NIEUWSBRIEF

CENTRAAL BUREAU VOOR DE RIJN- EN BINNENVAART

• november 2002 • 10

CBRB 75 jaar!

In oktober 1929 vond de oprichtingsvergadering van het CBRB plaats. Dat betekent dat het volgend jaar 75 jaar is geleden dat het CBRB is opgericht. Een jaar later in oktober 2004 bestaat het CBRB 75 jaar. Om die reden heeft het bestuur van het CBRB besloten om het "jubileumjaar" van het CBRB te laten lopen van oktober 2003 tot en met oktober 2004. Gedurende deze periode zullen wij op verschillende wijzen aandacht besteden aan dit jubileum. U als leden zult daarbij uitvoerig worden betrokken.
Het grote jubileumfeest zal worden gepland in oktober 2004 en dient meteen als afsluiting van deze jubileumperiode.

CBRB ook vertegenwoordigd in Amsterdam

Ledenbijeenkomst Noord-Westleden CBRB op 29 november as.

Het CBRB is hard op weg om zich definitief te ontdoen van haar imago om vooral een op Rotterdam gerichte vereniging te zijn. Zo heeft het Algemeen Bestuur besloten om lid te worden van ORAM, de ondernemersvereniging voor de regio Amsterdam. Dat betekent dat onze vereniging vanaf heden de belangen van onze ondernemers in de Noordzeekanaalregio gaat behartigen.
Aangezien er diverse commissies en platforms zijn waar de belangen van de binnenvaart worden besproken, dient er te worden besloten wie het CBRB gaat vertegenwoordigen. De thema's die aan de orde komen liggen op diverse gebieden: sociaal-economisch, havengelden, ligplaatsen enz.
Om die reden organiseert het CBRB voor de CBRB-leden uit Noord-west Nederland een bijeenkomst op 29 november as. waar dit onderwerp aan de orde komt. Ook zal de vraag aan de orde komen of het wenselijk is om ook regionaal actief te worden, met een eigen secretariële begeleiding. Leden van het CBRB van buiten deze regio, maar die aanzienlijke belangen hebben in de Noordzeekanaalregio en die bij de bijeenkomst aanwezig willen zijn kunnen dit doorgeven aan de receptie. Zij zullen dan eveneens worden uitgenodigd.

Met ORAM is afgesproken dat CBRB-leden die ook rechtstreeks lid zijn of willen worden van ORAM een korting krijgen op hun contributie van10%.

Aanmeldingen kunnen worden gedaan aan de receptie van het CBRB. Fax. 010-4129091
e-mail: receptie@binnenvaart.nl

Beëindiging BTW nultarief

De mogelijkheid om bij de bevoorrading van binnenschepen het BTW nultarief te hanteren zal per 1 januari 2003 beëindigd worden. De toepassing van het nultarief in Duitsland en Luxemburg zal eveneens beëindigd worden op deze datum. De brief waarin de intrekking van het besluit en de gevolgen van de intrekking zijn vermeld is reeds aan de leden verzonden. Op de website zal deze informatie in een pdf-bestand ter beschikking gesteld worden.
Daarnaast zal het 'Besluit uitsluiting aftrek omzetbelasting 1968' op de website geplaatst worden. Dit besluit is van belang voor het aan het personeel verstrekken van goederen en diensten door de ondernemer. Indien u een afschrift van dit besluit wilt hebben en geen internettoegang heeft kunt u contact met ons opnemen.

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

Seminar Duurzame Binnentankvaart.

Op 4 november is het rapport 'Duurzame Binnentankvaart' – externe factoren in intern perspectief – gepresenteerd tijdens een seminar in Rotterdam. Het onderzoek is opgesteld om door de binnentankvaart gebruikt te worden om haar positie te bepalen en een toekomstperspectief te hebben. Enkele belangrijke conclusies en aanbevelingen die uit het rapport voortvloeien zijn hieronder opgenomen.

- het afstoten van capaciteit in eigendom naar particuliere binnentankvaartondernemingen door rederijen en rederijbevrachters. De rol die de rederijbevrachter speelt is van grote invloed op het functioneren van de markt.

