

## **Vooraankondiging zand- en grindcongres Minister zal congres toespreken**

Op 10 juni aanstaande zal het reeds eerder voor- genomen 'mini' zand- en grindcongres plaats vinden. De bijeenkomst wordt gehouden in het Isala Theater te Capelle a/d IJssel van 10.00 tot 12.30 uur.

De minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Carla Peijs, heeft toegezegd acte de présence te geven en het congres toe te spreken.

De Nederlandse Vereniging van Leveranciers van Bouw- grondstoffen (NVLB) heeft eveneens haar medewerking aan het organiseren van het congres toegezegd.

Over de inhoud van het programma, de wijze van aanmelden en andere bijzonderheden wordt aan de leden van VZ&G/CBRB zo spoedig mogelijke nadere informatie verstrekt.

**Reserveer in ieder geval de datum van 10 juni reeds nu in uw agenda!**

## **Internationaal goederenvervoer**

Per 1 juni 2006 zal de Wet tot goedkeuring en uitvoering van het op 22 juni 2001 te Boedapest tot stand gekomen Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI) (Trb. 2001, 124) in werking treden. Door de goedkeuring van CMNI voor Nederland gaat dit verdrag gelden voor het internationale goederenvervoer over de binnenwateren. Het verdrag is relevant voor de partijen bij een vervoer- overeenkomst van internationaal goederenvervoer over de binnenwateren: de afzenders, de (onder)vervoerders en de geadresseerden. CMNI introduceert uniforme regelgeving op een terrein waar tot op heden werd gewerkt met vele verschillende nationale rechtstelsels. Dergelijke uniforme regelgeving bestaat reeds lang bij andere vervoersmoda- liteiten. CMNI voorkomt dat bepaald moet worden welk recht van toepassing is en wat de inhoud daarvan is. Indien Nederlands recht van toepassing was, golden de regels van titel 10 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek. Ratificatie en inwerkingtreding van CMNI heeft tot gevolg dat op het internationale goederenvervoer voortaan CMNI van toepassing zal zijn. Op het nationale goederenvervoer blijft het BW van toepassing, tenzij partijen CMNI contrac- tueel op het nationale goederenvervoer van toepassing hebben verklaard. Op hoofdlijnen stemt CMNI overeen met het reeds in boek 8 BW opgenomen binnenvaartrecht. Er zijn enkele verschillen waarvan de volgende de belang- rijkste zijn.

Artikel 20 CMNI bevat een andere aansprakelijkheidsbe- perking dan artikel 8:905 BW. Voorts bevat artikel 25, tweede lid, onder a, CMNI de mogelijkheid om de aanspra- kelijkheid voor nautische fouten contractueel uit te sluiten, terwijl artikel 8:901 BW daarvoor een wettelijke uitsluiting regelt. Daarnaast verplicht artikel 11, eerste lid, CMNI de vervoerder er toe om voor elk vervoer een vervoersdocu- ment op te maken. Artikel 8:915 BW biedt zowel de afzen- der als de vervoerder de mogelijkheid om een vervoersdo- cument op te maken, maar verplicht daartoe niet. Ingevolge artikel 8:916 BW is de vervoerder slechts verplicht op ver- zoek van de afzender een cognossement op te stellen.

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

## **Verplichting voorspan te Basel**

Vanaf 1 januari 2006 was de regelgeving omtrent de ver- plichting om met voorspan te varen van Basel naar Birsfel- den gewijzigd. Behalve de reeds geldende verplichting voor enkelwandige tankers met een blauwe kegel om ongeacht de waterstand verplicht met voorspan te varen, moesten enkelschroevers bij een waterstand van meer dan 3,50 aan de pegel van Rheinfelden ook aan deze verplich- ting voldoen. Dit betekende in de praktijk dat een lege enkelschroever met een voorspanboot moest varen! Vanaf 3 april 2006 is de "oude regeling", te weten geen verplichte voorspan voor enkelschroevers wanneer men 2 PK per geladen ton heeft, tijdelijk van kracht. De autoritei- ten zijn in beraad over een "werkbare" nieuwe regeling ten aanzien van de verplichting van voorspan voor enkel- schroevers. Het CBRB houdt de vinger aan de pols en dringt er bij de bevoegde autoriteiten op aan om de "oude regeling" te hanteren.

*Voor nadere informatie kunt u terecht bij mevrouw Ing. M.C.J.P. van Helvoirt, M.Sc. en/of mevrouw L.M.E. de Groot*

## **Ligplaats nemen in Rotterdam?**

Tijdens de laatste vergadering van de Varende Onderne- mers bleek er onduidelijkheid te bestaan ten aanzien van de vraag in hoeverre men overal ligplaats mag nemen in Rotterdam.

