CBRB

NIEUWSBRIEF

CENTRAAL BUREAU VOOR DE RIJN- EN BINNENVAART

• december 2001 • 11

Rectificatie sponsoring BVB

Het artikel in Nieuwsbrief no. 10 waarin wordt opgeroepen tot sponsoring van het BVB was onvolledig en heeft geleid tot misverstanden. Dit is mede veroorzaakt door de vermelding van de datum 1 januari 2001 die gelezen moet worden als 1 januari 2002.
De oproep was gericht tot nieuwe sponsors. Degene die zich al eerder hadden aangemeld behoeven dit niet opnieuw te doen omdat de aanmelding van kracht is tot wederopzegging.
Degenen die zich willen aanmelden kunnen gebruik maken van het opnieuw meegezonden aanmeldingsformulier; ook in het geval van verhoging van het sponsorbedrag kan van het formulier gebruik worden gemaakt.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer Mr. A..N. Roos of met de administrateur, de heer A.K. Sookdew-Sing.

Openingstijden bureau rond Kerst en Oudejaar

Om vergeefse bezoeken te voorkomen vindt U hierna de sluitingstijden gedurende de komende feestdagen. Het kantoor van het CBRB zal gesloten zijn van 24 tot en met 26 december 2001 en van 31 december tot en met 1 januari 2002.

Consumentenprijsindex

Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) heeft de consumentenprijsindex (CPI) van de maand oktober 2001 bekend gemaakt. De afgeleide CPI voor werknemersgezinnen met een laag inkomen is in de periode van april tot oktober 2001 gestegen van 112,8 tot 114,2, derhalve met 1,24 %. Dit stijgingspercentage wordt veelal in het kader van (collectieve) arbeidsovereenkomsten gehanteerd als inflatiecorrectie per 1 januari 2002.

Voor nadere informatie gelieve U contact op te nemen met de heer Mr M.J.M. Koning.

Model Ladingboek tankvaart

Eerder hebben wij u geïnformeerd over de ontwikkeling van een model ladingboek voor de tankvaart (niet voor type G). Dit ladingboek is in de toekomst nodig in het kader van het Scheepsafvalstoffenverdrag.
Het model ladingboek kan echter nu al worden toegepast in het kader van de benzineontgassings-problematiek.
Het ladingboek vormt ook de sleutel voor de overeenkomst met de Douane over de accijns-problematiek bij de restlading.
Het model ladingboek is door de IAR overgenomen en zal nog dit jaar aan de CCR worden aangeboden.
Bij deze nieuwsbrief is een afschrift van dit ladingboek bijgevoegd. Op dit moment wordt nog gewerkt aan een digitale versie van het ladingboek en zoeken we nog een uitgever.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer Ing. K.J.J.M. van Dijk.

Wetsvoorstel markt en overheid

Dit wetsvoorstel van 31 oktober 2001 is bedoeld om regels voor de marktactiviteiten van overheids-organisaties en ondernemingen die van overheidswege over een bijzondere positie beschikken vast te stellen. De NMa (Nederlandse Mededingingsautoriteit)zal toezicht gaan houden op de nieuwe regelgeving.

Voor nadere informatie kunt u conrtact opnemen met de heer Mr. J. Vogelaar.

Lange schepen boven Mannheim

Zoals bekend, zijn op 1 oktober jongstleden de aanvullende eisen in werking getreden voor schepen > 110 meter boven Mannheim. Het besluit daartoe was genomen in de plenaire voorjaarszitting van de CCR op 31 mei jongstleden.
De voorschriften zijn ondertussen ook gepubliceerd in de Staatscourant. Mocht u een kopie van deze publicatie willen ontvangen, neemt u dan contact op met het secretariaat.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met Mevr. Ing. M. van Helvoirt M.sc

Duitse onderzoeksgebieden waar ontgassen van benzinedampen verboden is

In de vorige nieuwsbrief hebben wij u geïnformeerd over de (extra) Duitse beperking voor het ontgassen van benzinedampen in de zg. aangewezen "milieuonderzoeksgebieden" in Duitsland.
Het CBRB heeft met de (helaas beperkte) ter beschikking staande informatie een overzicht opgesteld van deze gebieden. Waar mogelijk hebben we de Rijnkilometers aangegeven. Dit overzicht is als bijlage bij deze nieuwsbrief gevoegd.
In de media zijn de afgelopen weken enkele onjuist berichten verschenen over de producten welke niet

meer in deze gebieden mogen worden ontgast.
Dit betreft dus uitsluitend en alleen Benzine.
Nog even vrij vertaald voor alle duidelijkheid: In gevolge de aanpassing van de Duitse verordening van juni 2001 is het verboden om **benzine**dampen te ontgassen:

7. wanneer de volgende lading een product betreft dat verenigbaar is met de (damp en restlading) van de voorgaande lading en deze ladingsoort is opgenomen op de compatibiliteitlijst;
8. waneer benzine in dedicatie wordt gevaren;
9. bij sluizen, bruggen en bewoonde omgeving (ADNR);
10. tijdens een smogalarm;
11. in gebieden welke zijn aangewezen als milieu onderzoeksgebieden.

Onze claim dat ontgassen ook mogelijk moet zijn voor een werfbezoek dan wel voor het uitvoeren van reparaties is nog steeds in behandeling. Op dit moment kan dat alleen worden opgelost door eerste een andere lading dan benzine te vervoeren en deze uit te gassen, dan wel buiten Duitsland te ontgassen.

Hygiënecode binnenvaart

De hygiënecode binnenvaart is onlangs aangeboden aan het Regulier Overleg Warenwet (ROW). In dit overleg worden alle nieuwe codes beoordeeld. De code is behoudens enkele kleine wijzigingen goed bevonden. Deze wijzigingen zijn inmiddels aan de Keuringsdienst van Waren (KvW) ter beoordeling voorgelegd. Als de KvW en daarna het ministerie van VROM de code goedkeuren dan kan deze gebruikt worden door de binnenvaart. Binnenkort wordt nog een afsluitende bespreking met de werkgroep HACCP gehouden.
Als alles gaat zoals nu te verwachten is dan zal de code begin volgend jaar ingevoerd kunnen worden.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer Mr. J. Vogelaar.

Fusie UINF-IAR

constitutionaire vergadering EBU in december
De UINF en de IAR gaan fuseren. De nieuwe organisatie krijgt al naar gelang de taal van het land als naam:

- Europäische Binnenschiffahrts Union (EBU)
- Union Européenne de la Navigatiuon Fluviale (UENF)
- Europese Binnenvaart Unie (EBU)
- European Inland Navigation Union (EINU)

Na het afronden van de besprekingen over een voorgenomen fusie tussen de UINF en de IAR in de daartoe geformeerde werkgroep is in de plenaire vergaderingen van beide organisaties positief gereageerd op de voorstellen zoals die in de werkgroep waren besproken.
De IAR vertegenwoordigt nu het bedrijfsleven bij alle binnenvaart-aangelegenheden die tot de competentie van de CCR in Straatsburg behoren. Vaak gaat het daarbij om nautisch-technische zaken en ADNR aangelegenheden.
De UINF is de spreekbuis en de vertegenwoordiging van het bedrijfsleven voor alle aangelegenheden die behoren tot het terrein van de Europese Commissie in Brussel.

Vanwege het feit dat de invloed van Brussel op de totale binnenvaartregelgeving groeit heeft het CBRB er sterk voor gepleit om de invloed van de binnenvaart daar te versterken. De contacten tot dusver tussen de binnenvaart en Brussel beperken zich hoofdzakelijk tot overleg over de capaciteitsregelgeving met DG VII. Contact of overleg met andere directoraten die voor de binnenvaart van belang (kunnen) zijn vindt niet of in onvoldoende mate plaats. Zonder de aandacht voor de CCR in Straatsburg te laten verslappen - in tegendeel want het CBRB beschouwt de CCR als een onmisbaar depot van kennis voor en van de binnenvaart - heeft het CBRB uiteindelijk aller instemming gekregen voor de vestiging van een secretariaat van de nieuwe organisatie in Brussel. Uiteraard met een bescheiden begin, maar met de bedoeling uit te groeien tot een stevig binnenvaartbolwerk in wat men de hoofdstad van Europa noemt.
De constituerende vergadering van de EBU zal op vrijdag 14 december in Brussel plaatsvinden.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer Mr. A.N. Roos.

