



**COMMISSION CENTRALE  
POUR LA  
NAVIGATION DU RHIN**

**ZENTRALKOMMISSION  
FÜR DIE  
RHEINSCHIFFFAHRT**

**CENTRALE COMMISSIE  
VOOR DE  
RIJNVAART**

Straatsburg, 26 november 2008

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING  
ter attentie van de heer MARKUSSE  
Zwartewaalstraat, 37  
NL-3081 HV ROTTERDAM

Geachte heer Markusse,

Uw brief van 25 september 2008, waarvoor wij u bijzonder danken, is onderwerp geweest van beraad binnen de Centrale Commissie. In deze brief geeft u uiting aan uw zorgen over het voortbestaan van het kleinere schip in verband met de overgangsregelingen van het ROSR.

Het kleinere schip heeft een aandeel in het vervoer over water. Het is zelfs niet uitgesloten dat dit aandeel in de toekomst – in het licht van de klimaatverandering en de gevolgen daarvan voor de watervoering in de Rijn- nog aan betekenis kan winnen.

Het kleinere schip maakt deel uit van de Rijnvaart. De zorg van de Centrale Commissie voor de welvaart in de Rijnvaart geldt derhalve onverkort voor het kleinere schip.

In uw brief neemt u afstand van maatregelen die in het kader van de Centrale Commissie zijn genomen in verband met de veiligheid van de scheepvaart op de Rijn. Maar de welvaart van de Rijnvaart en de zorg die de Centrale Commissie ook heeft voor de veiligheid, zijn twee kanten van één en dezelfde medaille. Immers, het vervoer over water ontleent zijn kracht in het maatschappelijke veld aan het hoge veiligheidsniveau, de milieuvriendelijkheid en de betrouwbaarheid. Deze factoren zijn tevens van belang voor de concurrentiepositie op de vervoersmarkt. De lidstaten van de Centrale Commissie zijn ervan overtuigd dat het hoge veiligheidsniveau tot de maatschappelijke troeven van de binnenvaart behoort en dat het van groot belang is, dit niveau te handhaven<sup>1</sup>.

Sinds het midden van de jaren '90 is intensief aan een modernisering en harmonisering van de technische voorschriften voor binnenschepen gewerkt. De voorschriften zijn daarbij steeds zorgvuldig gekozen, waarbij gelet is op een evenwicht tussen het beoogde doel en de lasten die deze voor de scheepseigenaren meebrengen. Zij weerspiegelen het maatschappelijk gewenste veiligheidsniveau – mede ingegeven door de ervaringen in de praktijk - en houden rekening met de beschikbare technische oplossingen en middelen. In het proces van modernisering is nauw met de organisaties van het bedrijfsleven samengewerkt. Van die zijde is menig voorstel voor verbetering aangedragen.

Bijzondere aandacht kreeg het vraagstuk van de toepassing van de voorschriften op de bestaande vloot. In het verleden zijn vaak voor bestaande schepen overgangsregelingen van onbepaalde duur toegepast. Deze beleidslijn is herzien. Indien maatregelen worden getroffen omdat een evaluatie van de veiligheid daartoe aanzette, dan past het niet, een groot deel van de vloot er tot in lengte van jaren van vrij te stellen. Ook onder het gezichtspunt van gelijke concurrentievoorwaarden kan van zo'n onbepaalde overgangsregeling, die neerkomt op een feitelijke vrijstelling, geen sprake zijn.

.../...

<sup>1</sup> Zie de Verklaring van Bazel, van mei 2006

De bestaande vloot dient wel in de gelegenheid te worden gesteld de nieuwe eisen toe te passen en de daarmee samenhangende lasten zo veel mogelijk in de tijd te kunnen spreiden.

De Centrale Commissie is zich bewust van deze randvoorwaarden en heeft derhalve met de steun van haar lidstaten een onafhankelijk onderzoek laten uitvoeren naar de overgangsregelingen die voor de verschillende bepalingen zouden kunnen worden gehanteerd. Daarbij is enerzijds gelet op de risico's en de mogelijke schade door niet nakoming van de voorschriften, en anderzijds gekeken naar de uitvoerbaarheid en de economische consequenties van de toepassing ervan. Er is, kortom, gezocht naar een evenwicht tussen verhoging van de veiligheid en economische last.

De resultaten van het onderzoek en de betreffende voorstellen zijn intensief met de internationale organisaties van het bedrijfsleven besproken. Deze hebben overigens in februari 2008 van hun kant nog enkele aanvullende voorstellen ingediend, die thans onderwerp van beraad bij de verantwoordelijke organen van de CCR zijn. Wij kunnen u naar verwachting begin januari van het resultaat in kennis stellen.

Toch is het inderdaad zo dat ondanks het feit dat bij de formulering van de overgangsbepalingen zeer zorgvuldig te werk is gegaan, niet kan worden uitgesloten dat bepaalde maatregelen in individuele gevallen tot onevenredige consequenties voor de betrokken scheepseigenaren zouden kunnen leiden. Voor die gevallen is een aanvullende voorziening in het ROSR getroffen. Deze voorziening behelst geen uitzondering op de veiligheidseis, maar laat ruimte aan betrokkenen voor een alternatieve, meer op het concrete geval toegesneden invulling.

Het betreft de regeling in § 24.04-4 van het ROSR. Wij nodigen u uit deze regeling te benutten voor de gevallen die bij u aanleiding hebben gegeven tot zorgen over het voortbestaan van bepaalde schepen.

Wel wijzen wij u erop dat deze regeling een duidelijk kader kent:

- het moet om een individueel geval gaan;
- het economisch nadeel van een onverkorte toepassing van de gewraakte regel weegt niet op tegen het beoogde voordeel qua veiligheid;
- en betrokkene dient een alternatieve maatregel voor te stellen die het beoogde veiligheidsniveau zo dicht mogelijk benadert.

In het voorkomende geval wordt door de betrokken Commissie van Onderzoek een advies voor goedkeuring aan de Centrale Commissie voorgelegd.

Van deze regeling is tot op heden overigens geen gebruik gemaakt.

Een en ander overziend, zien wij nu geen reden, over te gaan tot een algehele herziening van de overgangsregeling van het ROSR.

Erop vertrouwend u met dit gemotiveerde antwoord van dienst te zijn geweest, verblijf ik,

met verschuldigde hoogachting,

Jean-Marie WOEHRLINC  
secretaris-generaal