

CBRB pleit voor omzetting van SAV in een Europese afvalstoffen verordening voor de Binnenvaart

Het CBRB is voorstander van internationale regelgeving op het gebied van afvalstoffen welke in de binnenvaart ontstaan. Op initiatief van de sector is er in het verleden zowel in de tankvaart als in de duwvaart een convenant gesloten op het gebied van ladingresten. Deze twee convenanten hebben model gestaan voor de ontwikkeling van het Scheepsafvalstoffenverdrag dat zou moeten leiden tot internationale regelgeving in de Rijnsoeverstaten en België.

Zoals bekend laat de formele invoering van dit verdrag lang op zich wachten, terwijl in de praktijk belangrijke onderdelen van het Verdrag al wel worden nageleefd. Onderdelen van het Verdrag verdienen inmiddels aangepast te worden aan de ontwikkelingen en het voortschrijdend inzicht. De verdere ontwikkelingen van Europa maken de noodzaak voor een Europees eenduidige afvalstoffenregelgeving voor de binnenvaart steeds meer noodzakelijk.

Het CBRB overweegt voor te stellen om de teksten van het SAV in CCR-verband te moderniseren en deze gemoderniseerde teksten (o.a. elektronische betaling i.p.v. zegeltjes, en het regelen van gassen en dampen van de lading) voor te leggen aan de Europese Commissie met het verzoek deze om te doen zetten in een gelijklopende Europese Verordening.

Herstructurering naar een duurzame binnentankvaart door middel van CBRB 100.000-ton reductieplan

In 2002 heeft het CBRB onderzoek laten uitvoeren om het benodigde inzicht te krijgen in de ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid in de binnentankvaart. Op basis van de resultaten van dit onderzoek uitgebracht in het rapport 'Naar een duurzame binnentankvaart' heeft het CBRB in 2004 een beleidsvisie voor de binnentankvaart uitgebracht met een elftal beleidsaanbevelingen waaronder één om het bestaande reservefonds aan te wenden voor bedrijfsbeëindiging verbonden aan het uit de markt nemen van schepen. Door de nieuwbouwgolf en de toenemende vraag naar grotere en dubbelwandige tankschepen werd er toen al voorzien dat er op termijn een overcapaciteit aan tankschepen zou ontstaan wat nadelig werkt op de doorontwikkeling naar een duurzame sector. Deze trend heeft zich sneller dan verwacht doorgezet en sinds maart van dit jaar zijn de gevolgen van de overcapaciteit duidelijk merkbaar geworden. Om als binnentankvaart duurzaam te kunnen opereren is het noodzakelijk dat er niet onder kostprijs gevaren wordt. Vooral de opdrachtgevers voor het vervoer moeten in de toekomst waarborgen dat er niet meer onder de kostprijs gevaren wordt. Het opstellen en invoeren van kwaliteitssystemen voor alle betrokken partijen is hiervoor noodzakelijk.

Op korte termijn dreigt er voor diverse individuele onderne-

mers inmiddels een koude sanering. Terwijl er nog zeker geen sprake is van een totale crisis in de binnentankvaart is het CBRB wel van mening dat er ter voorkoming hiervan een regeling moet komen.

Deze regeling moet ondernemers op een economisch verantwoorde manier stimuleren om vrijwillig hun bedrijf te beëindigen, dan wel om vrijwillig scheepsruimte gegarandeerd uit de vaart te halen. Hierdoor wordt het mogelijk om oudere minder rendabele schepen, vaak enkelwandig, uit de markt te laten verdwijnen door sloop. Dit kan worden gefinancierd door het aanwending van de gelden uit het door de sector opgebrachte reservefonds. Er kan hierbij worden gedacht aan een uitkering van ongeveer 225 euro per beëindigde ton scheepsruimte. Indien deze uitkering fiscaalgunstig kan worden omgezet in ouderdomspensioenen, kan met de opgebrachte gelden ongeveer 100.000 ton tankscheepsruimte worden gesaneerd. De regeling dient, ter voorkoming van oneerlijke concurrentie te waarborgen dat deze gelden niet worden geherinvesteerd in nieuwbouwprojecten, dat deze regeling gaat gelden voor zowel particuliere tankvaartondernemers als voor tankvaartrederijen en mag alleen open staan voor die Europese landen die de gelden in het verleden ook hebben opgebracht.