Besteding reservefonds

Ook tijdens de expertenbijeenkomst van 26 oktober zijn er geen concrete voorstellen gedaan over de besteding van gelden uit het reservefonds.
In tegenstelling tot wat er in het Weekblad Schuttevaer van 10 november jl werd gesuggereerd is er inhoudelijk niet gesproken over de opzet van een gemeenschappelijk secretariaat UINF-ESO. Wel is door de ESO de vraag gesteld of - in het geval dat de UINF en de ESO het daarover eens zouden zijn en gezamenlijk een aanvraag daartoe zouden indienen - gelden uit het reservefonds daartoe aangewend zouden kunnen worden. Namens de Commissie is medegedeeld dat de vraag bekeken zou worden maar dat het niet voor de hand ligt om geld uit het reservefonds aan te wenden ter versterking van een beroepsorganisatie.
De UINF - die na de fusie met Internationale Arbeitsgemeinschaft IAR - onder de naam EBU de binnenvaart in zowel Straatsburg als Brussel vertegenwoordigt staat uiteraard open voor samenwerking met iedere andere relevante binnenvaartorganisatie; concrete plannen over een gemeenschappelijk sercretariaat van ESO en UINF zijn tot heden bij geen der organisaties over tafel gegaan.

Geen verhoging binnenhavengeld Rotterdam

Begin november heeft de Gemeenteraad van Rotterdam besloten om o.a. het zeehavengeld, het binnenhavengeld en het kadegeld ten opzichte van het niveau 2001 niet te verhogen.

Het CBRB is als medebestuurder van Deltalinqs nauw

betrokken gweest bij de voorbereidingen op deze belangrijke besluitvorming. Deltalinqs is de federatie van de SVZ Havenondernemers-vereniging Rotterdam en de Stichting Europoort/Botlek Belangen.
Tariefsmatiging van havengelden is voor Deltalinqs een belangrijk punt vanwege de verslechterde concurrentiepositie van de haven van Rotterdam. Deltalinqs heeft het vertrouwen uitgesproken dat er gezamenlijk gewerkt kan worden aan andere toekomstige maatregelen die noodzakelijk zijn om de positie van Rotterdam structureel te versterken.

Waswateronderzoek droge lading schepen

Eerder hebben wij u geïnformeerd over het onderzoek van de waswaters van droge ladingschepen. Nu, een jaar later dan gepland, zijn de voorlopige resultaten van dit onderzoek bekend en binnenkort zal er een eindrapport verschijnen.
In totaal zijn 13 binnenvaartschepen onderzocht.
Het onderzoek heeft zich gericht op de hoeveelheid waswater die vrijkomt bij het wassen van de scheepsruimen na lossing en de verontreiniging die zich in dit waswater bevindt.
De onderzochte waswaters waren afkomstig van ruimen leeg van ertsen, slakken en vaste brandstoffen. Als uitgangspunt is gekozen voor de SAV-conditie, namelijk een ruim dat tijdens of na lossing is geveegd en **bezemschoon** is waarbij de restlading (dat wat bijeen wordt geveegd) is afgegeven aan de ladingontvanger. Hierna zijn de ruimen gewassen en is het waswater opgevangen en via een meetunit bemonsterd op de hoeveelheid aanwezige ladingrestanten in het waswater.
De gemeten hoeveelheden waswaters varieerden per schip, per ladingsoort en conditie van het ruim en liepen uiteen van 2 tot 10 m^3 per schip met en gemiddelde hoeveelheid van 5.7 m^3.
De in het waswater aanwezige ladingrestanten varieerden van 8,6 tot 64 kg per schip met een gemiddelde van 29,7 kg per schip.
Zowel de hoeveelheden waswater als de hoeveelheid ladingrestant was aanzienlijk lager dan in de AVV rapportage van 1996. In deze rapportage werd nog aangenomen dat er 250 kg ladingrestant met het waswater en 25 m^3 waswater per schip vrij zou komen.
Ook de emissies van diverse schadelijke elementen zoals zware metalen als ijzer, lood, koper, zink, arseen, cadmium, kobalt en chroom , PAK's, minerale olie, BTEX, fosfaat en stikstof en het CZV zijn vastgesteld. Het voert te ver om hier verder op in te gaan. Wel is duidelijk geworden dat deze verontreinigingen sterk ladingafhankelijk zijn en met deze gegevens is een basis gelegd om de SAV lijst van te lozen of juist niet te lozen waswaters nog eens goed tegen het licht te houden.
De meest in het oog springende parameter was die van het CZV: Chemisch zuurstofverbruik. Zodra het rapport definitief beschikbaar is zullen wij u hierover nader informeren.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer Ing. K.J.J.M van Dijk

