NIEUWSBRIEF

CENTRAAL BUREAU VOOR DE RIJN- EN BINNENVAART

• april 2005 • 4

Problemen bij IVW-S (Scheepvaartinspectie) Oproep aan leden

De laatste tijd bereiken ons steeds meer berichten over het slecht functioneren van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW -Scheepvaartinspectie). Voor het CBRB is dit reden geweest om hierover de IVW te benaderen. Dit mede vanwege het feit dat de heer Peter van Dalen, die tot voor enige jaren geleden hoofd was van de afdeling binnenvaart op het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, aangesteld zal gaan worden als coördinator van de IVW voor de binnenvaart.

Het CBRB heeft de heer Van Dalen de navolgende punten onder diens aandacht gebracht:

- Relevante voorschriften worden door verschillende afdelingen binnen de Scheepvaartinspectie op verschillende manieren geïnterpreteerd. Soms leidt dit zelfs tot interpretaties die volledig met elkaar in strijd zijn.
- Hierover blijkt intern geen overleg te bestaan. De discussie wordt over de rug van scheepswerven en binnenvaartondernemingen gevoerd.
- De interpretatie van de voorschriften wijzigt regelmatig tijdens de bouw van een schip, zonder dat hierover voorafgaand enige mededeling wordt gedaan.
- Het is onduidelijk welk bericht van welke afdeling betrouwbaar en bindend is. Hier kan IVW-S zelf ook geen uitsluitsel over geven.

Om een goed zicht te krijgen over het huidige functioneren van IVW-S vragen wij de leden ons te informeren over hun ervaringen.
Graag ontvangen wij deze schriftelijk. U kunt deze mailen, faxen of zenden naar onze helpdesk, t.a.v. mw. Lijdia de Groot, faxnummer: 010 - 412 90 91
e-mail: lijdia@binnenvaart.nl

Bekendmaking inzake keuring Rijnpatent

Met ingang van 10 maart is 2005 is een tijdelijke wijziging van artikel 3.02 en de bijlagen B1 en B2 van het Reglement Rijnpatenten 1998 van kracht geworden. De wijziging is gepubliceerd via de Bekendmaking aan de Rijnscheepvaart nr. 5/2004, gepubliceerd in de Staatscourant van 8 maart 2005. De wijziging houdt in dat bij de aanvraag van het Rijnpatent het bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid kan worden aangetoond met een door de CCR erkend:

a. geldig vaarbevoegdheidsbewijs, en waarvoor de zelfde eisen gelden als bedoeld in bijlage B1 en B2 en als bedoeld in art. 4.01, of
b. medische verklaring, die niet ouder is dan drie maanden en waarvoor tenminste dezelfde eisen gelden als bedoeld in bijlage B1 en B2.

De bijlagen B1 (minimumeisen) en B2 (model) zijn aangepast aan de huidige medische inzichten en gebruiken. De minimumeisen zijn afgestemd met medische adviseurs dan wel keuringartsen, aldus de Bekendmaking. De wijzigingen komen te vervallen per 1 april 2007.

Besluit Laad en Lostijden en Overliggeld

(ingekorte versie van de notitie die aan het Deelorgaan Binnenvaart is verzonden.)
Naar aanleiding van het verzoek van het CBRB en het Kantoor Binnenvaart aan het Ministerie van Justitie om het 'Besluit laad- en lostijden en overliggeld' te wijzigen, is in de vergadering van het Deelorgaan van 2 november 2004 besloten dat vertegenwoordigers van de binnenvaartorganisaties, de EVO en het Comité van Graanhandelaren op korte termijn zouden proberen een voor alle partijen bevredigend resultaat te bereiken.

Bij de besprekingen is door ons uitgegaan van een binnenvaartsector die goederen vervoert. Wij zijn van mening dat dit logistieke proces uitsluitend door verladers beheerst wordt en kan worden. En dat in het geval van gebrekkige afstemming of logistieke onvolkomenheden dit niet toegerekend moet worden aan vervoerders. Ons laatste compromisvoorstel treft u hieronder aan.

- Voorstel: Laad- Lostijd en Overliggeld

tot 550 ton	36 uur
tot 1000 ton	48 uur
tot 1500 ton	60 uur
meer dan 1500 ton	72 uur

De uren worden doorlopend berekend tussen maandag 06.00 uur en zaterdag 18.00 uur.

