

# TUSSENTIJD'S VERSLAG

December 2016

2018  
**vision** 



# OVERZICHT

<b>VOORWOORD</b> .....	5
<b>1. Veiligheid en betrouwbaarheid</b> .....	7
<b>2. Beroepsopleiding en -kwalificatie</b> .....	11
<b>3. Brandstofgerbruik en uitstoot van broeikasgassen</b> .....	15
<b>4. Emissie van verontreinigende stoffen in de atmosfeer en het water</b> .....	17
<b>5. Veranderende randvoorwaarden ten aanzien van het milieu</b> .....	21
<b>6. Logistieke ketens</b> .....	23
<b>7. Handhaving van sociale randvoorwaarden</b> .....	25
<b>8. Informatie</b> .....	27



**MILIEU**

**SAMENLEVING**

**ECONOMIE**

# VOORWOORD

Toen de Visie 2018 tijdens het congres in december 2013 werd aangenomen, heeft de CCR voor een periode van vijf jaar ambitieuze, maar realistische doelstellingen vastgelegd om een bijdrage te leveren aan de duurzame ontwikkeling van de binnenvaart op ecologisch, sociaal en economisch vlak.

De uitvoering van de doelstellingen van de Visie 2018 stond sinds december 2013 onder een goed gesternte. De ondertekening van de akkoorden op de Conferentie van Parijs in december 2015 door de Verenigde Naties (COP21) heeft alle initiatieven ter bevordering van een verantwoordelijke omgang met de resources en de duurzame ontwikkeling van de mondiale economie op de voorgrond geplaatst. De belangrijkste partners van de CCR hebben op hun beurt in deze periode bindende sociale en milieudoelstellingen vastgelegd voor het behoud van de milieuvriendelijkheid en concurrentiekracht van de binnenvaartsector, waar de gehele sector zich achter kan scharen.

Na twee en een half jaar werken aan de realisatie van deze doelstellingen is het daarom belangrijk om een pas op de plaats te maken en balans op te maken. Dit tussentijdse verslag laat zien welke activiteiten voor de Visie 2018 werden gerealiseerd, terwijl er echter ook een aantal gebieden worden geïdentificeerd waar de verwezenlijking complexer is en wellicht aanpassingen nodig zullen zijn om de resultaten voor 2018 te optimaliseren. **Dit verslag versterkt op deze wijze de wil van de bij de Visie 2018 betrokken partijen om de doelstellingen, die weliswaar ambitieus, maar haalbaar zijn, te realiseren.**

Het onderhavige verslag beschrijft de afgeronde of lopende activiteiten alsmede de internationale overeenkomsten die los staan van het CDNI en CASS sinds december 2013 op de 8 hoofdgebieden van de Visie 2018. Er wordt op gewezen dat er thans nog gewerkt wordt aan een aantal andere acties of dat sommige tijdelijk werden opgeschort.

“

In het jaar 2018 zou de positie van de binnenvaart als veilige vervoersdrager geconsolideerd moeten zijn en de betrouwbaarheid van de dienstverlening in lijn met de eisen die op de markt gesteld worden, verhoogd moeten zijn.

”



# Veiligheid en betrouwbaarheid

## **UNIFORME TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN**

In 2015 heeft de CCR een besluit aangenomen ter instelling van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden in de binnenvaart (CESNI). De instelling van dit nieuwe orgaan vloeit voort uit de wens van de Centrale Commissie en de Europese Unie om de governance op Europees vlak te versterken, met name daar waar het gaat om regelgeving voor de binnenvaart. In november 2015 heeft CESNI een eerste versie (2015/1) van de uniforme technische standaard voor binnenschepen in Europa (ES-TRIN) goedgekeurd. In deze standaard worden uniforme technische voorschriften vastgelegd die de veiligheid van binnenschepen moeten garanderen. De ES-TRIN-standaard is als zodanig niet rechtstreeks bindend. De standaard zal pas van toepassing zijn, wanneer de CCR, de Europese Unie en andere internationale organisaties, alsook de lidstaten van de CCR en de EU, daar in hun respectieve regelgeving naar verwijzen.