- door een groot deel van de binnentankvaartondernemingen wordt te vaak en te langdurig een te laag rendement gerealiseerd.
- verladers vertalen de toenemende vraag om een kwalitatief hoogwaardig, veilig en milieubewust proces naar de sector van de binnentankvaart. De gevolgen voor de binnentankvaart zijn: hogere investeringskosten per ton en een hoger risico per ton.

Verladers maken de afweging tussen voldoen aan klantwensen en wettelijke eisen op het gebied van kwaliteit, veiligheid en milieu en het beheersen van kosten. Voor vervoerders levert dit een onduidelijke situatie op die het anticiperen met het bieden van de juiste dienst tegen de juiste prijs bemoeilijkt.
De binnentankvaartondernemingen kunnen worden onderverdeeld in :

- voorlopers in kwaliteit, veiligheid en milieu (10% van de markt);
- ondernemingen die netjes voldoen aan de wettelijke eisen (70% van de markt);
- ondernemingen die niet altijd voldoen aan de wettelijke eisen (20% van de markt).

Vanuit de markt en vanuit de beleidsmakers komen sterke signalen dat op relatief korte termijn wordt verwacht dat voor een groot deel van het vervoerde volume (meer dan 50%), inzet van een dubbelwandig schip vereist wordt.

Eisen aan de opleiding van ondernemer en bemanning zullen toenemen. De ondernemer en zijn bemanning moeten in toenemende mate in staat zijn om:

- de juiste logistieke oplossing te bieden voor de verlader
- als particuliere tankvaartondernemer een gelijkwaardige partner te zijn van de rederijbevrachter
- op het gebied van bedrijfsvoering en kennis een hoog niveau van kwaliteit, veiligheid, milieu en techniek te realiseren
- op lange termijn een winstgevende operatie uit te voeren

De ontwikkelingen en veranderende eisen hebben een invloed op de marktomvang, de kostenverhoudingen, de capaciteit in de markt en de rendementen.
De kostenverhoudingen veranderen. De gemiddelde kostprijs van het vervoer kan significant toenemen (tot 35%). De stijging in kapitaallasten en teruggang in beladingsgraad zijn de zwaarst tellende componenten in de stijging van de gemiddelde kostprijs.
De eis van verladers om inzet van dubbelwandige schepen, het ontgassingsverbod en de toevoeging van een categorie watergevaarlijke stoffen aan de stoffenlijst hebben een behoorlijke impact op de inzet van binnentankvloot. Indien stoffen als gasolie, dieselolie en stookolie niet meer met enkelwandige schepen vervoerd kunnen worden, betekent dit voor de Nederlandse vloot dat het aantal schepen dat ingezet kan worden voor deze produktstromen terugloopt van 585 naar 139. Er zal ingezet moeten worden op een zodanige herstructurering van de markt dat een goede verhouding tussen vraag en aanbod ontstaat. Het toenemende investeringsrisico en de toenemende kosten per ton aan de aanbodzijde van de markt kunnen worden opgevangen door een andere positie van de rederijbevrachter en particuliere binnentankvaartondernemer waarbij:

- er een gedeeld investeringsrisico ontstaat tussen rederijbevrachter en vervoerder en tussen vervoerders onderling.
- rederijbevrachters en vervoerders een goed inzicht hebben in de daadwerkelijke wensen en eisen van de verlader op gebied van kwaliteit, veiligheid en milieu, en daarmee een vervoersprijs kunnen overeenkomen waarin de nodige ruimte voor die kwaliteit, veiligheid en milieu zit.
- een lange termijn visie op de bedrijfsvoering bij de ondernemingen wordt ontwikkeld.
- gebundeld wordt geïnvesteerd en het risico gedeeld.
- er inzicht wordt verkregen in kosten, opbrengsten, rendementen, over een lange termijn bezien.
- er inzicht wordt verkregen in de vraag naar de dienst: wat wil de verlader en hoe sluit de geboden dienst daarop aan.

Voor die bedrijven die niet in staat zijn om de benodigde slag naar een hoger niveau van kwaliteit, veiligheid en milieu te maken, dan wel uit financiële, dan wel uit organisatorische overwegingen, dienen acties erop gericht te zijn tot bedrijfsbeëindiging te geraken. Dit kan door het middels (fiscale) regelingen stimuleren van overstappen van de binnentankvaartsector naar andere sectoren.
Kostenverhogende effecten van regelgeving ten aanzien van veiligheid en milieu, zoals bijvoorbeeld het scheepsafvalstoffenbesluit en ADNR en bemanningsregelgeving, dienen expliciet in de vervoersprijs te worden opgenomen.

