

Schadeclaims in verband met stremming Rijn

Om voorbereid te zijn op te verwachten vragen over de mogelijkheid om de financiële gevolgen van het opont-houd door de stremming van de Rijn ergens te verhalen heeft het CBRB zich georiënteerd over de mogelijkheden en problemen. De resultaten hiervan zijn per brief aan de leden van de betrokken ledengroepen en het bestuur van de Varende Ondernemers medegedeeld.

De centrale vraag is of de men de kosten en de financiële schade kan verhalen op de veroorzaker.

Uit een vraaggesprek met dr. Von Waldstein over de mogelijkheden om de schade bij de veroorzaker te verhalen moet, worden geconcludeerd, dat na diens uitleg over de toepasselijkheid van Duits recht, de mogelijkheden zeer klein zijn. Een uitzondering zou kunnen worden gemaakt voor een paar schepen die binnen het gesperde gebied hebben gelegen.

Primair zou moeten worden vastgesteld dat er bij de veroorzaker schuld aanwezig is.

Een verzekeringsmaatschappij die wordt geconfronteerd met een groot aantal claims zal ongetwijfeld die aanspraken in eerste instantie afwijzen en dit tot aan de hoogste instantie blijven doen.

Anders wordt de zaak als er ter zake voorwaarden op de vervoersovereenkomst van toepassing zijn.

Op die manier kunnen op grond van de overeenkomst problemen zoals die zich nu voordoen worden opgelost of voorkomen. Of schade al dan niet aan de opdrachtgever in rekening wordt gebracht is vervolgens een zaak van commerciële afweging.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer Mr. J. (Jan) Vogelaar.

Frontoffice Vervoer over Water

In 2006 is bij de overheid het programma Eenduidig Toezicht gestart. Het doel van dit programma is om per aangewezen domein van toezicht de toezichtlast voor bedrijven en instellingen met gemiddeld 25% te verminderen. De binnenvaart valt, samen met koopvaardij en zeehavens, onder het domein Vervoer over Water. Een doelstelling is dat bedrijven en instellingen binnen een domein te maken krijgen met één aanspreekpunt dat op een inzichtelijke manier het toezicht organiseert en naar buiten optreedt met één gezicht. Voor u wordt dat het Frontoffice Vervoer over Water.

Gedurende de komende maanden zal een onderzoek plaats vinden door een extern bureau. Er zal geanalyseerd worden waar lastenreductie wenselijk is en de kwaliteit van het toezicht verbeterd kan worden. Toezicht is onder te verdelen in: handhaven, certificeren en berichtgeving. Dit onderzoek zal door een begeleidingsgroep gevolgd en ondersteund worden. Het CBRB maakt ook deel uit van deze begeleidingsgroep. Door het externe bureau zullen de komende tijd interviews worden afgenomen bij ondermeer: scheepseigenaren, binnenvaartondernemers, cargadoors, expediteurs, terminaleigenaren, petroleummaatschappijen, bunkerstations, scheepswerven, rederijkantoren, e.d.

De doelstelling van het project "Meting toezichtlasten in het domein Vervoer over Water" is:

- Vaststellen van de toezichtlast.
- Hoe groot is de feitelijke toezichtlast, de tijd die een organisatie werkelijk besteedt aan toezicht door of namens de overheid (tijd/geld/jaar)?
- Hoe wordt de toezichtlast ervaren, waar liggen de ergernissen?
- Analyseren en in kaart brengen van ideeën van (haven)bedrijven en brancheorganisaties voor de reductie van de toezichtlasten.
- Analyseren van de mogelijkheden die toezichthouders zien voor de reductie van toezichtlasten.
- Aanbevelingen formuleren ten aanzien van mogelijkheden voor reductie van toezichtlasten.

De toezichtlast voor het bedrijfsleven moet minder. De samenwerking tussen toezichthouders kan efficiënter en effectiever. Niet meer inspecteren maar slimmer. Het CBRB zal hier zeker aan bijdragen.

Voor nadere informatie kunt u terecht bij mevrouw L.M.E. (Lijdia) de Groot.