## **GUIDE OF GOOD PRACTICES OVER DE STABILITEIT VAN CONTAINERSCHEPEN**

Om de veiligheid in de Rijnvaart nog verder te verhogen en rekening houdend met de specifieke kenmerken van het containervervoer, heeft de CCR besloten om in nauwe samenwerking met het bedrijfsleven (EBU, ESO) en AQUAPOL, een guide of good practices te publiceren over de stabiliteit van containerschepen, waar het bedrijfsleven een voorstel voor uitgewerkt heeft. De rondetafelbijeenkomst in Bonn in 2013 heeft aangetoond dat er in het bedrijfsleven diverse good practices bestaan, om een mouw te passen aan de onnauwkeurigheden in de gewichten van de vervoerde containers. Het aantal ongelukken in verband met containers is dankzij deze best practices relatief gering. Dit is van groot belang, aangezien dergelijke ongelukken bijzonder ernstige gevolgen voor de scheepvaart kunnen hebben en zelfs tot volledige onderbrekingen kunnen leiden. De ontwerp tekst voor deze guide of good practices wordt momenteel in details besproken door de werkgroepen van de CCR en zou in 2017 beschikbaar moeten komen.

## **VERPLICHTE UITRUSTING MET INLAND AIS EN MET EEN VISUALISERINGSSYSTEEM VOOR ELEKTRONISCHE KAARTEN**

De CCR heeft artikel 4.07 van het Rijnvaartpolitierglement gewijzigd, waardoor de uitrusting met Inland AIS en Inland ECDIS in informatiemodus (of een vergelijkbaar visualiseringssysteem) verplicht wordt gesteld voor bepaalde typen schepen vanaf 1 december 2014. Dit Inland AIS-toestel moet permanent ingeschakeld zijn en mag uitsluitend in een zeer beperkt aantal situaties worden uitgeschakeld. Inland AIS, een systeem dat zijn oorsprong heeft in de zeevaart, verzendt de positie van een schip en een aantal andere



gegevens die van belang zijn voor de veiligheid, automatisch naar de andere schepen. Inland ECDIS is een systeem dat met behulp van een elektronische scheepvaartkaart voor de binnenvaart belangrijke informatie zichtbaar maakt. Dankzij AIS, kan ECDIS (of een vergelijkbaar systeem dat kaarten kan weergeven) ook informatie verstrekken over schepen die zich in de nabijheid bevinden. Als elk schip op de waterwegen over Inland AIS en Inland ECDIS (of een vergelijkbaar visualiseringssysteem) beschikt, kan elke schipper op zijn elektronische vaarkaat aflezen waar alle schepen zich bevinden, samen met de belangrijkste veiligheidsrelevante informatie. Deze twee technische voorzieningen in het kader van RIS leiden tot een significante verhoging van de veiligheid en vormen samen niet alleen een nuttig instrument voor de schipper om beslissingen te kunnen nemen, maar dragen tevens bij aan een betere verkeersafwikkeling.

### **UITBREIDING VAN DE ELEKTRONISCHE MELDPlicht TOT ALLE SCHEPEN DIE CONTAINERS VERVOEREN**

Wat de RIS betreft, heeft de CCR artikel 12.01 van het RPR met betrekking tot de meldplicht gewijzigd en deze nieuwe versie is van kracht geworden op 1 december 2015. Voorzien is met name een uitbreiding van de plicht tot elektronisch melden tot alle schepen die containers vervoeren. Op 1 januari 2010 werd een verplichting tot elektronisch melden op de Rijn ingevoerd voor schepen en samenstellen die meer dan 20 containers vervoeren of ten minste één container met gevaarlijke goederen. Dit besluit leidde tot een verlichting van de administratieve taken van schippers en het personeel van de verkeersposten, terwijl toch een hoog veiligheidsniveau in de Rijnvaart kon worden gewaarborgd. Gezien de voordelen van het elektronisch melden en het feit dat het systeem nu volledig operationeel is, heeft de CCR besloten deze verplichting vanaf 1 december van dit jaar uit te breiden tot alle schepen en samenstellen die containers vervoeren. Afgezien van de schepen die containers vervoeren, werkt de CCR ook aan een uitbreiding van de plicht tot elektronisch melden voor tankschepen.