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

Nieuwe bunkervergunningen

Binnenvaartondernemers hebben van de Belastingdienst/Douane enige tijd geleden een brief ontvangen betreffende de controle van de gegevens van de bunkervergunning. Er vindt een algemene herziening van de modellen en de vergunningnummers naar Europees model plaats. De nieuwe bunkervergunning heeft als kenmerk NL en 11 cijfers. Wanneer de Belastingdienst/Douane geen bericht terug heeft ontvangen wordt er vanuit gegaan dat er geen gebruik meer wordt gemaakt van de vergunning en deze wordt dan ambtshalve ingetrokken. Door verhuizingen/mutaties is het goed mogelijk dat niet alle binnenvaartondernemers zijn bereikt door de Douane.

Derhalve worden alle binnenvaartondernemers die nog geen bericht hebben ontvangen of nog geen nieuwe bunkervergunning hebben, opgeroepen zich te melden bij de betreffende Belastingdienst/Douane!

Er zijn geruchten dat er na 1 juli 2005 zonder nieuwe bunkervergunning niet meer accijnsvrij gebunkerd kan worden. Dit is niet waar! Wel zijn regiokantoren die als streefdatum 1 juli 2005 hanteren om alle accijnsvergunningen vernieuwd te hebben, maar dat betekent nog niet dat er na die datum niet meer accijnsvrij gebunkerd zou kunnen worden. Ook zijn er regiokantoren welke de accijnsvergunningen gefaseerd aanpassen en daar zijn de bunkervergunningen nog niet aan de

beurt. De regio Rotterdam heeft op de verzonden brieven tot nu toe slechts 30% reactie ontvangen.

De bunkervergunningen worden niet op alle douanekantoren afgegeven. Al naar gelang de domicilie van de onderneming is e.e.a. in regio's verdeeld. Hier volgt een overzicht:

Regio Douane Rotterdam
Belastingdienst/Douane Rotterdam
kantoor Laan op Zuid
Laan op Zuid 45, 3072 DB Rotterdam
Telefoonnummer: 010 - 290 47 47
Contactpersoon: de heer W. Ditmer
Direct telefoonnummer: 010 - 290 47 73

Regio Douane west
Belastingdienst/Douane West
kantoor Amsterdam Kingsfordweg
Kingsfordweg 1, 1043 GN Amsterdam
Telefoonnummer: 020 - 687 40 00
Contactpersoon: de heer E. Theuns
Direct telefoonnummer: 020 - 687 41 68

Regio Douane Zuid
Belastingdienst/Douane Zuid
kantoor Roosendaal
Mill Hillplein 1, 4701 BS Roosendaal
Telefoonnummer: 0165 - 52 22 22
Contactpersoon: de heer Havenaar
Direct telefoonnummer: 0165 - 52 42 18

Regio Douane Noord is onder verdeeld in:
Belastingdienst/Douane Noord
kantoor Leeuwarden
Tesselschadestraat 4, 8913 HB Leeuwarden
telefoonnummer: 058 - 294 94 94
Contactpersoon: de heer Postmus
Direct telefoonnummer: 058 -299 49 11

Belastingdienst/Douane Noord
kantoor Hengelo
Enschedestraat 120, 7552 CK Hengelo OV
Telefoonnummer 074 - 248 05 00
Contact: team klantbehandeling
Belastingdienst/Douane Noord
kantoor Groningen
Engelse kamp 2, 9722 AX Groningen
telefoonnummer: 050 - 523 26 00
Contactpersoon: de heer H. v.d. Berg of de heer B. hut
Direct telefoonnummer: 050 - 523 26 81

Belastingdienst/Douane Noord
kantoor Duiven
Impact 2, 6921 RZ Duiven
telefoonnummer: 026 - 318 20 00
Contactpersoon: de heer P. de jong
Direct telefoonnummer: 026 - 318 21 67