Artikel 2.2, "Verbod tot nemen van ligplaats", van de Havenverordening Rotterdam bepaalt in het eerste lid echter het volgende:

“Het is verboden met een schip ligplaats te nemen of zich met een schip op een ligplaats te bevinden, tenzij dit geschiedt:

- a. in overeenstemming met ter plaatse aangebrachte verkeerstekens en nadere aanduidingen als bedoeld in artikel 2.1 (= de tekens uit het BPR);
- b. in overeenstemming met de Verordening woon- en bedrijfsschepen;
- c. in overeenstemming met de Pleziervaartuigen-verordening;
- d. met een vergunning op grond van de Verordening kadegeld;
- e. met instemming van de huurder, erfpachter of eigenaar van een aan de ligplaats gelegen terrein;
- f. in overeenstemming met het door het college vast te stellen Ligplaatsenoverzicht, met inachtneming van de daarin opgenomen bijzondere bepalingen, of;
- g. met een door het college verleende ontheffing.”

De laatste uitgave van het onder f genoemde Ligplaatsenoverzicht van januari 2006 hebben wij u begin dit jaar toegestuurd.

*Voor nadere informatie kunt u terecht bij mevrouw Ing. M.C.J.P. van Helvoirt, M.Sc.*

## Ligplaatsenproblemen Rotterdam

Er is het afgelopen jaar veel aandacht besteed aan de ligplaatsenproblematiek in met name het westelijk havengebied in Rotterdam. Het CBRB heeft daartoe onder meer eind 2005 een brandbrief aan de Havenmeester gestuurd.

Per december 2005 is wachtplaats 5 in de Mississippihaven niet meer bestemd voor duwvaart maar voor tankschepen met één kegel. Ook zijn inmiddels drie ligplaatsen gerealiseerd en in gebruik genomen in de Europahaven (bij het strandje), met behulp van enkele wachtpalen die afkomstig zijn uit het Beerkanaal.

Verder staan op dit moment de volgende nieuwe ligplaatsen op stapel voor de korte termijn (dat wil zeggen: de werkzaamheden zijn reeds begonnen of beginnen zeer binnenkort):

- Nieuwe (tijdelijke) wachtpalen (voor minimaal twee containerschepen) tussen de 8e Petroleumhaven en de Yangtzehaven. De betreffende werkzaamheden zijn op dit moment bijna klaar.
- Er zal medio 2006 een extra set palen geplaatst worden (eveneens tijdelijk) tussen de 8e Pet en de Yangtzehaven, voor minimaal vier (kegel-) schepen.
- De overige wachtpalen uit het Beerkanaal zullen, voor zover nog bruikbaar, herplaatst worden in de Frisohaven, naast de huidige wachtplaatsen.

Daarnaast zullen er aan de zuidzijde van de Yangtzehaven ongeveer 15 (structurele!) ligplaatsen gecreëerd worden. Daartoe zullen enige meters terreinruimte “weggesnoept” worden en zal een damwand van 600 meter geslagen worden. Deze plaatsen, die formeel de status van wachtplaatsen zullen hebben maar zullen worden uitgerust met de

voorzieningen van ligplaatsen, zullen hopelijk in de loop van het voorjaar 2007 beschikbaar komen.

Met de realisatie van deze lig- en wachtplaatsen hoopt het HbR in de loop van 2007 de vastgestelde kortetermijn behoefte gedekt te hebben.

Voor de middellange termijn wordt gekeken naar het creëren van lig- en wachtplaatsen in het Calandkanaal, de KPE-steiger en het Hartelkanaal ten zuiden van de Beerdam.

*Voor nadere informatie kunt u terecht bij mevrouw Ing. M.C.J.P. van Helvoirt, M.Sc*

## Streckenkenntnis op de 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.

De CCR heeft daartoe een voorstel gedaan, dat onder meer een andere indeling behelst 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.

Na een uitvoerige en moeizame discussie heeft de Nautisch-Technische Kommission van EBU en ESO, in reactie op het CCR-voorstel, uiteindelijk het volgende compromis bereikt:

Wij stellen voor de Rijn te verdelen in de volgende vijf gedeelten (in afwijking van het CCR-voorstel, dat uitgaat van vier delen):

- Iffezheim - Speyer
- Speyer - Bingen
- Bingen - Lahnstein
- Lahnstein - Köln Südbrücke
- Köln Südbrücke - Spijksche Veer

Per traject moeten, zo hebben wij voorgesteld, zes ervaringsreizen (te berg plus te dal) plaatsvinden. Daarnaast moet er op de trajecten Iffezheim - Speyer, Bingen - Lahnstein en Köln Südbrücke - Spijksche Veer een (nader in te vullen) examen plaatsvinden. Op de trajecten Speyer - Bingen en Lahnstein - Köln Südbrücke zal geen examen vereist zijn, op voorwaarde dat er wel een ander patent voorhanden is waarvoor een examen is afgelegd. De manier van examinering (mondeling, schriftelijk, met een blinde kaart, multiple choice, met een simulator) moet nader besproken worden.