- De melddag vervalt. Dit betekent dan ook dat de melding ieder uur per dag kan plaatsvinden tussen de hierboven genoemde uren. Wel is er de verplichting tot vooraanmelding tenminste 12 uur voor de lostijd in kan gaan. Indien het schip dan niet losgereed is kan er een verplichting tot schadevergoeding ontstaan.
- Bij overschrijding van de laad- of lostijd wordt het overliggeld per uur berekend. Per uur wordt 10% van het per dag verschuldigde liggeld berekend met een maximum van 100% per dag.

Als er na overschrijding van de laad- of lostijd in het tijdvak van 18.00 uur tot 06.00 uur geladen of gelost wordt is per uur eveneens 10% verschuldigd tot maximaal 100% voor het tijdvak tussen 18.00 en 06.00 uur.
- Het overliggeld bedraagt voor elke overligdag € 100,- vast en € 0,40 per ton scheepsgrootte. Het overliggeld voor schepen zonder voortstuwing bedraagt voor elke overligdag € 50,- vast en € 0,20 per ton scheepsgrootte.

De door ons voorgestelde overliggelden bedragen 45 tot 70 % van de kostprijs bij A1 vaart. Dit is gedaan om de acceptatie en de mogelijkheid tot anticiperen bij onze opdrachtgevers niet al te zeer te bemoeilijken. Daarnaast zijn wij van mening dat door de langjarige gewenning aan de lange laad- en lostijden en de lage bedragen die momenteel nog van kracht zijn een te grote verstoring in de markt op zou treden bij het in één keer ophogen van de overliggelden naar kostprijsniveau. Tevens is naar ons oordeel ongewenst dat het huidige Besluit tot in de lengte van dagen deel uitmaakt van de vervoerovereenkomst.
Deze positie kan door ons alleen maar ingenomen worden als de laad- en lostijd die de vervoerders ter beschikking moeten stellen aanzienlijk beperkt wordt.

Als deze zaken in onderlinge samenhang worden bezien zijn wij van mening dat de door ons gewenste verkorting van de laad- en lostijd alleszins redelijk is. De gewenste aanpassing van de overliggelden is hetgeen wij beogen; een regeling waarbij voor de modaliteit binnenvaart niet wordt afgeweken van de in Europa gebruikelijke wettelijke bepalingen en er een (weliswaar kleine) incentive wordt gegeven aan de verladers om binnen een redelijke tijd de schepen te laden en te lossen.
Nu het niet gelukt is om een gezamenlijk advies aan de overheid te geven blijft het verzoek om aanpassing van het Besluit gehandhaafd. De overheid moet nu een beslissing nemen.
De laad- en losdagen zoals nu in het Besluit opgenomen moeten ons inziens aanzienlijk verminderd worden. Deze vermindering zou recht moeten doen aan de feitelijk benodigde laad- en lostijd, de melddag en de aan de kostprijs gerelateerde overliggelden. Ook voor de overliggelden kan een wijziging zoals voorgesteld eenvoudig uitgevoerd worden.

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

135 meter-schepen op de Moezel

In november 2002 had de Moezelcommissie besloten om onder bepaalde voorwaarden schepen van 135 meter een vergunning te verlenen om te varen op de Moezel. Van een algemene toelating (onder bepaalde technische voorwaarden), zoals op de Rijn sinds enkele jaren het geval is, kon op de Moezel voorlopig nog geen sprake zijn: men wilde eerst de ontwikkelingen afwachten en evalueren.
In december 2004 heeft deze evaluatie plaatsgevonden. Geconstateerd is, dat er diverse vergunningen aangevraagd en ook verleend zijn voor het varen met een 135 meter-schip op de Moezel, maar dat het aantal 135 meter-schepen dat daadwerkelijk op de Moezel vaart relatief geringer is.
Daarom heeft de Moezelcommissie besloten om de procedure voor 135 meter-schepen voorlopig niet te wijzigen. Dat betekent dat schepen van 135 meter die op de Moezel willen varen voorlopig nog een aparte vergunning moeten aanvragen bij elk van de vaarwegbeheerders op het Duitse, Luxemburgse en Franse deel van de Moezel. De technische voorwaarden die gesteld worden voor het verkrijgen van een vergunning zijn gelijkluidend aan de eisen die op de Rijn bovenstrooms van Mannheim gesteld worden.