Belastingdienst/Douane Noord
kantoor Amersfoort
Inputplein 1, 3821 AM Amersfoort
telefoonnummer: 033 - 460 22 11
Contactpersoon: de heer Becker
Direct telefoonnummer: 033 - 450 53 55

Belastingdienst/Douane Noord
Managementteam
Hanzelaan 310, 8017 JK Zwolle
Contactpersoon: de heer J. van Dijk of de heer J. de Groot
Direct telefoonnummer: 038 - 467 25 87

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de helpdesk van het CBRB, mevrouw Lijdia de Groot

Werkgroep Binnenvaartbelangen Rotterdam

Tijdens de op 25 mei 2005 gehouden bijeenkomst van de Werkgroep Binnenvaartbelangen Rotterdam (WBR), waarin vertegenwoordigers van onder andere het CBRB overleggen met het Havenbedrijf Rotterdam over relevante onderwerpen voor de binnenvaart, zijn onder andere de volgende onderwerpen besproken:

Ligplaatsproblematiek

In de aan de Havenmeester gerichte brief van het CBRB zijn twee onderwerpen onder de aandacht gebracht.

Ten eerste het tekort aan ligplaatsen voor specifieke binnenvaartschepen (lengte en gevaarlijke stoffen). Door het HbR is hoge prioriteit gegeven aan het oplossen van dit probleem. Op korte termijn zullen een aantal wacht- en ligplaatsen gecreëerd worden in verband met de verdwijnende ligplaatsen in de Yangtzehaven. Onder andere wachtplaatsen voor ongeveer 6 tankschepen tussen de 8e Petroleumhaven en de Yangtzehaven. De geplande wachtplaatsen in de Amazonehaven zijn tijdelijk aangehouden in verband met onderzoek naar de gewenste breedte van de haven.

De huidige wachtplaatsen in het Beerkanaal zullen door ontwikkeling van de nieuwe binnenvaart- en feederterminal op deze locatie vervallen. De palen aldaar worden tijdig verplaatst naar een andere locatie (optie achterin Europahaven en tussen de Yangtzehaven en 8e Petroleumhaven).

Op dit moment wordt ook een gebiedsvisie opgesteld voor het Calandkanaal, hierin zullen ook wachtplaatsen voor de binnenvaart worden meegenomen.

In de Frisohaven zullen steiger 7 en 8 geschikt worden gemaakt voor gebruik door grotere en diepere schepen (totaal 4). Daar dit ten koste gaat van het aantal af te meren schepen zal in de nabijheid ook een wachtplaats (aantal palen zonder verbinding met de wal) aangelegd worden.

Ten tweede het verschil in handhaving t.a.v. het afgemeerde binnenschip door verschillende medewerkers van de Havenmeester en ook de Zeehavenpolitie. Het WBR verzoekt dringend om een consequent handhavingsbeleid te hanteren. Nagegaan zal worden of en waar er verschillend wordt gehandhaafd bij gelijke gevallen en/of omstandigheden. Verder zal de BPR bebording waar nodig worden aangevuld met een onderbord om een ruimer gebruik van de ligplaats mogelijk te maken.

(Bijvoorbeeld: "Alleen containerschepen die kegelplichtige lading (mogen) vervoeren".)

VTM en de binnenvaart in de toekomst

Er is onderzoek gedaan om na te gaan hoe de relatie van de binnenvaart zal zijn m.b.t. het verkeersbegeleidende systeem (Vessel Traffic Management) van de toekomst. De conclusies en bevindingen zijn vervat in een conceptrapport. Wanneer het rapport definitief is, wordt dit met de WBR besproken.

Overlast Maashaven

Bezoekers van Now & Wow veroorzaken regelmatig overlast in de nabijheid van de openbare ligplaatsen in de Maashaven. De WBR vraagt of er maatregelen kunnen worden genomen om deze overlast zoveel mogelijk te beperken. Binnenvaart opvarenden worden gezien als "natte" inwoners van Rotterdam. Ondervonden overlast kan worden gemeld bij de (Zeehaven)politie of aan het HCC via kanaal 19 of telefoonnummer 010 - 252 25 01.

