sociale aspecten.

Samenvattend licht hij toe dat de toenemende concentratie en diversificatie van de markt kleinere, onafhankelijke bedrijven steeds meer in het gedrang brengt en de internationalisering en globalisering bovendien een extra hindernis vormt voor de wederzijdse erkenning van beroepskwalificaties en diploma's. Wil men de veranderingen op de arbeidsmarkt meten, onderzoeken en in de tijd volgen, zijn daar dus dienovereenkomstige analysetools voor nodig.

3. Bevordering van het vrije verkeer van varend personeel door de erkenning en modernisering van de beroepskwalificaties

3.1 Wederzijdse erkenning: eerste balans

a) Tenuitvoerlegging van de administratieve overeenstemmingen voor de wederzijdse erkenning van vaarbevoegdheidsbewijzen en dienstboekjes: eerste balans

Mevrouw Tournaye wijst erop dat sinds 2008 met zeven landen die geen lid zijn van de CCR administratieve overeenkomsten voor de wederzijdse erkenning van vaarbewijzen zijn gesloten. Verder is er in december 2010 een multilaterale administratieve overeenkomst gesloten over de wederzijdse erkenning van schippersdienstboekjes, die in juli 2011 van kracht geworden is. Deze overeenkomst verbindt de CCR met de bovengenoemde zeven landen (Roemenië, Bulgarije, Tsjechische Republiek, Slowakije, Polen, Hongarije en Oostenrijk). Twee andere staten (Servië en het Verenigd Koninkrijk) hebben onlangs contact opgenomen met het secretariaat en te kennen gegeven dat zij zich bij dit proces willen aansluiten, zodat de door hen afgegeven documenten en diploma's ook op de Rijn erkend kunnen worden.

De erkenning is uitgesproken op grond van gelijkwaardige voorwaarden voor de afgifte, die voornamelijk aan de hand van de wettelijke voorschriften en examenprogramma's werden onderzocht.

Nu zouden er zo snel mogelijk regelingen getroffen moeten worden waardoor een convergentie van de praktische uitvoering kan worden gewaarborgd, zodat zeker is dat voor de afgifte gelijkwaardige voorwaarden gelden.

Hiervoor zijn met name regelmatige, gezamenlijke bijeenkomsten van de examencommissies voorzien. Deze bijeenkomsten hebben binnen de CCR al traditie. Zij worden in de regel om de twee of drie jaar georganiseerd en bieden de examencommissie de gelegenheid ervaringen uit te wisselen en praktische aspecten op elkaar af te stemmen. Voortaan zullen deze vergaderingen voor een grotere deelnemerskring openstaan, zodat de examencommissies van alle bij de administratieve overeenkomsten betrokken landen bijeen kunnen komen.

Verder wordt overwogen een centrale databank in te richten die alle bevoegde autoriteiten toegang moet bieden tot bepaalde gegevens over de afgegeven documenten en hun geldigheid.

Tot slot is het de bedoeling de voorwaarden voor de intrekking van vaarbewijzen of de oplegging van een vaarverbod vanwege herhaalde overtredingen van de voorschriften, te preciseren en harmoniseren.

Mevrouw TOURNAYE verzoekt de vakverenigingen en AQUAPOL om hun mening en opmerkingen over de praktische problemen die zich eventueel bij de omzetting hebben voorgedaan, alsmede voorstellen voor de verbetering van het huidige mechanisme.

De heer RUSCHE hoopt dat de examencommissies op korte termijn bijeen zullen komen. Dankzij de bijdrage van de CCR is er veel bereikt voor de erkenning van vaarbewijzen en dienstboekjes en kon ook de samenwerking tussen de autoriteiten worden verbeterd, maar nog niet alle regelingen konden overal tegelijkertijd worden geïmplementeerd en aanvaard.

Hij verwijst bovendien naar de discussie die in vakkringen gevoerd wordt over de vraag of het schippersdienstboekje meer is dan het bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid en of ook het aspect van de vaartijden een rol zou moeten spelen.

Hij pleit wat dit betreft om meer informatie, met name op de website van de CCR, waardoor het mogelijk is meer antwoorden te vinden op de vragen van de vakorganisaties, naast meer transparantie, om de controlerende autoriteiten en het bedrijfsleven meer zekerheid te bieden met betrekking tot de erkenning van de documenten.

Hij beklemtoont dat ondanks de wederzijdse erkenning meer harmonisatie nodig is, waarbij echter prioriteiten gesteld zullen moeten worden.

