PRE (15) 34
20 november 2015
Or. nl fr/de/nl

VOORBEREIDEND COMITÉ

Balans van het Nederlands voorzitterschap van de CCR 2014-2015

Mededeling van het Nederlands voorzitterschap

De activiteiten van het Nederlands voorzitterschap waren met name gericht op samenwerking met de Europese Commissie, modernisering van regelgeving, vergroening van de binnenvaart en het beheersen van de crisis in de binnenvaart .

Samenwerking met de Europese Commissie

> *Oriëntaties van het voorzitterschap:*
> *De Nederlandse delegatie beschouwt het als haar taak om de in deze overeenkomst[1] gestelde doelen verder uit te werken en in samenwerking met de Europese Commissie en alle andere betrokken actoren verdere stappen te zetten om te komen tot een uitgebalanceerde structuur waarin standaarden voor de binnenvaart in geheel Europa worden uitgewerkt.*

Gedurende het Nederlands voorzitterschap is intensief gewerkt aan de totstandkoming van een nieuw Comité dat kan werken aan standaarden op het gebied van technische eisen aan schepen, alsmede op het gebied van bemanningseisen en beroepskwalificaties. Uiteindelijk is in juni 2015 bij besluit van de CCR het Comité CESNI ingesteld. In dit comité hebben de lidstaten van de CCR alsmede de lidstaten van de EU zitting. Bovendien mag een groot aantal non-gouvernementele organisaties aan de vergaderingen van CESNI deelnemen, om op die manier het draagvlak voor de standaarden van CESNI te garanderen.

Afspraken zijn gemaakt over de secretariële ondersteuning van CESNI door het secretariaat van de CCR, alsmede over de financiering hiervan door de Europese Commissie. In het najaar van 2015 is CESNI van start gegaan en kon de eerste technische standaard worden vastgesteld. Bovendien is een begin gemaakt met het opstellen van een werkprogramma voor de periode 2016-2018. Dit zal naar verwachting begin 2016 worden vastgesteld.

Daarnaast zijn opnieuw afspraken gemaakt met de Europese Commissie over de uitvoering van de marktobservatie.

Modernisering van regelgeving

a) Bemanning

Oriëntaties van het voorzitterschap:
Evenals dat voor het Franse voorzitterschap het geval was, zal de modernisering van het kwalificatiesysteem voor varend binnenvaartpersoneel een absolute prioriteit zijn. (…) Van belang is te bezien of de huidige, al weer wat oudere, regelgeving voor de samenstelling van de bemanning, de vaar- en rusttijden en de daarvoor benodigde handhavingsmiddelen, de binnenvaart wellicht onnodig in haar concurrentiekracht belemmert. Daarom wil Nederland met prioriteit onderzoeken of deze regelgeving nog wel past bij de hedendaagse eisen aan de bedrijfsvoering, de nieuwe technische mogelijkheden en de gewijzigde arbeidsmarktsituatie in de binnenvaart.

[1] Administratief arrangement van 22 mei 2013

Wat betreft de regelgeving voor de samenstelling van de bemanning en de vaar- en rusttijden heeft de Rondetafel over dit onderwerp in 2014 duidelijk gemaakt dat zowel de vertegenwoordigers van de CCR-landen als de Sociale Partners en handhavende instanties modernisering van deze regelgeving noodzakelijk vinden. Inmiddels is door de Sociale Partners een aantal voorstellen gedaan voor aanpassingen die op korte en middellange termijn zouden kunnen worden gerealiseerd. Daarnaast wordt thans in samenwerking tussen de CCR en de Sociale Partners bezien hoe een meer fundamentele wijziging van deze regelgeving vorm kan krijgen.

Voor het wederzijds erkennen tussen de CCR en derde landen van door middel van een schoolopleiding verkregen beroepskwalificaties, is er een CCR-procedure tot stand gekomen. De Platina-competentietabellen maken van deze procedure deel uit. Ze zijn van wezenlijk belang om tot een goede vergelijking tussen de opleidingen van de Rijnvaartscholen en die van derde landen te kunnen komen. Toepassing van deze procedure heeft inmiddels geleid tot de wederzijdse erkenning van aan de school te Decin in Tsjechië, de school CERONAV in Roemenië, en de in de CCR-landen behaalde matrozendiploma's.

Beroepskwalificaties is één van de onderwerpen die in EU verband zijn opgepakt, en in CESNI verder zullen worden uitgewerkt. Naar verluidt zal de Europese Commissie eind 2015 het voorstel voor een nieuwe richtlijn presenteren. Aan dit voorstel zullen o.a. de Platina-competentietabellen ten grondslag liggen.

b) Eenduidige standaard technische regelgeving

<u>Oriëntaties van het voorzitterschap:</u>
Gelijktijdig met het werk aan een eenduidig juridisch kader dat de samenwerking tussen de CCR en de EU bezegelt, moet op het gebied van de technische regelgeving een eenduidige technische standaard worden uitgewerkt gebaseerd op het huidige ROSR en bijlage II bij Richtlijn 2006/87/EG.

Onder leiding van het secretariaat van de CCR heeft een groep bestaande uit experts uit Frankrijk, Nederland, Oostenrijk en het Verenigd Koninkrijk gewerkt aan een vergelijking tussen het ROSR en bijlage II bij richtlijn 2006/87/EG. Op basis van deze vergelijking heeft de expertgroep een voorstel uitgewerkt voor een technische standaard. Dit voorstel is besproken in de gemeenschappelijke werkgroep van de CCR en de EU (JWG). Nadat JWG de laatste openstaande discussiepunten had gedefinieerd in september 2015, heeft voornoemde expertgroep, aangevuld met experts uit Duitsland en België, de ontwerpstandaard voltooid in oktober 2015. Nadat een speciaal daartoe ingestelde werkgroep onder CESNI de ontwerpstandaard akkoord had bevonden en de coördinatieprocedure binnen de EU doorlopen was, kon de standaard op 26 november door CESNI worden aangenomen.