Parkeren Maashaven

Parkeerbeheer neemt een formeel standpunt in betreffende de uitgifte van parkeervergunningen. Schippers moeten aan kunnen tonen dat zij daadwerkelijk ligplaats hebben in de haven. De locaties waar dit probleem zich voordoet zijn geïnventariseerd. Het AMVV Steunpunt Binnenvaart heeft constructief contact met Parkeerbeheer. In principe staat Parkeerbeheer positief tegenover de voorstellen, maar moeten deze nog door B&W worden besproken.

Autoafzetplaats Maashaven

De mogelijkheid voor een extra meerpaal bij de autoafzetplaats wordt onderzocht.

Hartelhaven

De mogelijkheid voor een extra bolder in de westelijke hoek van de openbare kade Hartelhaven wordt nog onderzocht. *Voor meer informatie kunt u contact opnemen met mevr. Ing. M.C.J.P. van Helvoirt M.Sc.*

Starbijeekomst beheersing risico's op de binnenwateren

Het CBRB en het Ministerie van Binnenlandse zaken organiseren begin september een startbijeekomst met als thema 'de beheersing van risico's op de binnenwateren'.

Het netwerk van de brandweer/hulpverlening en het netwerk van de vervoerswereld is de laatste tien jaar nogal van elkaar vervreemd geraakt, terwijl deze twee partijen elkaar bij incidenten juist nodig hebben. Uit gesprekken tussen CBRB (leden) en diverse vertegenwoordigers van hulpdiensten en beleidsmakers is de behoefte aan helderheid over de rol van de hulpverleners en de deskundigen binnen de binnenvaart in relatie tot het optreden van de overheidshulpdiensten bij incidenten met gevaarlijke stoffen op het water gebleken. De brandweer kent bijvoorbeeld nauwelijks de mogelijkheden van het meld- en volgsysteem en de rol van de verkeersposten in deze en die van de beschikbare experts die bij vervoersbedrijven en opdrachtgevers van vervoer vier en twintig uur per dag beschikbaar zijn voor ondersteuning en ongevalafhandeling. De binnenvaart wil graag weten hoe de brandweer e.e.a. heeft georganiseerd en hoe gebruik van wederzijdse kennis kan worden verbeterd. Bij recente ongevallen bleek de leiding van de lokale brandweer nauwelijks bereid om te luisteren naar of advies te vragen aan ter zake deskundigen buiten de eigen regio. Aan deze startbijeekomst zullen deel nemen vertegenwoordigers van de binnenvaart vanuit de CBRB-werkgroep Transportveiligheid, van de verladers via de CTGG-projectgroep Binnenvaart en van de diverse overheidsdiensten waar onder ministeries van BIZA en V&W, brandweer, KLPD enz.

De bedoeling is om tijdens de startbijeekomst, na een herkenningmakingsronde van alle genodigden vanuit de verschillende disciplines, de (toekomstige) ontwikkelingen van

de risico's op het water te schetsen.

Vervolgens is een eerste verkenning van een verbetertraject voorzien om aansluitend afspraken te maken om tot een proces van structurele verbeteringen te komen. De startbijeekomst zal worden afgerond met een praktijk bezoek aan een binnenvaarttanker.

Ter voorbereiding op deze startbijeekomst zijn ervaringen zowel goede als slechte met hulpverlening uit het veld natuurlijk altijd van harte welkom.

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

Aanvaringsbestendig tankschip door CCR erkend

De afgelopen vijf jaar heeft het bedrijfsleven zich intensief bezig gehouden met de ontwikkeling van een nieuwe generatie veiligere (aanvaringsbestendige) tankschepen. Dit initiatief is voor een belangrijk deel uitgevoerd binnen het project "veilig schip".

In eerste instantie werd er gesproken over de Scheldehuid of het Y-shape hull. Inmiddels kan er worden gesproken over de mogelijkheid van het toepassen van een aanvaringsbestendige scheepswand/constructie omdat een toepassing van meerdere verschillende technologieën mogelijk is. Deze ontwikkelingen hebben zich voor het eerst aan de buitenwereld getoond met het in de vaart brengen van twee gastankschepen door de firma Chemgas gebouwd met een de Scheldehuid. Voor deze bouw was nog de zg. ADNR gelijkwaardigheidserkenning van de CCR noodzakelijk.