De heer MINTJES legt er de nadruk op dat de wederzijdse erkenning van examens een zekere standaardisatie vereist, die echter nog niet bereikt is daar er een zekere willekeur heerst, hetgeen riskant en niet aanvaardbaar is.

b) Voortzetting van het proces van de wederzijdse erkenning: waar liggen de prioriteiten?

Mevrouw TOURNAYE bericht over de instelling van een nieuwe werkgroep met de naam "Deskundigengroep voor de modernisering van beroepskwalificaties", afgekort MQ/G. Deze werkgroep is op 9 oktober in de namiddag voor de eerste keer bijeengekomen. Bij die gelegenheid werden drie doelen overeengekomen:

1. ervoor zorgen dat de administratieve overeenkomsten efficiënt worden omgezet en, indien nodig, maatregelen treffen voor de verbetering van de tenuitvoerlegging;
2. het proces van de wederzijdse erkenning voortzetten, en wel op de eerst plaats die van de beroepskwalificatie van matroos, een thema dat door de meerderheid als prioritair werd aangewezen;
3. modernisering van de vereisten en invoering van nieuwe methoden (simulators etc.).

Vanwege de reeds tot stand gekomen erkenningen is een nauwe samenwerking tussen de CCR en deze landen onontbeerlijk: de huidige vereisten moeten in overleg worden aangepast, omdat anders de harmonisatie in het geding zou kunnen komen.

In totaal gaat het hier om vijftien Europese landen die belangrijke binnenvaartactiviteiten hebben en de omvang van de werkgroep valt daarom te overzien.

Samenvattend stelt mevrouw TOURNAYE vast dat men het erover eens is dat verdere harmonisatie wenselijk is, maar nu in de praktijk nog moet blijken of het proces van de wederzijdse erkenning daartoe de sleutel biedt. Alles bij elkaar genomen heeft ook de Europese Commissie baat bij een verdere harmonisatie. Als zwaartepunten voor de werkzaamheden noemt zij:

- schippersvaarbewijzen,
- schippersdienstboekjes,
- opleiding/beroepskwalificaties.

Bij dit laatste punt moet onderzocht worden hoe er met nationale verschillen moet worden omgegaan; wellicht zou een harmonisatie binnen een communautair rechtskader zich moeten beperken tot een onderscheid tussen management- en operationeel niveau.

3.2 Totstandkoming van een toekomstig Europees kader voor de beroepskwalificaties in de binnenvaart: presentatie en coördinatie van de lopende werkzaamheden

De heer VANDERHAEGEN bedankt om te beginnen de heer van der Werf voor de uitstekende samenwerking met de CCR. Aangezien NAIADES I binnenkort afloopt, wordt er momenteel nagedacht over de voortzetting en is er een tussentijds document in de vorm van een werkdocument opgesteld met de titel "Op weg naar NAIADES II", dat de belangrijkste maatregelen bevat en in mei 2012 werd aangenomen. Voor de totstandbrenging van dit tussentijdse document zijn talrijke instanties geraadpleegd en daaruit is gebleken dat de stakeholders de beroepskwalificaties en kwalificatietitels uitermate belangrijk achten. Op grond hiervan is een Europees initiatief gelanceerd. Hij geeft een voorbeeld van enkele concrete maatregelen:

- opstelling van een voorstel op korte termijn voor de totstandbrenging van een wettelijk instrument voor de beroepskwalificaties en kwalificatiedocumenten;
- voortzetting van de reeds begonnen harmonisatie van de schippersvaarbewijzen in het licht van een mogelijke modernisering;
- bijeenbrengen van de betrokken partijen, d.w.z. de vertegenwoordigers van de lidstaten (hier aanwezig), het scheepvaartbedrijfsleven en de rivierencommissies, om gezamenlijk een uniform, allesomvattend, wettelijk kader op te zetten, waarin de belangrijkste vereisten voor de latere regelgeving vervat zijn; hierbij moet dubbel werk vanwege te weinig overleg of tekortschietende communicatie worden voorkomen. Het overleg met de CCR, die tevens deelnam aan de door de Europese Commissie op 24 september georganiseerde vergadering, is daarom van strategisch belang. Dit vormt het vertrekpunt voor de afstemming van werkzaamheden die een gemeenschappelijk doel dienen.