Voor nadere informatie, of voor de adressen van de vaarwegbeheerders waar de vergunning aangevraagd kan worden kunt u contact opnemen mevr. Ing. M. van Helvoirt M.sc.

Streckenkenntnis op de Duitse Rijn

In het kader van de discussies over harmonisatie van vaarbewijzen en verdergaande samenwerking tussen de Centrale Rijnvaartcommissie (CCR) en de Donaucommissie werkt de CCR aan een vereenvoudiging van de regels voor de Streckenkenntnis op de Rijn tussen Iffezheim en Spijksche Veer. Het doel hiervan is om voor niet-Rijnschippers de toegang tot de Rijn te vereenvoudigen, en omgekeerd om voor Rijnschippers de toegang tot de Donau te vereenvoudigen, waarbij het veiligheidsniveau uiteraard gewaarborgd dient te blijven.
Het CCR-voorstel behelst onder meer een andere indeling van de Strecken dan tot nu toe het geval is. Per Strecke wordt op basis van de moeilijkheidsgraad een voorstel gedaan voor een aantal ervaringsreizen, al dan niet aangevuld met een examen.

Het voorlopige standpunt van het CBRB, en van de Nautisch-Technische Kommission van EBU en ESO, is dat het wenselijk is om tussen Iffezheim en Spijksche Veer over een bepaalde Streckenkenntnis te beschikken. Het aantal ervaringsreizen moet nog nader ingevuld worden, evenals de wenselijkheid van een aanvullend examen voor een of meerdere Strecken. Men is niet principieel tegen een examen maar de voorwaarden waaronder en de manier waarop dient nog nader uitgewerkt worden. Voor een examen in plaats van ervaringsreizen lijkt men tot dusver nog geen voorstander.

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

Aansprakelijkheid bij het vervoer van passagiers

Op dit moment is de aansprakelijkheid jegens passagiers juridisch globaal als volgt geregeld: er is sprake van een zogenoemde schuldaansprakelijkheid (de passagier die schade ondervindt moet bewijzen dat dit de schuld is van de vervoerder), waarbij de aansprakelijkheid per passagier is beperkt tot een bedrag, afhankelijk van de grootte van het passagiersschip.

De Europese Commissie stelt nu voor om het Verdrag van Athene, dat de aansprakelijkheid voor passagiers in de zeevaart regelt, zodanig te wijzigen dat dit ook van toepassing wordt op passagiersvaart op de binnenvaart. Hierbij zal er sprake zijn van een zogenoemde risicoaansprakelijkheid (als een passagier schade ondervindt die gerelateerd is aan een vaart met een schip wordt er onmiddellijk van uit gegaan dat dit de schuld is van de vervoerder), waarbij de beperking van de aansprakelijkheid per passagier wordt opgehoogd naar ongeveer € 250 000, en waarbij er een verplichte verzekering afgesloten moet worden.

Het CBRB voorziet dat dit grote en zeer ongewenste gevolgen zal hebben voor de passagiersvaart en zal dit daarom, zowel als CBRB als via de EBU Commissie Passagiersvaart, kenbaar maken aan de Europese Commissie. Als alternatief kan wellicht voorgesteld worden het uitbreiden c.q. openbreken van het CLNI-verdrag. De mogelijkheden daartoe en de voor- en nadelen ervan worden op dit moment nader bekeken.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen mevr. Ing. M. van Helvoirt M.sc. of met de heer Mr. J. Vogelaar