Uitgevoerde botsproeven, praktijkervaringen en wetenschappelijk onderzoek hebben inmiddels bewezen dat de aanvaringsbestendigheid van tankschepen, vertaald in de hoeveelheid energie die de scheepsconstructie ten opzichte van de conventionele ADNR tanker kan absorberen fors is verbeterd. In relatie tot de op de rivier maximale aanwezige energie van potentiële aanvarende objecten blijkt penetratie van de ladingtank gevolgd door uitstroom van de lading hoegeenaamd niet meer voor te kunnen komen.

In relatie met deze vernieuwende bouwwijze is er onderzocht of het mogelijk is om binnen de bandbreedte van het huidige ADNR veiligheidsniveau grotere ladingtanks toe te staan. Binnen de CCR-werkgroep ADNR heeft hierover meerdere jaren intensief overleg plaatsgevonden. Het bedrijfsleven en vooral TNO hebben hierin een forse bijdrage geleverd.

In de maart-vergadering heeft de CCR-werkgroep ADNR besloten om de bouw van deze nieuwe generatie schepen zonder aparte toestemming per project via het ADNR mogelijk te maken. In het ADNR komt de mogelijkheid om met een veiligere constructie het ladingtankvolume te mogen vergoeten van 380 m³ naar maximaal 1000 m³ per tank. TNO heeft hiervoor een richtlijn ontwikkeld en beschikbaar gesteld waarmee het mogelijk is om de mate van aanvaringsbestendigheid, van verbeterde veiligheid op een wetenschappelijke wijze en per scheepsontwerp te berekenen, ongeacht de gewenste bouwwijze. CCR heeft het voornemen om deze methode in een Hoofdstuk 4.9 aan het ADNR (en ADN) toe te voegen. Naast de zg. Scheldehuid zijn er inmiddels ook realistische ontwikkelingen met kunststof/composiet-toepassing bekend geworden, de zg. Sandwich Plate System (SPS). De mogelijkheid tot verdere innovatie naar een nog veiligere binnenvaart is hiermee niet alleen voor de grotere schepen mogelijk maar geeft ook in het kleinere tankvaart-

segment nieuwe mogelijkheden. Het CBRB is er van overtuigd dat veel besproken 'type C-achtige spits' weer een stap dichterbij is gekomen. Deze ontwikkeling laat weer eens zien dat de binnenvaartsector voortdurend bezig is met de verbetering van de veiligheid en dat met de juiste partners er veel mogelijk is. In het najaar zal het CBRB in samenwerking met de direct bij deze ontwikkeling betrokken partijen een themabijeenkomst organiseren.

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

Controlelijsten ADNR 2005-2007 beschikbaar

Uit doelmatigheidsoogpunt heeft het CBRB de uitgaven van de ADNR controlelijst vanaf 1 januari j.l. ondergebracht bij uitgeverij GDS. De eerdere samenwerking met uitgeverij Van der Heijden is hiermede vervallen. ADNR Controlelijsten 2005-2007 kunnen worden besteld bij het CBRB.

Zie voor meer informatie www.cbrb.nl of bel met het CBRB-secretariaat 010 - 411 59 00

Invoering Scheepsafvalstoffenverdrag een klein stapje dichterbij

Tijdens de laatst gehouden plenaire vergadering van de Centrale Rijnvaartcommissie heeft de Belgische delegatie laten weten dat landelijk besloten is om het Scheepsafvalstoffenverdrag door de Gewesten te laten implementeren. Dit is een belangrijke politieke verschuiving omdat België zich tot op heden niet actief heeft uitgelaten over de implementatie van het Verdrag.

Hiermee is echter nog lang niet zeker gesteld dat het SAV ook daadwerkelijk snel van kracht zal worden. Dit is afhankelijk van de voortvarendheid en bereidheid van de Gewesten.

Frankrijk heeft laten weten in het najaar van dit jaar klaar te zijn waarna het alleen nog wachten is op de voortgang in België.