Het hiervoor op 24 september voorgestelde ontwerp bestaat uit twee delen: een deel met algemene wettelijke vereisten en een tweede deel, dat aanvankelijk leeg is maar uit bijlagen zal gaan bestaan, die in de toekomst opgesteld dienen te worden. Hij verwijst naar de tijdens de vergadering voorliggende documenten STF (12) 26 = MQ/G (12) 5 = COA (12) 3, waarin de uitgangspunten beschreven staan.

De Europese Commissie stelt voor het proces van de opstelling van een Europees reglementair kader in twee etappen op te splitsen.

Eerste etappe

De Europese Commissie zal voor het algemene rechtskader en de daarbij horende bijlagen een ontwerp tekst opstellen, waarbij de bijlagen in eerste instantie alleen in hoofdlijnen zullen worden uitgestippeld. Dit ontwerp zou voor december 2012 klaar moeten zijn. De impactanalyse zal tegelijkertijd met de opstelling van het wettelijk kader worden gelanceerd, zodat in het voorjaar van 2013 de „Impact Assessment Study“ kan worden afgerond.

Als de impact assessment positief uitvalt, wordt het voorstel in het voorjaar van 2013 aan het Europees Parlement en de Raad ter goedkeuring voorgelegd. Het voorstel moet uiterlijk in het eerste halfjaar van 2013 op tafel liggen, zodat het Europees Parlement zich nog voor het einde van deze legislatuurperiode daarover kan buigen.

Als het voorstel door beide instellingen in eerste lezing wordt aangenomen, kan de procedure nog voor het genoemde tijdstip, in oktober 2014 worden afgerond. Mocht daarentegen een tweede lezing nodig zijn, zal het voorstel in 2015 door het nieuw gekozen Parlement opnieuw bekeken moeten worden.

Mocht het voorstel niet in het voorjaar van 2013 kunnen worden voorgelegd, zou de behandeling van het voorstel door het Parlement en de Raad tot 2015 moeten worden uitgesteld. Voor de goedkeuring van wetsteksten moet, al naar gelang of deze in eerste of tweede lezing worden aangenomen, met één tot twee jaar worden gerekend. In dat geval zou het voorstel pas tegen 2016 of 2017 kunnen worden aangenomen, vooropgezet dat het dan nog als een prioritair doel wordt beschouwd.

In het kader van deze eerste etappe hoeft in de bijlagen alleen beschreven te worden wat de streefdoelen zijn, welke werkzaamheden daarvoor vereist zijn en welke parameters in acht genomen moeten worden. Zijn moeten voldoende informatie bieden om de wetgevende organen in staat te stellen, de beoogde doelen ook inhoudelijk te kunnen beoordelen; de uiteindelijke invulling zou dan later kunnen geschieden. De vertegenwoordiger van de Europese Commissie nodigt alle betrokken partijen uit, kenbaar te maken of zij bereid zijn een bijdrage te leveren aan de formulering van de hoofdlijnen voor bepaalde bijlagen.

Er is reeds een contract afgesloten met een consultantsfirma (PANTEA). In het contract is voorzien dat de vertegenwoordigers van EDINNA aan de inhoudelijke werkzaamheden en de impactanalyse/Impact Assessment Study zullen bijdragen. De middelen die op grond van dit contract ter beschikking zullen worden gesteld, kunnen ook gebruikt worden om werkzaamheden te financieren van personen die bereid zijn om bij te dragen aan de opstelling van de bijlagen in het kader van deze eerste etappe.

Tweede etappe

In de tweede etappe moeten de bijlagen in detail worden uitgewerkt. De Europese Commissie stelt voor deze werkzaamheden uit te besteden aan een andere instantie, waarin de regeringsdeskundigen van alle geïnteresseerde EU-lidstaten vertegenwoordigd zijn. De andere belanghebbenden bij de binnenvaart en met name de riviercommissies, sociale partners en vertegenwoordigers van opleidingsinstellingen zouden eveneens aan de werkzaamheden moeten deelnemen.

De Europese regeling zou dan naar deze door een derde instantie opgestelde normen moeten verwijzen. Deze standaards zouden trouwens de vorm van toepassingsvoorschriften („implementing acts“) moeten krijgen, zodat zij op Europees vlak door middel van een minder ingewikkelde procedure (bijvoorbeeld door middel van de comitologie) zouden kunnen worden aangenomen.

De heer VERSCHUEREN heeft begrip voor de beschreven aanpak in twee etappen, maar vraagt zich af of deze wel haalbaar is. Hij betwijfelt het of er een wettelijk kader tot stand kan worden gebracht zonder van te voren de details te kennen.