Onderzoek drinkwaterkwaliteit aan boord

In opdracht van het Ministerie van V&W heeft Hatenboer-Water de afgelopen maanden een onderzoek verricht naar de kwaliteit van drinkwater aan boord van schepen. Het doel was inzicht te verkrijgen in de drinkwater-kwaliteit van onder Nederlandse vlag varende schepen, om op basis hiervan verder beleid te ontwikkelen.
In het kader van dit onderzoek zijn op diverse schepen (binnenvaart, zeevaart en visserij)en daarnaast bij enkele laadpunten aan de vaste wal, evenals bij drinkwaterbunkerschepen, watermonsters genomen en interviews afgenomen. De watermonsters zijn op diverse algemene, microbiologische, anorganische en organische parameters onderzocht. Ook is gekeken naar de aanwezigheid van Legionella.

Uit het onderzoek is gebleken, dat de kwaliteit van het drinkwater aan boord in grote meerderheid niet voldoet aan de normen van het nieuwe Waterleidingbesluit en/of Europese Drinkwaterrichtlijn (98/83/EG).
Verder is gebleken, dat zowel de drinkwaterkwaliteit, de technische installatie als de operationele omstandigheden aan boord onderling sterk kunnen verschillen. Tevens is ervaren dat er bij de scheepseigenaren en bij de mensen aan boord relatief weinig kennis is op het gebied van drinkwaterbehandeling en de hieraan verbonden technische en gezondheidsaspecten.
De noodzaak tot het nader formuleren van een beleid ten aanzien van de drinkwaterkwaliteit aan boord van onder Nederlandse vlag varende schepen wordt dan ook onderstreept.

Er worden aanbevelingen gedaan voor het uitvoeren van een regelmatige controle van de drinkwaterkwaliteit aan boord, het invoeren van een legionella-beheersplan, en het onderhoud van het watersysteem (het waterbunkeren, de reservoirs, boilers, de hydrofoor, het distributienet en diverse filters en desinfectie-apparaten).

Mocht u meer informatie wensen over het onderzoek, dan wel een exemplaar willen hebben van het rapport, neemt u dan contact op met
Mevr. Ing. M. van Helvoirt M.sc

Verlaging oud-voor-nieuw

Tijdens het overleg tussen de zogenaamde experten en de beamten van DG VII in Brussel stond uiteraard de afbouw van de oud-voor-nieuw verhouding hoog op de agenda.
Van de zijde van de UINF (=CBRB) is voorgesteld om de huidige cijfers zo spoedig mogelijk te halveren. Er is uitvoerig gediscussieerd over het voorstel om de huidige verhouding in de oud-voor-nieuw-regeling voor duwboten direct naar "nul" te brengen. Dit voorstel kon niet de goedkeuring wegdragen van de Duitse delegatie in de UINF vanwege de concurrentie-verhoudingen in Duitsland. De ESO ging wel accoord met de halvering van de cijfers voor de droge lading en de tankvaart;

over het tijdstip van wijziging wilde men zich niet uitlaten.
Van de zijde van de Diensten van de Commissie werd medegedeeld dat de procedure gestart zal worden om de oud-voor-nieuw verhouding "zo spoedig mogelijk" te verlagen van 0,6 : 1 naar 0,3 : 1 voor de droge lading en van 0,9 : 1 naar 0,45 : 1 voor de tankvaart.
De Commissie zal zelf besluiten hoe ten aanzien van de duwboten gehandeld zal gaan worden.
De procedure neemt ongeveer tussen de drie en zes maanden inbeslag, zodat gerekend mag worden op een tijdstip dat zal liggen tussen half maart en eind april.
Vertegenwoordigers van de lidstaten gaven DG VII nog in overweging om in de komende Verordening tevens aan te geven wanneer de verhouding op "nul" zou worden gesteld. De Verordening zegt immners dat de verhouding uiterlijk 28 april 2003 "nul" moet zijn; het kan dus ook eerder. Met instemming van het bedrijfsleven neemt de Commissie dit voorstel niet over om zodoende de mogelijkheid open te houden om op de marktsituatie te kunnen reageren.