Overtreding rookverbod rechtvaardigt ontslag op staande voet

Op 11 februari 2005 heeft het Gerechtshof Den Haag in het kader van het arbeidsrecht een voor de binnenvaart belangrijke uitspraak gedaan.

Een werknemer was op staande voet ontslagen omdat hij tijdens het lossen van een chemicaliëntanker in de Rotterdamse Petroleumhaven het daar geldende rookverbod had overtreden. Dit ontslag werd door de werknemer aangevochten. In Hoger Beroep heeft het Gerechtshof overwogen dat de werknemer gelet op zijn leeftijd (37 jaar) en de lengte van zijn dienstverband (17 jaar) had moeten beseffen dat overtreding van het rookverbod ernstige risico's met zich meebrengt. Niet alleen voor personen en milieu maar ook voor de reputatie van zijn werkgever op het vlak van veiligheid en betrouwbaarheid. Daar komt bij dat de werkgever zijn personeel er diverse malen schriftelijk op heeft gewezen dat overtredingen van de strikte veiligheidsvoorschriften zou kunnen leiden tot ontslag. Weliswaar kan tijdens de uitvoering van de dagelijkse werkzaamheden de aandacht voor het naleven van de veiligheidsvoorschriften gaande weg verslappen, maar de

onderhavige situatie kan daarmee niet zondermeer op een lijn worden gesteld. Roken, zo overwoog het Hof, maakt immers geen onderdeel uit van de uitgevoerde werkzaamheden. Dat de werknemer nooit eerder gewaarschuwd is en dat hij de eerste is die vanwege overtreding van het rookverbod op staande voet is ontslagen, acht het Hof niet relevant.

Hetzelfde geldt voor het feit dat zijn direct leidinggevende het overtreden van het verbod door de vingers zou zien. De werknemer is ook zelf op zijn verantwoordelijkheid geweest en mag zich niet achter het gedrag van anderen verschuilen.

Betrokken werknemer is dan ook terecht op staande voet ontslagen aldus het vonnis van het gerechtshof.

Bron Staatscourant 4 mei 2005

Overgangsbepalingen ROSR voor uitfasering HALON blijven overeind

Al in 2003 heeft het CBRB zich ernstig bezorgd gemaakt over het direct op binnenvaartschepen van toepassing verklaren van Europese regelgeving op het gebied van uitfasering van HALON. Dit in het bijzonder voor de HALON, die aanwezig is in vaste blusinstallaties aan boord van binnenvaartschepen welke onder de werkingssfeer van het ROSR vallen. Hierdoor zouden de overgangsbepalingen in het ROSR ineens zijn komen te vervallen, hetgeen niet wenselijk is.

Het CBRB heeft haar gemotiveerde bezwaren meerdere malen, zowel mondeling als schriftelijk, kenbaar gemaakt en hierbij gewezen op de afspraken welke binnen CCR-verband met de sector zijn gemaakt en welke ook in de internationale binnenvaartwetgeving (ROSR) dwingend zijn opgenomen.

Ook heeft het CBRB een themabijeenkomst binnen het ministerie van VROM georganiseerd, waar deze problematiek en aangedragen oplossingen aan de orde zijn geweest. Deze bezwaren zijn voor het ministerie van VROM en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aanleiding geweest om een specifieke interdepartementale werkgroep te laten kijken naar de bezwaren en vooral naar het standpunt van het CBRB. Dit voorjaar hebben wij kennis genomen van de resultaten van deze interdepartementale werkgroep. Hieruit is duidelijk geworden dat voor schepen met een Rijnattest op grond van het ROSR de regelgeving van het ROSR inclusief de overgangsbepalingen van toepassing is en blijft. Op schepen die vallen onder de werkingssfeer van het Binnenschepenbesluit echter is de Europese Verordening wel rechtstreeks van toepassing en dient er door de bevoegde autoriteit bij verlenging van het scheepscertificaat rekening te worden gehouden met een verbod op de aanwezigheid van HALON in een vaste blusinstallatie.

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

AGENDA

In verband met de zomerperiode zijn er geen ledenvergaderingen gepland!