De heer MENSINK brengt naar voren dat de binnen het framework omschreven doelstelling het mogelijk zou moeten maken, onder andere voor de financiering een gedegen basis te leggen.

Mevrouw BECKSCHÄFER (ESO) vraagt wat de rechtsgrondslag zou kunnen zijn voor de bevoegdheid van de Europese Commissie om zich bezig te gaan houden met de harmonisatie van binnenvaartopleidingen.

De heer TOWNER vestigt er de aandacht op dat het hier om een zeer omvangrijk project gaat. Als voorbeeld noemt hij het meer dan negentig pagina's tellende document COA (12) 14, dat de eerste bijlage van de kaderregeling zou moeten gaan vormen. Verder wijst hij erop dat maatregelen op het vlak van de opleidingen met hoge kosten gepaard gaan. Hij vraagt zich af, of men zich bewust is van de grote financiële inspanning die dit vereist.

De heer VANDERHAEGEN antwoordt bij wijze van samenvatting dat hij er zich van bewust is dat deze aanpak niet eenvoudig is, maar gezien het einde van de ambtsperiode van het Parlement en de Commissie noodzakelijk om binnen het korte tijdsbestek één en ander te realiseren. Voor de nadere invulling is er nog een ander document relevant, dat het resultaat is van een onderzoeksinitiatief waar ook EDINNA bij betrokken was en de verschillende beroepsvaardigheden beschrijft. Op grond van deze voorbereidende werkzaamheden moeten nu voor bijlage I de hoofdpunten op een rijtje worden gezet (definitie van vakbekwaamheden, ongeveer één à twee bladzijden als samenvatting van de negentig bladzijden), die op hun beurt het vertrekpunt zullen gaan vormen voor de vaststelling van gemeenschappelijke normen.

De heer MOREAU vraagt naar de impactanalyse/Impact Assessment Study voor het geval er gedacht wordt aan een vervanging van RL 96/50 uit 1996 (bekwaamheden voor de verkrijging van een vaarbewijs) door het op 24 september voorgestelde wettelijk kader en hij wil graag weten, hoe dan te werk zal worden gegaan om de regeling uit te breiden tot andere beroepen en bemanningsleden, waarbij hij de erkenning van de beroepskwalificatie van matroos als voorbeeld noemt.

De heer KAUNE geeft te kennen dat hij weinig begrip heeft voor de door de Europese Commissie genoemde enorme tijdsdruk vanwege het einde van de huidige ambtsperiode; als de Europese Commissie zich tot kaderwetgeving beperkt, moet volgens hem de verhouding tussen de Europese Commissie en de CCR in heroverweging worden genomen. De tijdsdruk heeft onder andere bij de verzending van de documenten ertoe geleid dat er geen tijd meer was voor de vereiste afstemming binnen de ministeries.

Een bepaalde dynamiek valt weliswaar te begroeten, maar het moet vermeden worden dat door niet volledig uitgerijpte nieuwe regelgeving eerder rechtsonzekerheid dan duidelijkheid ontstaat.

De heer VANDERHAEGEN wijst erop dat het zeker niet de bedoeling is een kader zonder substantie te scheppen, maar dat nu eerst de belangrijkste vereisten moeten worden vastgesteld en de technische vereisten later, in een uitgebreider proces, ontwikkeld moeten worden; eventueel zou schriftelijk nog op opmerkingen en wijzigingsvoorstellen gereageerd kunnen worden. Het gaat hier om een geleidelijk proces waar alle partijen bij betrokken worden en snel tot de gewenste resultaten zou moeten leiden.

De heer MENSINK kan zich goed vinden in het voorstel van de Commissie. Volgens hem biedt dit niet alleen een kans om de beoogde harmonisatie in Europa snel tot stand te brengen, maar is het tevens een mogelijkheid voor de CCR om het middelpunt van de activiteiten te vormen.

De heer MOREAU sluit zich daarentegen aan bij het standpunt van de heer Kaune dat ondanks alle samenwerking en constructieve bijdragen de tijd te krap bemeten is.

De heer MINTJES voegt daar aan toe dat de harmonisatie op het gebied van scholing en opleidingen op grond van het internationale karakter van de binnenvaart in het licht van het personeelstekort nader onderzocht moet worden.