“

In het jaar 2018 is het de bedoeling dat de binnenvaart over een arbeidsmarkt beschikt die de groeiende vraag aan goed gekwalificeerd personeel en op langere termijn de herbezetting van arbeidsplaatsen in verband met pensionering zal kunnen dekken.

”



# Beroepsopleiding en -kwalificatie

## **EEN CONGRES OVER DE MODERNISATIE VAN OPLEIDINGEN, BEROEPSKWALIFICATIES EN DE ATTRACTIVITEIT VAN BINNENVAARTBEROEPEN**

De Centrale Commissie onderneemt al verschillende jaren stappen om de opleidingen en kwalificaties van het scheepvaartpersoneel te moderniseren en de beroepen aantrekkelijker te maken om zo een adequaat aanbod aan arbeidskrachten te garanderen. Tijdens het congres “Bundelen van de competenties voor een duurzame binnenvaart” in 2013 stonden de schippers dan ook centraal.

## **WEDERZIJDSE ERKENNING VAN BEROEPSKWALIFICATIES DOOR ZEVEN LANDEN DIE GEEN LID ZIJN VAN DE CCR**

De CCR werkt volledig vanuit een Europees perspectief en is overgegaan tot de wederzijdse erkenning van de beroepskwalificaties van de CCR-lidstaten en zeven niet-lidstaten. De CCR heeft eveneens vaarbewijzen, vaartijden en dienstboekjes erkend en meer recentelijk ook beroepsopleidingen en vaartijdenboeken.

## **MODERNISATIE VAN DE REGELGEVING MET BETREKKING TOT VAARSIMULATOREN, LNG, LICHAAMELIJKE EN GEESTELIJKE GESCHIKTHEID EN COMPETENTIETABELLEN**

De CCR heeft bovendien belangrijke voorbereidende werkzaamheden verricht met het oog op de modernisering van de regelgeving met betrekking tot in het bijzonder de vaarsimulatoren, LNG (Besluit 2015-I-7), de lichamelijke en geestelijke geschiktheid en de competentietabellen. De aanvullende opleiding voor de bemanning aan boord van een schip dat op LNG vaart, is dan ook gericht op een scholing en toetsing van vaardigheden en omvat een theoretisch en praktijkgedeelte, alsook een examen.

Deze werkzaamheden zullen ook hun beslag krijgen in de regelgeving van de Europese Unie. Op 18 februari 2016 heeft de Europese Commissie namelijk haar voorstel voor een richtlijn betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart en tot intrekking van de Richtlijnen 96/50/EG en 91/672/EEG gepubliceerd. Dit voorstel werd aan de Raad van ministers van Vervoer voorgelegd en de Raad heeft op 7 juni 2016 een algemene oriëntatie aangenomen.

De standaarden met betrekking tot de beroepskwalificaties zullen voortaan in het Comité CESNI worden opgesteld, waar de knowhow van de CCR en de betrokken EU-lidstaten wordt gebundeld.



## **ORGANISATIE VAN EEN RONDETAfelBIJeenKOMST OVER DE MODERNISATIE VAN DE BEMANNINGSVOORSCHRIFTEN**

Met betrekking tot de bemanning van schepen, de vaar- en rusttijden en het gebruik van nieuwe technologie ter verbetering van de controles heeft de CCR in november 2014 een rondetafelconferentie met de sociale partners georganiseerd die enerzijds, op korte termijn, heeft geleid tot aanpassingen in de regelgeving om de bestaande regels te versoepelen. Anderzijds is duidelijk geworden dat er op middellange termijn breder onderzoek zou moeten worden gedaan naar de manier waarop de arbeidsbelasting in de binnenvaart in de loop van de tijd veranderd is. De sociale partners zouden hierbij de leiding kunnen nemen.