Voor meer informati kunt u contact opnemen met de heer Mr. A.N. Roos of G. Poppelaars.

Doorbraak restlading accijnsproblematiek

Er is uitzicht op een doorbraak in de restlading accijns problematiek voor de tankvaart. Het CBRB heeft in samenspraak met "Het kantoor" meerdere besprekingen gevoerd met douane en ambtenaren van het ministerie van Financiën. Bij vervoer van accijnsgoederen dient op grond van de Wet op de accijns de herkomst van de goederen te kunnen worden aangetoond.
Dit overleg heeft geleid tot een voorstel "formele" mededeling van de staatssecretaris van Financiën welke naar verwachting binnenkort zal worden ondertekend en welke per februari 2002 formeel in werking zal treden.
In afwijking van artikel 80 van de Wet op de accijns wordt de herkomst van de restlading van accijnsgoederen aan boord van tankschepen geacht voldoende te zijn aangetoond wanneer wordt voldaan aan de in de mededeling gestelde voorwaarden.
In de mededeling wordt onderscheid gemaakt tussen schepen met restlading accijnsgoederen welke in eenheidstransport varen en welke met in wissellading varen.

1. **Eenheidstransport**
   Voor de eenheidstransporten komt het er op neer dat de schipper die restlading accijnsgoed in de ladingtanks aan boord heeft, aantoont door middel van een schriftelijke opdracht dat hij in eenheidstransport vaart.
   Bij gas- en dieselolie kan aanvullend op lege tankschepen worden gecontroleerd door middel van een peilstokmeting of er in het midden van de tank vloeistof word aangetroffen. Hiermee wil men excessieve hoeveelheden restlading voorkomen. Bij benzine is visuele controle niet mogelijk in verband met de veiligheid.
   Restlading mag niet in andere bergingsmiddelen (jerrycans) aanwezig zijn dan in de ladingtank.
   Een schema van leidingen en tanks moet aan boord aanwezig zijn.
2. **Wissellading**
   Tankschepen die accijnsgoederen vervoeren terwijl er geen sprake is van eenheidstransport mogen na lossing een hoeveelheid restlading in de slobtanks aanwezig hebben, zonder dat dit leidt tot verschuldigdheid van accijns.
   De volgende voorwaarden zullen hieraan worden verbonden:
   - De in de slobtanks aanwezige restlading wordt daarin alleen opgeslagen met het doel deze bij de eerste geschikte mogelijkheid die zich voordoet toe te voegen aan een met de restlading verenigbare lading of om deze bij de eerste geschikte mogelijkheid af te staan als afvalstof.
   - Aan boord houdt de schipper het aan boord aanwezige ladingboek aantekening van de in de verschillende slobtanks aanwezige restlading. Onder het ladingboek wordt verstaan, een boek in schriftelijke of elektronische vorm zoals dit is goedgekeurd door de Internationale Arbeidsgemeenschap voor de Rijnscheepvaart (IAR). In het ladingboek wordt de soort (productnaam en UN nummer) en de hoeveelheid van de restlading per slobtank bijgehouden.
   - Tevens wordt in het ladingboek bijgehouden wanneer de restlading is ontstaan en wanneer deze aan een verenigbare lading is toegevoegd of wanneer deze als afvalstof is afgegeven.
   - Wanneer restlading als afvalstof wordt afgegeven wordt in het ladingboek de datum van afgifte en nummer van het zogenaamde S-formulier opgenomen. Wanneer er geen sprake is van eenheidstransport mag geen restlading in de ladingtanks of leidingen aanwezig zijn die verenigbaar is met de restlading die in de slobtanks aanwezig is.
   - De douane controleert op excessieve hoeveelheden restladingen aan de hand van de door de schipper gestelde aantekeningen in het ladingboek.
   - Bij gas- en/of dieselolie wordt tevens controle uitgevoerd d.m.v. een visuele controle en/of een peilstokmeting van de slobtank. Bij benzine is een visuele controle niet veilig mogelijk.

Het wachten is nu op de formalisering van deze bekendmaking. Uiteraard verwachten wij dat de Douane vooruitlopend op de formalisering van deze volgens de geest van de regeling zal handelen.
Deze vooronderstelling wordt ondersteund door een uitspraak van de rechter in Middelburg. Zodra de regeling geformaliseerd is zullen wij u natuurlijk nader informeren.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer Ing. K.J.J.M. van Dijk of de heer Mr. J. Vogelaar.