Maritime Innovation Award 2005

Bureau Innovatie Binnenvaart wil de ondernemers in de binnenvaart graag informeren over de mogelijkheid om zich in te schrijven voor de Maritime Innovation Award 2005. Elke Nederlandse onderneming, die een nieuw product of dienst heeft ontwikkeld voor de maritieme industrie kan zich tot 17 mei hiervoor inschrijven (voor inschrijving of informatie zie onder). De Maritime Innovation Award 2005 zal tijdens Europort Maritime (1 - 5 november 2005) worden uitgereikt.
De Award, een initiatief van Holland Marine Equipment, is een uitstekende mogelijkheid om innovatie en innovatieve bedrijven onder de aandacht te brengen en daarmee aan de maritieme sector het voorbeeld te geven van de concurrerende kracht van de binnenvaart. Minimumvereiste voor elke inzending is dat er een aantoonbare Nederlandse toegevoegde waarde wordt gegenereerd. Om de omvang en invloed van de innovatie te kunnen beoordelen dient de inzending voorzien te zijn van een financiële onderbouwing waaruit de potentie van de innovatie blijkt.
Heeft uw bedrijf een waardevolle innovatieve bijdrage geleverd of kent u een innoverende ondernemer die het verdient om als toonbeeld van innovatie in de schijnwerpers te worden gezet, geef het aan BIB door. Het is een kans om te laten zien dat de binnenvaart een innoverende sector is.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer drs. A. Korteweg e-mail: a.korteweg@binnenvaart.nl

CMNI-verdrag

Het CMNI verdrag is een internationaal verdrag dat beoogt de overeenkomsten voor het goederenvervoer in de binnenvaart te regelen. Het verdrag treedt in werking als vijf landen het verdrag hebben geratificeerd. Tot nu hebben Hongarije, Luxemburg, Roemenië, Zwitserland en Kroatië dit gedaan. Dit betekent dat het verdrag in werking is getreden en reeds toepassing vindt als de laad- of losplaats gelegen is in één van de landen die partij is en het verdrag heeft geratificeerd. De Duitse en Nederlandse overheid hebben het verdrag aan hun parlement voorgelegd. Verwacht wordt dat in 2005 het verdrag daadwerkelijk in werking zal treden in Nederland en Duitsland en daarmee verplicht is voor het overgrote deel van het binnenvaartvervoer. Het verdrag bevat onder andere een verplichting vervoerdocumenten op te maken. In deze vervoerdocumenten, die voor ieder transport over de binnenwateren van de landen die het verdrag hebben ondertekend, verplicht zijn moet het volgende worden opgenomen:

a. naam, woonplaats, zetel of verblijfplaats van de vervoerder en van de afzender;
b. de geadresseerde van de goederen;
c. de naam of het nummer van het schip;
d. de laadhaven of de plaats van inontvangstneming en de loshaven of de plaats van aflevering;
e. de gebruikelijk aanduiding van het soort goederen en hun verpakkingen en voor gevaarlijke of milieuschadelijke goederen, hun aanduiding overeenkomstig de geldende voorschriften, of bij gebreke hiervan, hun algemene aanduiding;
f. de afmetingen, het aantal of het gewicht alsmede de identificatiemarkeringen van de aan boord genomen of ten vervoer in ontvangst genomen goederen;
g. de vermelding, in voorkomend geval, dat de goederen aan dek of in open ruimen kunnen of moeten worden vervoerd;
h. ten aanzien van de vracht overeengekomen bepalingen;
i. in geval van vrachtbrieven, de aanduiding dat het een origineel of een afschrift betreft; in geval van cognossementen, het aantal originele exemplaren;
j. de dag en plaats van uitgifte.

Er wordt binnen het CBRB nagedacht over de wijze waarop de vervoerdocumenten vorm zouden moeten krijgen. Getracht wordt om via de EBU een internationaal document vorm te geven. Dit om een eenduidig internationaal document te hebben waar bedrijven eenvoudiger mee kunnen werken en elektronische opmaak en verwerking mogelijk is.

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

Vergelijking gasolieprijzen

Bij de meeste leden van het CBRB en bij veel betrokkenen in de binnenvaart is de zogenaamde 'gasoliecirculaire' een bekend verschijnsel.
Zelfs leken met een betrokkenheid bij gasolie die niet verder gaat dan de wetenschap dat die brandstof nodig is om de motor te laten draaien voelen in hun beurs dat er bij gasolie en andere aardolieproducten sprake is van een sterk wisselende markt, met alle gevolgen van dien voor de prijs die uiteindelijk aan de pomp moet worden betaald.