## **NIEUWE ONTWIKKELINGEN OP HET VLAK VAN DE VEREISTE TALENKENNIS**

Met betrekking tot de vereiste talenkennis, die van belang is om de communicatie in en dus ook de veiligheid van de binnenvaart te verbeteren, heeft de werkgroep Politierglement, met steun van het Comité Politierglement, een beperkt aantal zinnen geïdentificeerd die beschouwd kunnen worden als “minimumtalenkennis”. De zinnen hebben betrekking op situaties die voor de veiligheid van de scheepvaart de grootste risico’s met zich meebrengen. Deze zinnen zullen in het regionale deel van het Handboek voor de radiocommunicatie worden opgenomen, ter vervanging van de reeds in paragraaf vier van het Handboek bestaande volzinnen.



“

In het jaar 2018 zal de binnenvaart door een geringer brandstofverbruik en afgenomen emissies van broeikasgassen naar verwachting in nog hogere mate bijdragen aan maatregelen tegen de klimaatverandering.

”



# Brandstofgerbruik en uitstoot van broeikasgassen

De CCR is voornemens zich toe te leggen op het vaststellen van doelen op lange termijn en een afgestemde aanpak voor het verminderen van het brandstofverbruik en de uitstoot van broeikasgassen, en zal dit op het werkprogramma voorzien.

“

In het jaar 2018 zal de binnenvaart door verder afgenomen emissies van schadelijke stoffen afkomstig van de voorstuwingsinstallatie en door een verbeterde omgang met ladingrestanten in versterkte mate hebben bijgedragen aan een betere kwaliteit van water en lucht.

”





# Emissie van verontreinigende stoffen in de atmosfeer en het water

## **REGLEMENTAIR KADER VOOR HET GEBRUIK VAN LNG ALS “REGULIERE” BRANDSTOF**

De CCR heeft haar reglementair kader aangepast om vloeibaar aardgas (LNG) in de Rijnvaart naast diesel als een “reguliere” brandstof te gebruiken. Uit verschillende nationale en Europese onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten is naar voren gekomen dat vloeibaar aardgas (LNG) voor de binnenvaart als een zeer geschikte brandstof kan worden beschouwd. De prijs per energie-eenheid is vrij laag, de calorische waarde hoog en bij verbranding is deze brandstof in principe klimaat- en milieuvriendelijker. Nadat in het kader van proefprojecten ervaring was opgedaan met binnenschepen die LNG als brandstof gebruiken, heeft de CCR in 2015 een juridisch kader voor LNG tot stand gebracht door in het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR), het Rijnvaartpolitierglement (RPR) en het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) hoogstaande standaarden op te nemen die niet alleen de veiligheid van de binnenvaart garanderen, maar ook technologische innovatie bevorderen. In oktober 2015 werd bovendien de rechtszekerheid verder verhoogd door de publicatie van de versie 1.0 van de standaard voor de checklist voor het bunkeren van LNG met behulp van een tankwagen. De CCR bekrachtigt hierdoor haar actieve rol bij de totstandkoming van een reglementair kader voor het gebruik van LNG als brandstof voor binnenvaartschepen en steunt op deze wijze de inspanningen van het bedrijfsleven om te komen tot een reductie van de schadelijke stoffen en de uitstoot van broeikasgassen.

## **OVERWEGINGEN IN HET LICHT VAN DE EUROPESE REGELGEVING INZAKE VERONTREINIGENDE EMISSIES VAN NIET VOOR DE WEG BESTEMDE MOBIELE MACHINES**

De CCR heeft ook de werkzaamheden in de Europese Unie met betrekking tot de ontwikkeling van een nieuwe verordening inzake de verontreinigende emissies van niet voor de weg bestemde mobiele machines (NRMM), die met name op binnenschepen van toepassing zal zijn, op de voet gevolgd. Deze nieuwe voorwaarden voor de verlaging van de uitstoot van gasvormige verontreinigende stoffen en deeltjes zijn bedoeld om het ecologisch concurrentievermogen van de binnenvaart te handhaven door oplossingen te promoten die zowel technologisch als financieel haalbaar zijn. Na de goedkeuring van de verordening door de Europese Unie<sup>1</sup> zal de CCR onderzoeken hoe zij haar regelgevend kader moet aanpassen.