De conclusies en aanbevelingen zijn verkort en slechts gedeeltelijk weergegeven. Tijdens het seminar is gebleken dat er nog veel discussie mogelijk en nodig is om de binnentankvaart rendabel, duurzamer en toekomstgericht te doen zijn. Wij denken dat dit onderzoek een goede basis biedt om verder na te denken over de toekomst van de binnentankvaart.

Voor nadere informatie (of indien u het gehele rapport wenst te ontvangen) kunt u contact opnemen met mr. J. Vogelaar, secretaris

Aansprakelijkheid vervoer gevaarlijke stoffen

Vele jaren geleden ontstond er op internationaal niveau een streven om te komen tot een verplichte verzekering van de aansprakelijk bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Achtergrond hiervan was de noodzaak om in voorkomend geval slachtoffers duidelijkheid te verschaffen over de vraag wie aansprakelijk gesteld moest worden. In de praktijk wordt de aansprakelijkheid van het ene bordje naar het andere geschoven met alle gevolgen voor het slachtoffer van de schade van dien.
Het beoogde CRTD verdrag – dat uitgaat van de aansprakelijkheid van de feitelijke vervoerder – is nooit in werking getreden. Vanuit nationale en internationale binnenvaartkringen was er veel kritiek op de inhoud van het Verdrag. Het spoorvervoer viel buiten de werking van het verdrag, de te verzekeren bedragen waren van dien aard dat verzekeringsmaatschappijen aangaven dat de premies onbetaalbaar zouden zijn en de binnenvaart was van mening dat het Verdrag – vanwege de verplichte verzekering – strijdig was met de vrijheidsbeginselen van de Akte van Mannheim.

Inmiddels zijn er jaren verstreken.
In februari 2001 is er door de juridische commissie van de IVR en de Commissie Binnenvaartrecht van het VBW het ontwerpverdrag CRDNI aangenomen.
Het CRDNI verdrag is een verdrag over de aansprakelijkheid bij het vervoer van schadelijke en gevaarlijke goederen over de binnenwateren. Kernpunt van het verdrag is de uniformering van de aansprakelijk voor schade die niet in de vervoersovereenkomst is geregeld. Het ontwerpverdrag is gebaseerd op het zeerecht.
Natuurlijk blijft het standpunt van de binnenvaart overeind dat verzekering betaalbaar en de regeling uitvoerbaar moet zijn; verschuiving van vervoer van ‘water’ naar ‘weg’ zou leiden tot groter risico voor de bevolking.
Ook tegen de verzekeringsplicht wordt door de tankvaart nu anders aangekeken, omdat in veel gevallen de klanten van de tankvaart verzekeringsplicht reeds als voorwaarde stellen.
Het beoogde CRDNI verdrag - dat alleen van toepassing is op de binnenvaart - heeft ook voordelen.

- Er wordt een mogelijk geschapen om schaden te beperken. Indien er een ongeval plaatsvindt en de veroorzaker zou voor de totale schade aansprakelijk zijn dan is het ontstaan van belemmeringen voor het binnenvaartvervoer niet denkbeeldig.
- Een ander voordeel is het ‘level playing field’. Het CRDNI maakt het voortbestaan van verschillende regelingen naast elkaar overbodig. Het verdrag voorziet namelijk in een verplichte verzekering terwijl de Nederlandse vervoerders (i.c. leden van het CBRB) allemaal verzekerd zijn.
- Er is sprake van slechts geringe meerkosten die door de P&I verzekeraar zonder problemen kunnen worden gedekt.
- Het signaal dat de binnenvaart verantwoord met de risico’s omgaat heeft een belangrijke P.R. waarde.
- De door de overheid verlangde risico-aansprakelijkheid in plaats van schuld-aansprakelijkheid levert geen problemen op. In Nederland is de aansprakelijkheid al zo geregeld. Des te beter als dat ook in andere landen zou gebeuren.