Nieuwe CTGG werkgroep houdt zich bezig met terugdringen (olie) spils

Een nieuwe werkgroep onder de vlag van de CTGG projectgroep binnenvaart zal zich de komende tijd gaan bezig houden met de vraag hoe het aantal spils op het oppervlakte water kan worden teruggedrongen. In deze werkgroep hebben zitting genomen vertegenwoordigers van de VNCI (verladende chemische industrie), de VNPI (verladende petrochemische industrie) en de VOTOB (onafhankelijke tankopslagbedrijven) en het CBRB. Namens het CBRB zullen de heren R. Overveld en F. Pruyn namens de groep tankvaart en de heer B. Visser namens de varende ondernemers Overleggroep Particuliere Tankvaart Ondernemers deelnemen
De belangrijkste items voor deze werkgroep zijn:

- het inventariseren van een overzicht van de meest voorkomende oorzaken van spils;
- het zoeken naar preventieve oplossingen voor de meest voorkomende oorzaken van spils;
- het opstellen van criteria in welke gevallen wel en in welke gevallen niet een zg. spilrand kan worden gebruikt met een ontheffing van de bevoegde autoriteit.

Deze werkgroep welke in het najaar voor het eerst bij elkaar komt zal proberen om naar het ministerie van V&W toe een eenduidig industrie- en binnenvaart standpunt te ontwikkelen inzake de zg. spilrand. Dus in welke gevallen wel of niet en bij welke producten wel of niet en en onder welke voorwaarden kan worden overgegaan tot het verlenen van een inrichtinggebonden vrijstelling op het verbod in het ADNR om voetlijsten en dergelijke af te mogen sluiten.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer Ing. K.J.J.M. van Dijk.

Brandblusmiddelen

Zoals reeds eerder gemeld is in deze Nieuwsbrief, is de CCR bezig met een herziening van de voorschriften voor brandbestrijdingsmiddelen (artikel 10.03 van het ROSR). Voor de korte inhoud van het wijzigingsvoorstel wordt u verwezen naar Nieuwsbrief 08.

Op 27 augustus jongstleden heeft bij de CCR een hoorzitting over dit onderwerp plaatsgevonden.
Het (internationale) bedrijfsleven heeft tijdens de hoorzitting de volgende opmerkingen gemaakt.
Artikel 10.03, Draagbare brandblussers:

- Wij hebben verzocht, om voor de verplicht voorgeschreven brandblussers, behalve poederblussers ook schuim- en waterblussers toe te staan.
- Voorgesteld was om CO_2-blussers alleen toe te staan voor branden in keukens en schakelkasten in ruimtes groter dan 30 m^3. Gezien het feit dat sommige stuurhuizen kleiner zijn dan 30 m^3 hebben wij voorgesteld om CO_2 ook toe te staan in kleinere ruimten en de inzetmogelijkheden van CO_2 nog eens te bekijken.

Beide opmerkingen zijn gehonoreerd en het voorstel is dienovereenkomstig gewijzigd.

Artikel 10.03a, Vaste brandblusinstallaties in verblijven, stuurhuizen en passagiersverblijven:

- De voorschriften in het voorstel waren zo geformuleerd, dat de nadruk lag op bescherming van de gehele ruimte ("Raumschutz"). Ons verzoek luidde, om ook bescherming van een specifiek object ("Objectschutz") met een vaste brandblusinstallatie toe te staan.

De CCR stelt nu voor om dit op grond van individuele aanbevelingen toe te staan.
Artikel 10.03b, Vaste brandblusinstallaties voor machinekamers, ketel- en pompruimten:

- Er is discussie over de tijdsvertraging tussen het klinken van het alarmsignaal en het vrijkomen van het blusmiddel (CO_2). Moet deze tijdsvertraging automatisch ingesteld zijn en zo ja, hoe lang moet deze dan zijn, of moet de tijdsvertraging handmatig bepaald worden?

In het herziene voorstel is een automatische tijdsvertraging van 20 seconden opgenomen.