Mevrouw VANLUCHENE sluit zich ook aan bij de twijfels van Duitsland. Tegen de achtergrond van de modernisering van de schippersdienstboekjes en –vaartijdenboekjes door nieuwe technologie en al wat diens meer zij, is het volgens haar niet haalbaar om binnen een termijn van drie maanden de talrijke onbekende parameters in een wettelijk kader te integreren, te meer omdat dit samen met de technische bijlagen een goed functionerend stelsel moet opleveren. Zij werpt de vraag op in hoeverre binnen de Europese Commissie ook na het einde van een ambtsperiode een zekere continuïteit gewaarborgd is.

Ook de heer TOWNER is tegen een overhaaste handelwijze en stelt voor eerst het bedrijfsleven te polsen over wat naar hun mening op het vlak van scholing en opleiding nodig is.

De heer RUSCHE voegt daar aan toe dat de gevolgen voor het bedrijfsleven en de economische sector moeilijk in te schatten zijn en hij pleit daarom in plaats van een zo snel mogelijke, voor een zo goed mogelijke oplossing.

De VOORZITTER zegt dat het gaat om het opstarten van het proces en dat er dus vooralsnog geen besluiten worden genomen. Waar nu over gesproken wordt, zijn alleen de initiatieven voor de opstelling van een concreet voorstel. Het hele takenpakket omvat drie aspecten: a) een concrete doelstelling, b) de keuze van de instrumenten en de methode en c) de vastlegging van de organisatie op middellange en lange termijn (onder andere de structurele samenwerking tussen de EU-Commissie en de CCR). De twijfels die vanwege de krappe termijnen geuit worden, acht hij gerechtvaardigd, maar zij kunnen ook als extra aansporing dienen.

De heer VANDERHAEGEN is het helemaal met dit argument eens. Deze aanpak biedt het voordeel om eerst de hoofdlijnen uit te zetten, zonder door alle details, die later nog besproken kunnen worden, de hoofdlijnen uit het oog te verliezen. Volgend jaar zal er een voorstel van de Europese Commissie op tafel liggen. Er zal zeker tijd worden uitgetrokken voor een verdere fine-tuning. Indien mocht blijken dat het hele plan niet haalbaar is, zal het opnieuw doordacht moeten worden en zullen er conclusies getrokken moeten worden.

De heer BRAMLEY brengt daar tegenin dat de opstelling van beroepsprofielen op Europees vlak een proces is dat al zes jaar lang loopt en dat als resultaat van de laatste vergadering in Wenen in 2006 het rapport van negentig bladzijden tot stand werd gebracht. Verder wijst hij erop dat dit document de afgelopen jaren ook als STF-document beschikbaar was. Samenvattend stelt hij vast dat de sociale partners, deskundigen etc. al zeer veel werk hebben verricht en men zich kan afvragen, waar het wachten op is, voordat er beslissingen genomen kunnen worden.

De heer KESTER (ESO) pleit voor een snelle, wederzijdse erkenning van de beroepskwalificatie van matroos. Dit kan parallel aan de harmonisatie geschieden. In ieder geval moet de erkenning van de beroepskwalificatie van matroos nu zeker niet op de lange baan worden geschoven.

Mevrouw TOURNAYE merkt op dat de huidige aanwezigheid van alle betrokken partijen en met name die van de Europese Commissie en EDINNA, een goed begin is waardoor de hele discussie op gang kan worden gebracht.

De heer VANDERHAEGEN verzoekt de aanwezigen voor eind van de volgende week [19 oktober] feedback te leveren over het in document STF (12) 26 voorgestelde concept, alsmede om input voor de rapporteurs, zodat de voorgestelde bijlagen verder aangevuld kunnen worden.

Hij verzoekt het secretariaat om ondersteuning bij de coördinatie van de bijdragen voor de volgende vergadering.

De heer BIRKLHUBER vestigt er de aandacht op dat voor de opstelling van de bijlagen nog aandacht zal moeten worden geschonken aan de kwalificatieniveaus van de bemanning en de kwestie van de schippersvaarbewijzen voor de verschillende grootteklassen (op wens van de Donaucommissie). Zolang onduidelijk is, welke kwalificaties er zouden moeten komen, zal de formulering van de vereisten moeilijk zijn.

De VOORZITTER is het ermeê eens dat er inderdaad nog zeer veel aspecten opgehelderd moeten worden, maar dat een diepgaand onderzoek hier nu niet mogelijk is en eerder in een werkgroep zou moeten plaatsvinden.

De heer VANDERHAEGEN legt uit dat het hier voorliggende document een eerste, voorlopig ontwerp is. Na ontvangst van alle reacties eind van de week zal er een tweede, solider ontwerp worden opgesteld.