<sup>1</sup> Verordening (EU) 2016/1628 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 inzake voorschriften met betrekking tot emissiegrenswaarden voor verontreinigende gassen en deeltjes en typegoedkeuring voor in niet voor de weg bestemde mobiele machines gemonteerde interne verbrandingsmotoren, tot wijziging van Verordeningen (EU) nr. 1024/2012 en (EU) nr. 167/2013, en tot wijziging en intrekking van Richtlijn 97/68/EG is op 16 september 2016 gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie.



## **VOORSTEL VAN HET CDNI OVER DE ONGANG MET GASVORMIGE RESTANTEN VAN VLOEIBARE LADING**

Afgezien van het voorafgaande, heeft de CVP een eerste, volledige ontwerptekst afgerond met internationaal afgestemde voorschriften voor de omgang met gasvormige restanten van vloeibare lading. In de periode van 15 juli tot 15 september 2016 voert de CVP over deze ontwerptekst een openbare raadpleging door. De ontwerptekst is beschikbaar op de internetwebsite [www.cdni-iwt.org](http://www.cdni-iwt.org). Het is de bedoeling om na deze raadpleging de nieuwe voorschriften binnen afzienbare termijn in het CDNI-Verdrag op te nemen. De delegaties hebben samen met vertegenwoordigers van het bedrijfsleven afgelopen drie-een-half jaar intensief aan deze ontwerptekst gewerkt. Voorzien is om de voorschriften te integreren in Deel B ("Afval van de lading"). De voorschriften zijn dan ook op dezelfde leest geschoeid, met name als het gaat om de verdeling van de verantwoordelijkheden en het principe van "de vervuiler betaalt", waarbij echter rekening wordt gehouden met de bijzondere kenmerken van de tankvaart. Het doel is om rekening houdend met de internationale randvoorwaarden van het ADN en de geldende rechtsvoorschriften van de Europese Unie (VOS-richtlijn) door middel van voor de scheepvaart passende procedés het ontgassen van ongewenste stoffen, met name kankerverwekkende, mutagene, reprotoxische en stank verspreidende stoffen op internationaal niveau te vermijden of daar een gerichte verwijdering voor mogelijk te maken. Daartoe worden de stoffen in Aanhangsel VI, "Ontgassingsstandaarden" in drie groepen ingedeeld. Over de termijnen voor de geleidelijke invoering is het overleg nog niet afgerond.



“

In het jaar 2018 zouden de infrastructurele en operationele randvoorwaarden zodanig verbeterd moeten zijn dat binnenvaart en vaarweg de betrouwbaarheid en het prestatievermogen ook bij in de toekomst noodzakelijke aanpassingen binnen het stelsel van milieueisen kunnen verzekeren.

”



# Veranderende randvoorwaarden ten aanzien van het milieu

In het licht van de duurzaamheidsdoelstellingen waarvoor het Comité Infrastructuur en Milieu het coördinerende orgaan is (prestatievermogen van de infrastructuur, internationale coördinatie van de geïntegreerde planning en beheer van de waterwegen in economisch opzicht), moet erop gewezen worden dat de CCR-lidstaten zich grote inspanningen getroosten om het prestatievermogen van de infrastructuur van de Rijn als waterweg te behouden en te verbeteren. Hiervoor worden telkens weer talrijke maatregelen getroffen, waarvan de belangrijkste in het kader van de CCR internationaal gecoördineerd worden. De CCR heeft zich in haar Visie 2018 tot doel gesteld om voortaan bij deze internationale coördinatie tegen de achtergrond van de implementatie van de Kaderrichtlijn Water maatregelen die samenhangen met het waterbeheer in de overwegingen mee te nemen en, rekening houdend met de eisen die de binnenvaart aan de waterwegen stelt, mogelijke afbakeningen te formuleren.

De internationale coördinatie zal ook de initiatieven op het vlak van de EU voor de ontwikkeling van de TEN-T-corridor “Rijn-Alpen” en de bepaling van een “Good Navigation Status” de nodige plaats inruimen. Deze initiatieven bestonden nog niet op het moment dat de Visie 2018 werd opgesteld.

“

In het jaar 2018 is het de bedoeling dat de binnenvaart door het benutten van de transportcorridors waarin vaarwegen zijn opgenomen, een sterkere positie in de logistieke ketens van zowel het achterlandverkeer als van de continentale stromen zal innemen.