Totstandkoming van het beoogde CRDNI verdrag zou ook nog een ander voordeel kunnen bieden. De Europese Commissie heeft namelijk op 23 januari 2002 een ontwerprichtlijn betreffende de aansprakelijkheid van milieuschaden het licht doen zien. De ontwerprichtlijn voorziet in een uitsluiting van het werkingsgebied van de richtlijn voor schaden die ten gevolge van een gebeurtenis optreden waarbij de aansprakelijkheid door een met name genoemd verdrag geregeld is. Hierbij wordt voor de binnenvaart het CRTD verdrag genoemd.
Zoals hiervoor is uiteengezet is kent het CRTD verdrag veel bezwaren en het is daarom ook nooit in werking getreden. Het CRDNI verdrag zou in de plaats van het genoemde CRTD verdrag kunnen treden.

De ontwerprichtlijn bevindt zich voor eerste lezing bij het Europees Parlement. De bedoeling is dat de Ministerraad in december van dit jaar een gemeenschappelijk standpunt over de voorgenomen regeling inneemt.
Duidelijkheid zal er nog moeten komen over de reikwijdte van de richtlijn en de raakvlakken met internationale verdragen.

Verzendlijst CAO-overleg

De CAO voor de Binnenscheepvaart loopt op 31 december 2002 af. Inmiddels hebben wij van de FNV Bondgenoten voorstellen ontvangen met betrekking tot een nieuwe bedrijfstak-CAO. Om de ‘achterban’ van het verloop van CAO-onderhandelingen op de hoogte te houden hanteert het CBRB een verzendlijst van alle personen voor wie de betreffende informatie uit hoofde van hun functie relevant is. Vanzelfsprekend is deze informatie ook beschikbaar voor andere belangstellenden (gewone leden); daartoe kunt u zich voor plaatsing op de verzendlijst opgeven bij het bureau.

Voor nadere inlichtingen en vragen kunt u terecht bij de heer Mr M. Koning.

HACCP in de passagiersvaart

Zoals bekend heeft het CBRB onlangs een hygiënecode voor de binnenvaart ontwikkeld. Volgens de HACCP-systematiek is een handboek opgesteld dat werkplannen bevat die aan boord ingevuld kunnen worden. Het handboek is specifiek afgestemd op het vervoer van (grondstoffen voor) levensmiddelen per binnenvaart.
Door deze specifieke afstemming op de vrachtvaart is het handboek voor de passagiersvaart eigenlijk niet bruikbaar. Passagiersrederijen die het handboek besteld hebben en het niet kunnen gebruiken worden dan ook in de gelegenheid gesteld het handboek te retourneren, uiteraard op voorwaarde dat het boek ongebruikt is en in goede staat verkeert. Na ontvangst van het handboek zal de aankoopsom aan u gerestitueerd worden.

Voor een HACCP-handboek dat specifiek toegespitst is op de horeca verwijzen wij u graag naar het Bedrijfschap Horeca en Catering. Dit handboek kost € 22,69 voor bedrijven die zijn ingeschreven bij het Bedrijfschap; voor niet-ingeschrevenen kost het € 34,04.
Het Bedrijfschap Horeca en Catering is te bereiken onder telefoonnummer 079 3680707 of via de website www.bedrijfschaphoreca.nl.

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

Overzicht nieuwe leden

Graag heten wij welkom bij onze vereniging:

Varende Ondernemers / OPTO
Alliantie, Scheepvaartonderneming
An.ka Scheepvaart B.V.
Barto, K.A.L.
Boogerman, Scheepvaartonderneming
Hubers, V.o.f.
Nautilus Tanktransport B.V.
Planet International Transport
Savelkouls, L.C.M.
Tamariva, Scheepvaartonderneming
Tolerantie, V.o.f.
Valiente, Scheepvaartonderneming
Via Aqua A.G.

Varende ondernemers / droge lading
Mervo, V.o.f.
Otto, Scheepvaartonderneming
River Hopper B.V.

Tankvaart
Rederij Tankes B.V.
Maaskade Bevrachter

Agenda

12 november	14.00 uur	LV Groep Sleep- en Bijzondere Transporten
13 november	14.00 uur	LV Groep Containeroperators
20 november	14.00 uur	Werkgroep Toekomstvisie Bemanningssamenstelling
27 november	11.00 uur	Overleggroep Havensleepdiensten
28 november	10.00 uur	Werkgroep ADNR
10 december	09.30 uur	LV Groep Duwvaart
14 december	10.00 uur	Groep Varende Ondernemers

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