4. Verbetering van de sociale en professionele arbeidsomstandigheden van varende personeel (zie bijgevoegde presentatie)

Mevrouw TOURNAYE legt uit dat het tekort aan arbeidskrachten voornamelijk te wijten is aan de arbeidsomstandigheden. De sociale voorzieningen zijn voor een groot deel nationaal geregeld. Het Europese recht beperkt zich in feite tot voorschriften om te bepalen welk recht van toepassing is. Deze voorschriften stelen op het gangbare beginsel van het internationale privaatrecht dat de werknemer valt onder het recht van de staat waar hij op grond van zijn situatie de nauwste banden mee onderhoudt. Binnen het Europese recht zijn hiervoor criteria ingevoerd die zonder problemen toegepast kunnen worden op arbeidsactiviteiten die lokaal worden verricht, terwijl deze voor varende personeel, zoals de bemanning aan boord van een schip, niet adequaat blijken te zijn.

Op grond van dit probleem, dat zich met name in de transportsector en hier specifiek in de binnenvaart voordoet, hebben de belangenvertegenwoordigers van de binnenvaart besloten, voor de bepaling van het toepasselijk recht het voorschrift uit het Rijnvaartverdrag van 1979 te handhaven en het desbetreffende voorschrift van de nieuwe Europese Verordening 883/2004 over de coördinatie van de socialezekerheidsstelsel niet toe te passen. Hiervoor is overeenkomstig artikel 16 van Verordening 883/2004 een uitzonderingsovereenkomst gesloten.

De regeling voor de Rijn wijkt nu weliswaar af van het voorschrift in Verordening 883/2004, strookt echter volledig met de beginselen van het Europese recht, aangezien hierdoor het algemene, voor alle Europese toewijzingsvoorschriften geldende beginsel kan worden nagekomen dat de schippers toegewezen dienen te worden aan het socialezekerheidsstelsel van de staat waar zij op grond van hun situatie de nauwste band mee onderhouden.

In het voorschrift voor de Rijn wordt als criterium voor de toewijzing aan een nationaal sociaalzekerheidsstelsel uitgegaan van de zetel van de daadwerkelijke exploitant van het schip. De zetel van de daadwerkelijke exploitant wordt bepaald op grond van de Rijnvaartverklaring en de exploitantvergunning die door de lidstaten van de CCR overeenkomstig de CCR-toepassingsverordening 1984-I-3 en door de EU-lidstaten overeenkomstig Verordening 2919/85/EG worden verstrekt.

Een en ander neemt niet weg dat toch geverifieerd moet worden of deze regeling door alle bevoegde autoriteiten correct wordt toegepast, aangezien de voorschriften betrekkelijk oud zijn en het denkbaar is dat niet alle autoriteiten die deze documenten afgeven, precies begrijpen wat het doel ervan is. Dit geldt met name voor de nieuwe EU-lidstaten die hier weinig mee vertrouwd zijn.

De CCR en ook de Europese Commissie zijn in de CCR-lidstaten, respectievelijk EU-lidstaten begonnen met een onderzoek naar de modaliteiten voor de afgifte van de exploitantvergunning aan de hand van een vragenlijst. Dit onderzoek zal binnen het CASS en in het comité Binnenvaartrecht worden uitgediept. Het is de bedoeling uiteindelijk richtsnoeren op te stellen voor de afgifte van de exploitantvergunning, zodat op grond van dit document echt de "reële exploitant" van het schip kan worden vastgesteld.

Zodra vastgesteld en gewaarborgd is dat de regeling naar behoren werkt, kan deze tot de gehele Europese binnenvaart worden uitgebreid en kan deze ook worden benut om het toepasselijk arbeidsrecht te bepalen, op voorwaarde dat ook de sociale partners het daarmee eens zijn.

De heer RUSCHE begroet dit initiatief en zegt dat de CASS-staten een goed aanknopingspunt hebben gevonden. Hij is er een voorstander van, wanneer deze aanpak op grond van artikel 16 ook door andere landen in Europa zou worden gevolgd. Hij dankt het secretariaat voor de constructieve samenwerking tussen vakbonden, werkgevers en vertegenwoordigers van de sociale zekerheid en hoopt op voortzetting van de werkzaamheden in deze zin.