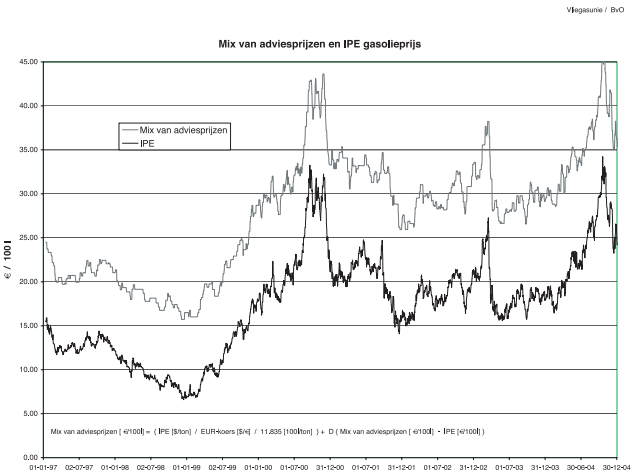
Wat houdt de gasoliecirculaire in?

Een aantal oliemaatschappijen geeft hun adviesprijzen voor gasolie ten behoeve van de binnenvaart op aan het CBRB. Van deze opgaven wordt een ongewogen gemiddelde bepaald. Het resultaat van deze berekening - “de mix van adviesprijzen” - wordt bij elke wijziging aan de abonnees door middel van de gasoliecirculaire bekend gemaakt.
Wie en hoe er verder met deze mix van prijzen wordt omgegaan is geen zaak van het CBRB. Voor alle duidelijkheid: het CBRB stelt geen prijzen vast en heeft geen enkele bemoeienis met de manier waarop de mix van adviesprijzen in de praktijk wordt vertaald naar toe te passen gasolieclausules in vervoersovereenkomsten; evenmin weet het CBRB iets van eventuele afspraken tussen binnenvaartondernemers en leveranciers die verband houden met een verhouding tussen adviesprijs en korting.
Om overigens naar buiten toe zichtbaar te maken dat deze gegevens van het CBRB volledig correct worden berekend, hebben wij in overleg met de EVO besloten, de berekeningen jaarlijks te toetsen door een externe accountant.

Onlangs is de mix van de adviesprijzen - zeg maar de resultaten van de CBRB gasoliecirculaire - voor een langere periode vergeleken met de gasolienotering op de International Petrol Exchange (IPE) in Londen.
(Met dank aan de heer Backer van Ommeren van de Vliegasunie en voorzitter van de binnenvaartverladers van de EVO.)
Van het resultaat van deze vergelijking is een aantal grafieken gemaakt. Zo is de ontwikkeling van de IPE gasolieprijs vergeleken met het resultaat van de omrekening van $ / ton naar € / ton. Een grillig resultaat. Ook als gekeken wordt naar de korte termijn en optredende trendmatige ontwikkelingen kunnen de verschillen aanzienlijk zijn.
Geheel anders is het evenwel met een vergelijking op langere termijn tussen de prijsontwikkeling van de mix van adviesprijzen (CBRB circulaire) en de IPE.
Uit de grafiek die hierbij wordt afgedrukt blijkt dat het verloop van de mix gelijk te zijn aan het verloop van de IPE gasolieprijs.
Weliswaar ligt de mix gemiddeld € 10.00/100 l boven de IPE prijs, maar dit verschil is verklaarbaar.

Immers de IPE betreft de (groot)handel in gasolie terwijl de mix gaat over een adviesprijs met betrekking tot de levering van gasolie aan eindverbruikers. Bezwaren zijn er aan dit verschil ten aanzien van de toepassing van een indexeringsclausule niet toe te schrijven mits het verschil maar een constant verloop heeft.

Uit de hierbij afgedrukte grafiek blijkt overduidelijk dat dit het geval is



Nieuwe leden:

Geassocieerde leden:

Scheepswerf Grave B.V.

Agenda

april

21 april	om 13.30 uur	- Ledenvergadering Groep Varende Ondernemers

mei

05 mei	gesloten i.v.m. Hemelvaartsdag	
06 mei	gesloten	
10 mei	om 11.00 uur	- Overleggroep Havensleepdiensten
12 mei	om 10.00 uur	- CCR Werkgroep G/IBT
17 mei	om 10.00 uur	- WG ADNR

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