”



# Logistieke ketens

## **ANALYSE EN ACTIEPROGRAMMA VOOR EEN BETERE INTEGRATIE VAN DE BINNENVAART IN DE LOGISTIEKE KETENS IN HET ACHTERLAND**

Het Economisch Comité van de CCR heeft in 2014 een analysedocument en een actieplan gepresenteerd voor een betere integratie van de binnenvaart in de logistieke ketens van het vervoer van en naar het achterland van zeehavens en het continentaal vervoer. In deze context staan de integratie in en de participatie van de binnenvaart bij de tenuitvoerlegging van de multimodale corridors van het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T) centraal. Als belanghebbende in het corridorforum Rijn-Alpen is de CCR voorstander van maatregelen die een betere fysieke, elektronische en organisatorische verstrengeling van de binnenvaart met andere vervoersdragers mogelijk maken. In maart 2016 heeft de CCR een rondetafel georganiseerd over de toekomst van de binnenvaart in de Rijn-Alpen-corridor. Het succesvol versterken en ondersteunen van de rol van de binnenhavens als trimodale overslagplaatsen is naar voren gekomen als een doorslaggevende factor bij de verbetering van de coördinatie en samenwerking tussen verschillende schakels in de logistieke keten zodat multimodale logistieke oplossingen waarbij een beroep gedaan wordt op de binnenvaart nog aantrekkelijker worden.

De CCR is voornemens op basis van haar actieplan en in samenspraak met haar partners in de toekomst impulsen te geven voor verdere initiatieven, zodat het vervoer per binnenschip tegen 2018 zo goed mogelijk geïntegreerd wordt in multimodale logistieke ketens. Daarbij zal speciale aandacht besteed worden aan de vereisten en behoeften van de logistiek ten aanzien van de beschikbaarheid van de waterweginfrastructuur en het gebruik van informatiediensten voor de binnenvaart (RIS) voor logistieke doeleinden. Daarnaast zal de CCR in haar hoedanigheid van internationaal platform de overdracht van succesvolle initiatieven van publieke en private actoren ondersteunen en zich inzetten voor het volledig benutten van het potentieel van de waterwegen in de multimodale Europese vervoerscorridors.

“

In het jaar 2018 zou een betere handhaving van de sociale randvoorwaarden merkbaar moeten kunnen bijdragen tot de aantrekkelijkheid van de binnenvaartberoepen.

”





# Handhaving van sociale randvoorwaarden

## **AANBEVELING MET BETREKKING TOT DE AFGIFTE VAN EEN RIJNVAARTVERKLARING EN EXPLOITATIECERTIFICAAT**

Daarnaast heeft het Comité Binnenvaartrecht van de CCR, in samenwerking met het Centrum voor de sociale zekerheid voor Rijnvarenden (CASS), een «Aanbeveling met betrekking tot de afgifte van een Rijnvaartverklaring en exploitatiecertificaat» opgesteld, die voorstellen bevat met betrekking tot de elektronische aanvraagdossiers voor het verkrijgen van de genoemde verklaringen, alsook herziene formulieren. De aanbeveling is bestemd voor de nationale autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de afgifte van deze documenten en wijst op de controles die moeten worden verricht om fraude zo efficiënt mogelijk tegen te gaan, met name wanneer eigenaar en exploitant zich in verschillende verdragsluitende staten bevinden. Het aanvraagformulier voor het verkrijgen van een exploitatiecertificaat omvat daarom vragen die het mogelijk maken te verifiëren of de exploitant van het schip wel degelijk de persoon is die het schip voor eigen rekening en eigen risico exploiteert, met andere woorden, of hij de persoon is die gemachtigd is om de beslissingen met betrekking tot het financiële en commerciële beheer van het schip te nemen. De aanbeveling, aanvraagdossiers en herziene formulieren kunnen rechtstreeks worden gedownload van de CCR-website.