ALGEMEEN GEDEELTE

5. **Ligplaatsen en werfinfrastructuur voor tankschepen** COA (12) 1

De heer RUSCHE uit de vrees dat de noodhaven in Keulen-Mülheim verloren zal gaan, omdat deze plaats moet maken voor een ander gebruik van de locatie. Er zijn langs de Rijn nog maar weinig ligplaatsen waar ADN-schepen kunnen liggen en nog minder waar in geval van averij een reparatie kan worden doorgevoerd. Beide zijn echter in Keulen voorhanden. Hierdoor is deze haven van groot belang voor de Rijnvaart en vooral ook voor de tankvaart. In de door de CCR gelanceerde inventarisatie wordt te weinig rekening gehouden met de noodhavens. De huidige infrastructuur zou op zijn minst behouden moeten blijven, sterker nog, men zou eerder een verdere uitbreiding in overweging moeten nemen. Daarom verzoekt hij de CCR zich hard te maken voor het behoud van de bestaande infrastructuur. Hij stelt voor dat de CCR dit duidelijk in een brief tot uitdrukking brengt.

De heer WEMPE steunt het door de heer Rusche uiteengezette standpunt, aangezien de noodhaven in Keulen-Mülheim werkelijk van zeer groot belang is. De Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen, dus de waterwegbeheerders, hebben zich ook al ingezet voor het behoud van de noodhaven en zelfs voor een mogelijke uitbreiding tot twee-kegel-schepen. De WSV is in gesprek met de investeerder en de Industrie- und Handelskammer. Het zou zeer te begroeten zijn wanneer er ook ondersteuning van de kant van de CCR en het bedrijfsleven zou komen.

De heer PAULI deelt mee dat de komende vergadering van het Permanent Technisch Comité een goede gelegenheid biedt hierop te reageren en namens de CCR ondersteuning kenbaar te maken, waarbij ook overwogen kan worden, het bedrijfsleven en de betrokken overheidsinstanties een gelegenheid te bieden hun acties op elkaar af te stemmen.

De heer MENSINK werpt de vraag op of het Permanent Technisch Comité een mandaat hiervoor heeft. Wellicht zou het Voorbereidend Comité eerst een opdracht daartoe moeten geven.

De VOORZITTER legt uit dat het er in eerste instantie om gaat het standpunt van de CCR weer te geven en bij te dragen aan een snelle oplossing. Verder is dit een problematiek die voor alle binnenhavens relevant is, zodat een pleidooi met een krachtige ondersteuning belangrijk is. Een schrijven van het secretariaat lijkt hem wat dit betreft een adequaat middel.

6. **Informatie over enkele essentiële projecten die momenteel bij de CCR in voorbereiding zijn**

Mondelinge presentatie door het secretariaat

Volgens mevrouw BECKSCHÄFER moeten de overgangsbepalingen de hoogste prioriteit krijgen, aangezien de situatie bij talrijke particulieren schippers inmiddels rampzalig te noemen is. Wanneer de voorschriften van kracht zullen worden zoals nu voorzien, zullen vele, en dan vooral kleine bedrijven, gedwongen zijn hun bedrijf te sluiten. Daarom pleit zij ervoor het voorstel van de Nederlandse delegatie te volgen en binnen de CCR deze problematiek zo snel mogelijk te behandelen.

De heer PAULI wijst erop dat er in de werkgroep al eerste gesprekken hierover hebben plaatsgevonden, maar dat een snelle overeenstemming niet in zicht is. Het thema staat op de agenda van de vergadering van het RV-comité volgende week. Hij hoopt dat dan een aantal principiële beslissingen zal worden genomen, zodat de werkgroep daarna snel met concrete voorstellen kan komen.

De heer RUSCHE kan dit onderschrijven. Het voorstel van de Nederlandse delegatie biedt een mogelijke uitweg, hoewel de Nederlandse delegatie alleen gekeken heeft naar de overgangsbepalingen die in 2010 afliepen en niet die met als einddatum 2015. Hij dringt er daarom bij de delegaties op aan al tijdens de volgende vergadering een tijdsplan op te zetten. Hij is bereid met de CCR hierover een constructieve dialoog aan te gaan, zodat er voor de technische overgangsbepalingen alternatieven kunnen worden uitgewerkt.

De heer PAULI dankt voor het feit dat er op de urgentie van de problematiek is gewezen en de toezegging van het bedrijfsleven om bij te dragen aan een oplossing. Op grond van de discussie kondigt hij aan dat het wellicht zinvol zou zijn, het Nederlandse voorstel ook in het Comité Reglement van Onderzoek op de agenda te plaatsen.