Het herziene voorstel zal op de plenaire najaarszitting van de CCR op 29 november ter besluitvorming behandeld worden. De voorziene datum van inwerkingtreding is 1 april 2002 en de bepalingen zullen voorlopig gelden tot 31 maart 2005.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met Mevr. Ing. M. van Helvoirt M.sc

Lange passagiersschepen boven Mannheim

Nadat er op 1 oktober jongstleden aanvullende eisen van kracht geworden zijn voor (vracht)schepen langer dan 110 meter boven Mannheim, komen in de plenaire najaarszitting van de CCR op 29 november ook aanvullende eisen aan de orde voor passagiersschepen langer dan 110 meter.

Passagiersschepen langer dan 110 meter die bovenstrooms van Mannheim willen varen, moeten gaan voldoen aan de volgende aanvullende eisen:

- Geheel onder klasse gebouwd, hetgeen door een Certificaat van het klassebureau aangetoond moet worden. Het is niet verplicht om het schip onder klasse te houden.
- Hetzij:
  - een dubbele bodem met een hoogte van minstens 600 mm, in combinatie met een schottenindeling die waarborgt, dat het schip bij het vollopen van twee willekeurige naast elkaar gelegen waterdichte afdelingen niet onder de indompelingsgrenslijn duikt en een resterende veiligheidsafstand van 100 mm houdt, OF
  - een dubbele bodem met een hoogte van minstens 600 mm, in combinatie met een dubbele wand met een afstand van minstens 800 mm
- Een meerschroefsaandrijving, met minstens twee onafhankelijk werkende voortstuwingsmotoren met gelijk vermogen, en een boegschroef.
- Hekankers die vanuit het stuurhuis bedienbaar zijn.

Nieuwbouwpassagiersschepen, die vóór 1 oktober 2001 de kiel gelegd hebben, hoeven tussen Mannheim en Karlsruhe geen meerschroefsaandrijving te hebben.

Deze eisen zullen, nadat ze aangenomen worden, opgenomen worden in artikel 22a.05, lid 3 van het ROSR. Ze treden in werking op 1 april 2002 en gelden voorlopig tot 31 maart 2005.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met Mevr. M. van Helvoirt M.sc

Uitnodiging BVB "Distrivaart"

Om meer bekendheid te geven aan het concept van het verplaatsingsnetwerk water/weg/overslagpunten in het kader van palletvervoer (onder de noemer 'Distrivaart'), organiseert het BVB samen met het Kantoor Binnenvaart, het Centraal Bureau voor de Rijn en Binnenvaart, Nederland Distributieland en Riverhopper een voorlichtingsbijeenkomst waar binnenvaart-ondernemers nadere informatie over 'Distrivaart' kunnen verkrijgen.

Uitnodiging voor binnenvaartondernemers

Voorlichtingsbijeenkomst "Distrivaart"
Vrijdag 21 december 2001
Locatie: Ahoy Rotterdam, Meeting Room "Berlin"

In samenwerking met Nederland Distributieland, Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart, Kantoor Binnenvaart en Riverhopper

Interesse?
Voor kosteloze (m.u.v. parkeren) deelname en programmaoverizcht
belt u vooraf het BVB,
tel. 010-412 91 51

S.v.p. aanmelden vóór 17 december a.s.!

Overzicht nieuwe leden

Graag heten wij welkom bij onze vereniging:

Groep Varende Ondernemers, geassocieerd lid, Gerlien-van Tiem.

Agenda

1 december 2001	Ledengroep Varende Ondernemers
3 december 2001	Overleggroep Havensleepdiensten
4 december 2001	Sectorraad
4 december 2001	Ledengroep Personenvervoer
7 december 2001	CTGG Spils Reductie binnenvaart
12 december 2001	Ledengroep Duwvaart
12 december 2001	Ledengroep Container Opererators
24 januari 2002	Werkgroep Milieu
31 januari 2002	Sociale Commissie
7 maart 2002	CTGG Projectgroep Binnenvaart

De CBRB-Nieuwsbrief bevat korte berichten over actuele onderwerpen die van belang zijn voor ondernemers in de binnenvaart.
CBRB-leden die geïnteresseerd zijn, kunnen nadere informatie bij het bureau inwinnen.
Vasteland 12e, 3011 BL Rotterdam ● Postbus 23133, 3001 KC Rotterdam ● Telefoon 010 - 411 59 00 ● Telefax 010 - 412 90 91
E-mail: cbrb@binnenvaart.nl ● Website: www.cbrb.nl