Deze aanbeveling heeft een bijzonder belang voor het CASS. Sinds de toepassing van de nieuwe Verordening (EG) 883/2004, is het Rijnvaartverdrag niet langer van toepassing tussen de verdragsluitende partijen die ook lid van de Europese Unie zijn (B, D, F, L, NL). De verdragsstaten bij het Rijnvaartverdrag die ook lid van de Europese Unie zijn, hebben op basis van artikel 16, eerste lid, van Verordening (EG) 883/2004 echter de «Overeenkomst betreffende de vaststelling van de op Rijnvarenden toepasselijke wetgeving» gesloten (Uitzonderingsovereenkomst betreffende de vaststelling van de op Rijnvarenden toepasselijke wetgeving), die van kracht werd op 11 februari 2011 en vanaf 1 mei 2010 van toepassing is. Zwitserland heeft besloten Verordening (EG) 883/2004 vanaf 1 april 2012 toe te passen en is ook partij bij de Uitzonderingsovereenkomst geworden. Volgens deze overeenkomst wordt in functie van de exploitant bepaald welke socialezekerheidswetgeving van toepassing is. Daarom is het belangrijk dat fraudemogelijkheden op dit gebied worden tegengegaan.

## **PLEIDOOI VAN HET CASS VOOR DE INVOERING VAN ÉÉN AANWIJSREGEL VOOR AANSLUITING BIJ EEN SOCIAALZEKERHEIDSTELSEL**

Het CASS pleit bovendien voor de invoering van een unieke regel voor aansluiting bij de sociale zekerheid voor alle personeelsleden die op de Europese binnenwateren werken. Een aanwijsregel waarbij van de vestigingsplaats van de exploitant wordt uitgegaan, vormt volgens het CASS de ideale basis voor een dergelijke uniforme aanwijsregel. Een document hierover is aan de Administratieve Commissie voor de coördinatie van de socialezekerheidssystemen van de Europese Commissie gericht. De sociale partners (EBU, ESO, ETF) steunen dit initiatief.

“

In het jaar 2018 wordt verwacht dat de binnenvaart zich voordeel zal kunnen doen met een ruimere beschikbaarheid van doelgerichte en betrouwbare informatie met betrekking tot alles wat samenhangt met het vervoer over water.

”



# Informatie

## **LANCERING VAN EEN EIGEN WEBSITE VOOR HET OBSERVATORIUM VOOR DE BINNENVAART IN EUROPA**

De CCR heeft in 2014 op [www.inland-navigation.org](http://www.inland-navigation.org) een Observatorium voor de binnenvaart in Europa ingericht. Dit Observatorium biedt, in een aantrekkelijke grafische vorm, nuttige informatie over de thema's innovatie, logistieke ketens, infrastructuur, bemanning, kwalificaties, regelgeving en duurzaamheid. Op deze wijze kunnen belanghebbende partijen aan de hand van interactieve kaarten informatie vinden over de vooruitgang bij de invoering van LNG of over opleidingsmogelijkheden in de binnenvaart.

## **VERNIEUWINGEN ROND DE MARKTOBSERVATIE VOOR DE EUROPESE BINNENVAART**

Sinds begin 2016 is ook de Marktobservatie voor de Europese binnenvaart in een nieuw jasje gestoken. In samenwerking met de Europese Commissie publiceert de CCR op [www.inland-navigation-market.org](http://www.inland-navigation-market.org) vier rapporten per jaar. De nieuwe, digitale versie van de Marktobservatie biedt een intuïtieve en snelle toegang tot relevante informatie via computer, tablet of smartphone. Alle marktanalyses zijn beschikbaar in het Engels, Frans, Duits en Nederlands. De CCR levert met deze permanente observatie en via het verstrekken van informatie over het economische prestatievermogen evenals de structurele en conjuncturele tendensen in de binnenvaart een belangrijke bijdrage aan de strategische besluitvorming van beleidmakers, bedrijfsleven en overheidsdiensten.

De CCR is voornemens tegen 2018 haar informatieaanbod te optimaliseren uitgaande van de specifieke behoeften van publieke en private actoren evenals de overheid in de brede zin van het woord en overweegt te dien einde de samenwerking met partnerinstellingen te intensiveren.

Voor een duurzame  
binnenvaart.