Stillegging van de sluizen in de Bovenrijn

De heer KESTER vestigt de aandacht op de reparatie van de sluizen aan de Bovenrijn. In 2014 zijn er talrijke, gedeeltelijk maandenlange, stilleggingen van de sluizen gepland, in die mate dat het vervoer door de binnenvaart in gevaar dreigt te komen. Hij vraagt de CCR daarom welke maatregelen er gepland zijn.

De heer RUSCHE geeft ter overweging dat een eventuele averij, als één van de sluis kamers voor langere tijd gesloten is, meteen het risico met zich meebrengt dat de hele scheepvaart op de Bovenrijn stil komt te liggen.

De heer GRIES legt uit dat de Service de la Navigation in Straatsburg in 2013 zal worden gesloten en de meeste van de oudere sluizen in de Bovenrijn door EDF worden beheerd. EDF ziet zich hier voor omvangrijke en complexe taken gesteld. De specifieke vergadering die gewijd is aan de stillegging van de sluizen heeft tot doel, de met de sluiting gepaard gaande problemen te bespreken.

De VOORZITTER verwijst naar een gesprek geruime tijd terug, met de Franse delegatie en EDF, van 2009 betreffende een beter beheer van de sluizen en planning van de reparaties. Mocht nu blijken dat dit niet voldoende is, zou in het Permanent Technisch Comité onderzocht kunnen worden of er opnieuw initiatieven ontplooid moeten worden. In ieder geval is het voor de CCR van groot belang om ervoor te zorgen dat de binnenvaart ook tijdens de onderhoudswerkzaamheden aan de sluizen in de Bovenrijn doorgang kan vinden.

De heer SAHA voegt toe dat tijdens de vorige vergadering van de werkgroep TP/G, waar ook het bedrijfsleven bij aanwezig was, het overleg over de stillegging van de sluizen ter sprake is gekomen. De CCR staat in nauw contact met de desbetreffende autoriteiten. Zodra het verslag van de vergadering over de stilleggingen van de sluizen door de Franse autoriteiten beschikbaar is, zal dit worden doorgestuurd aan TP en TP/G en kunnen de delegaties en het bedrijfsleven de concrete informatie nogmaals bekijken. Eventuele problemen worden bovendien regelmatig in het Permanent Technisch Comité besproken.

De heer TEN BROEKE beklemtoont dat de Nederlandse delegatie niet over de gang van zaken geïnformeerd is en stelt voor, dit onderwerp - gezien de hoge prioriteit - ook in het Voorbereidend Comité te behandelen.

De heer BEAURAIN legt uit dat de stillegging van de sluizen enkele jaren van te voren gepland en aangekondigd wordt. Hij is er zich van bewust dat het stilleggen van de sluizen nogal wat stof doen opwaaien bij het binnenvaartbedrijfsleven. Hij is graag bereid, het onderwerp in alle openheid in het Comité PRE te bespreken.

De VOORZITTER zegt toe dat de principiële aspecten in het Comité PRE voorgedragen kunnen worden en de technische aspecten in het Permanent Technisch Comité, waar overigens ook het bedrijfsleven bij aanwezig zal zijn.

7. Diversen

De heer MATICS van de Hongaarse delegatie brengt het probleem te berde van de wederzijdse erkenning van dienstboekjes. Door het van kracht worden van deze overeenkomst komt het voor dat Hongaarse schippers door de Duitse of Nederlandse autoriteiten worden afgewezen (artikel 5.2). In tegenstelling tot de vroegere situatie, doen zich nu problemen voor.

Mevrouw TOURNAYE antwoordt hierop dat dit onderwerp op de volgende vergadering van de werkgroep MQ/G zal worden behandeld, aangezien de uitvoering van de overeenkomst hier inderdaad tot problemen leidt. Zij verzoekt de Tsjechische, Hongaarse en Slowaakse delegatie voor de volgende vergadering een schriftelijke mededeling voor te bereiden, zodat er dan spijkers met koppen geslagen kunnen worden.

Mevrouw AUGUSTIJN verzoekt het secretariaat naar aanleiding hiervan om nog voor de vergadering in januari één en ander schriftelijk (per e-mail) te doen toekomen, zodat men zich van te voren over de problematiek kan buigen.

De VOORZITTER acht dit een goed voorstel. Alvorens hij de vergadering sluit, dankt hij de Europese Commissie, die voor de eerste keer aanwezig was, voor haar deelname. Hij is van mening dat de aanwezigheid van een vertegenwoordiger van de Europese Commissie bijdraagt aan een beter contact met het bedrijfsleven en hij zou het begroeten wanneer de Europese Commissie ook in de toekomst zou deelnemen.