<u>Vergroening van de binnenvaart</u>

<u>Oriëntaties van het voorzitterschap:</u>
Een van de belangrijkste aandachtspunten is een alomvattend kader te vormen voor het gebruik van LNG als brandstof voor binnenvaartschepen. Elk bevoegd Comité van de CCR zal op haar eigen deelterrein een robuust regelgevend kader moeten uitwerken om het gebruik van LNG als brandstof blijvend mogelijk te maken. Ook het gebruik van andere alternatieve brandstoffen, zoals waterstofgas, verdienen bijzondere aandacht.

Sinds maart 2013 is in diverse expertgroepen gewerkt aan voorstellen om de regelgeving van de CCR aan te passen aan de opkomst van LNG als brandstof voor binnenvaartschepen. Er zijn voorstellen ontwikkeld tot aanpassing van het ROSR, het Rijnvaartpolitiereglement en het Reglement Scheepvaartpersoneel. De diverse expertgroepen kenden een brede samenstelling met vertegenwoordigers uit delegaties van diverse lidstaten, alsmede erkende classificatiebureaus en havenautoriteiten. De expertgroepen werden op adequate wijze ondersteund door het secretariaat van de CCR.

De voorstellen van de diverse expertgroepen zijn behandeld in de bevoegde werkgroepen en Comités van de CCR en de EU (RP, STF, RV, alsmede RP/G, STF/G en JWG). Uit een raadpleging van het binnenvaartbedrijfsleven op 2 februari 2015 in het Palais du Rhin in Straatsburg bleek dat er veel draagvlak was voor de voorstellen. In juni 2015 heeft de plenaire vergadering van de CCR de voorstellen tot wijziging van het RPR en het RSP aangenomen. In december 2015 zal de plenaire vergadering naar verwachting het voorstel tot wijziging van het ROSR kunnen aannemen. Daarmee heeft de CCR de weg vrijgemaakt voor de uitrol van LNG als brandstof in de binnenvaart. De voorstellen zijn tevens opgenomen in de technische standaarden van CESNI.

Om verdere impulsen te geven aan de introductie van LNG werd op 8 oktober 2015 het *"LNG-Strategiesymposium Binnenvaart en Havens"* georganiseerd in Straatsburg. Uit de discussie kwam naar voren dat er veel belang wordt gehecht aan meer samenhang in de steun van de Europese Unie voor de ontwikkeling van LNG, waarbij de nadruk werd gelegd op de risico van strengere emissiegrenswaarden. Hoewel de huidige marktsituatie door de sterk gedaalde olieprijzen als moeilijk is aangemerkt, zou het globale overaanbod aan LNG op middellange tot lange termijn een goed voorteken voor het toekomstige concurrentievermogen van LNG kunnen zijn.

Beheersing crisis binnenvaart

> *Oriëntaties van het voorzitterschap:*
> *Versterking van de marktobservatie voor de binnenvaart door de CCR kan algemene data opleveren over marktontwikkelingen en aldus bijdragen aan de onderbouwing van investeringsbeslissingen door ondernemers. (…) Als onderdeel van dit aandachtsgebied streeft Nederland naar een permanente oplossing voor problemen die voorvloeien uit de afloop van de overgangstermijnen uit het ROSR.*

In oktober 2014 heeft in Brussel onder gezamenlijk voorzitterschap van het CCR-secretariaat en de Europese Commissie (DG Move) een rondetafelbijeenkomst plaatsgevonden, waaraan behalve de lidstaten ook diverse vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en andere stakeholders hebben deelgenomen. Doel was het bespreken van de ervaringen met de marktobservatie en het aanleveren van ideeën voor de nieuwe opzet van de marktobservatie. Deze ideeën zijn verwerkt in het nieuwe contract tussen de Europese Commissie en de CCR, dat naar verwachting eind 2015 gesloten gaat worden. Het secretariaat van de CCR gaat ook de komende jaren een marktobservatie uitbrengen in opdracht van de Europese Commissie. Daarbij zal gestreefd worden naar meer actualiteit in de informatie, o.a. door het regelmatiger digitaal uitbrengen van updates. Ook zal getracht worden meer prognoses in de observatie op te nemen, een wens van het bedrijfsleven. De lidstaten zullen gegevens aanleveren ten behoeve van de marktobservatie en onderzocht zal worden in hoeverre meer actuele informatie kan worden verzameld.

In 2014 heeft de CCR een permanente oplossing gevonden voor schepen die varen met stuurhuisruiten met een lichtdoorlatendheid van minder dan 75%. Onderzoek wijst uit dat bij benadering nog 30% van de binnenvaartvloot is uitgerust met groen getint stuurhuisglas. Dit glas heeft een lagere lichtdoorlatendheid. Deze lagere lichtdoorlatendheid vormt geen belemmering bij het varen overdag. Met enkele eenvoudige aanpassingen is ook veilige vaart 's nachts mogelijk. Voor de bestaande schepen is het ROSR hierop aangepast. Ten opzichte van de "oude" voorschriften ligt de investering per schip tussen de €5.000,- en €10.000,- lager.

Inmiddels zijn onderzoeken uitgevoerd naar de eisen aan autokranen, geluidsemissies, bijboten en ontluchtingsleidingen op brandstoftanks. Naar verwachting kan CESNI in 2016 concrete voorstellen behandelen.

***