Ondanks het feit dat de Rijn volgens dit voorstel in een aantal gedeelten verdeeld wordt, moet het naar onze mening mogelijk blijven om per gewenste kilometerraai een patent te halen, zoals nu ook het geval is.

De NTK van EBU en ESO heeft tijdens een CCR-hoorzitting op 4 april dit voorstel nog eens toegelicht. De eerste reactie van de CCR op ons voorstel leek positief. De CCR is nu aan zet om op basis van het eerdere voorstel en ons voorstel een definitief voorstel te formuleren.

*Voor nadere informatie kunt u terecht bij mevrouw Ing. M.C.J.P. van Helvoirt, M.Sc.*

## Herziening overgangsbepalingen ROSR

Er is recent enige commotie ontstaan over een publicatie in de nieuwsbrief van EFM, over de overgangsbepalingen in het ROSR. Een toelichting lijkt daarom op haar plaats.

Eind 2000 is de CCR begonnen met de herziening van alle destijds 139 (!) overgangsbepalingen in het Reglement van Onderzoek voor Schepen op de Rijn (ROSR). De CCR heeft onderzoeksbureau VBD uit Duisburg indertijd een inventaristie laten uitvoeren van alle bestaande overgangsbepalingen: hoeveel schepen maken er gebruik van, welk veiligheidsrisico ontstaat hier door, en wat zijn de aanpassingskosten per schip om alsnog aan het betreffende voorschrift te voldoen.

Op basis van dit VBD-onderzoek en het gedetailleerde commentaar daarop van het gezamenlijke Europese binnenvaartbedrijfsleven, verenigd in de Nautisch-Technische Kommission (NTK) van EBU en ESO, heeft de CCR in het voorjaar van 2003 een concreet voorstel voor herziening van de overgangsbepalingen opgesteld. Ook dat is weer uitvoerig becommentarieerd door de NTK van EBU en ESO.

Uiteindelijk heeft dit geresulteerd in een nieuwe set overgangsbepalingen die in de CCR-najaarszitting van 2003 definitief aangenomen is en die van toepassing is per 1 oktober 2004. Bijna alle opmerkingen van de binnenvaartsector zijn overgenomen in het uiteindelijke besluit. Sindsdien moeten eventueel benodigde aanpassingen aan schepen in vier stappen worden doorgevoerd:

- Eerste vernieuwing Certificaat van Onderzoek (CvO)
- Eerste vernieuwing CvO na 01-01-2010
- Eerste vernieuwing CvO na 01-01-2015
- Eerste vernieuwing CvO na 01-01-2035

Voor enkele overgangsbepalingen is een afwijkende termijn van toepassing (voor de ankernis geldt bijvoorbeeld een overgangstermijn tot de eerste vernieuwing CvO na 01-01-2041).

Zie hiervoor tevens de artikelen die hierover tussen 2001 en 2005 in de Nieuwsbrief zijn verschenen.

Hoewel de sector over het algemeen goed uit de voeten kan met het nieuwe systeem van overgangsbepalingen, kan het voor een individuele schipper wel gevolgen hebben. Als de verlenging van een CvO van een schip dat gebruik maakt van veel overgangsbepalingen toevallig gepland staat voor begin januari 2010, kan men geconfronteerd worden met een wellicht onverwacht hoge kostenpost.

Het CBRB heeft begin 2005 een chronologisch overzicht gepubliceerd van alle nieuwe overgangstermijnen. Dit overzicht - in de Duitse taal - is op te vragen bij het secretariaat. Op dit moment wordt gewerkt aan een Nederlandstalig overzicht. Hierover zullen wij u uiteraard geïnformeerd houden.

*Voor nadere informatie kunt u terecht bij mevrouw Ing. M.C.J.P. van Helvoirt, M.Sc.*

## Nieuwe leden

### Varende Ondernemers (droge lading):

Ko-Wu V.o.f.

### Varende Ondernemers

(overleggroep zand- en grindschippers):  
ms Silmay

### Varende Ondernemers:

V.o.f. Tokato

## Agenda

### mei:

- 18 mei om 09.00 uur - Werkgroep ADNR
- 22 mei om 15.00 uur - Bestuur Groep Containeroperators
- 25 mei - CBRB gesloten i.v.m. Hemelvaartsdag
- 26 mei - CBRB gesloten
- 30 mei - EBU Commissie Gevaarlijke Goederen in Duisburg
- 30 mei om 11.00 uur - Overleggroep Havensleep-Diensten

### juni:

- 01 juni om 14.00 uur - Ledenvergadering Groep Containeroperators
- 05 juni - CBRB gesloten i.v.m. 2e Pinksterdag
- 08 juni om 11.00 uur - CTGG Plenair
- 10 juni om 10.00 uur - Zand- en grind congres
- 13 juni om 09.00 uur - Dagelijks Bestuur CBRB