Problemen met fase-II motoren nog niet opgelost

De afgelopen maanden is er intensief contact geweest met het ministerie van Verkeer en Waterstaat om tot een regeling te komen voor de circa 44 schepen met een bestelde fase-1 motor. Door de vertraagde oplevering zal deze bestelde fase-1 motor niet meer ingebouwd mogen worden. Per 1 juli a.s. dienen alle nieuw in te bouwen motoren te voldoen aan de strengere milieueisen die de CCR een aantal jaren geleden heeft vastgelegd. Door de

enorme vraag naar schepen zijn de levertijden aanzienlijk toegenomen. Eind vorig jaar heeft het CBRB samen met de andere brancheorganisaties een brief naar de minister verzonden om aandacht te vragen voor dit probleem. Ons werd daarop medegedeeld dat ons verzoek voor een overgangstermijn voor de betreffende groep motoren was afgewezen. De minister benadrukte de eigen verantwoordelijkheid van de betrokken ondernemers in deze kwestie. Verder was de minister van mening dat deze ondernemers zelf alles in het werk moeten stellen om de schade te beperken en wees naar de mogelijkheid om reeds bestelde fase-1 motoren uit te rusten met katalysatoren waardoor ze aan de fase-II eis zouden kunnen voldoen.

In verband met levertijden van verschillende motorfabrikanten -die kunnen oplopen tot wel 15 maanden- is het simpelweg bestellen van een fase-II motor in dit stadium geen alternatief. Hoewel een aantal grote motorfabrikanten inmiddels de productie van specifiek "marine" motoren heeft verhoogd zal deze maatregel te laat komen voor de huidige problematiek. Verder werd pas voor het eerst in februari jl. voor een aantal motoren met een vermogen boven 750 kW bekend gemaakt, dat deze voldeden aan zogenoemde fase-II norm. Aangezien deze factoren volgens ons niet kunnen worden beschouwd als een normaal ondernemersrisico, volgde een tweede schrijven naar de minister. Inmiddels bleek uit gesprekken met de diverse importeurs van motorfabrikanten dat de problemen met de maand groter werden. Aanvankelijk leek het erop dat het aantal gedupeerden circa 80 schepen groot zou zijn.

Door de inzet van scheepseigenaren, werven, makelaars en de importeurs om aan fase-II motoren te komen die oorspronkelijk voor de buitenlandse markt bedoeld waren, is de groep aanzienlijk gereduceerd tot ongeveer 44 schepen. Met de hulp van importeurs was het verder mogelijk een gedetailleerde lijst samen te stellen dat het ministerie inzicht dient te geven om welke scheepscasco's het daadwerkelijk gaat. Deze lijst is vorige week samen met een brief andere naar het ministerie verzonden.

Wij hebben in een begeleidend schrijven (brandbrief) aan het ministerie van V&W benadrukt dat de binnenvaartondernemingen niet de dupe mogen worden van de voor hen niet te beïnvloeden processen. Daarbij hebben wij een tweetal mogelijke oplossingsrichtingen voorgelegd die door het ministerie verder kunnen worden uitgewerkt. De eerste mogelijke oplossing is het verlenen van een ontheffing aan die personen die kunnen aantonen dat zij slachtoffer zijn geworden van de extreme, redelijkerwijze niet te voorziene vertraging. De tweede mogelijkheid is het inbouwen van voor- en nageschakelde techniek op een veel later tijdstip. Het is te verwachten dat in deze tussenperiode het zwavelgehalte in de brandstof nog verder gereduceerd zal zijn. Het hoge gehalte zwavel is iets wat de ontwikkeling van voor- en nageschakelde techniek de laatste jaren heeft tegengehouden. Het is verder te ver-

wachten dat deze ontwikkeling in een stroomversnelling zal geraken wanneer er sprake is van een laagzwavelige brandstof. Tot slot hebben wij in onze brief ook melding gemaakt van het feit dat indien de Europese regelgeving geen uitzondering voor specifiek de binnenvaart zou hebben gemaakt, er hoogstwaarschijnlijk geen probleem zou zijn geweest.

Wij houden u op de hoogte via pers en nieuwsbrief van de lobby van het CBRB en de resultaten daarvan.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer Ing. R. (Robert) Tieman.

Brandblusinstallatie FM 200 niet verboden

Met ingang van 4 juli 2007 is de Europese Verordening 842/2006 van kracht. Deze verordening betreffende de gefluoreerde broeikasgassen is een uitvloeisel van het Kyoto-protocol om het broeikaseffect tegen te gaan.

Aan boord van schepen is als blusmiddel in een vast ingebouwde brandblusinstallatie volgens het ROSR artikel 10.03 b, lid 1b, HFC-227ea (heprafloorpropan) toegestaan, bij u beter bekend als FM 200. Dit blusmiddel is, in tegenstelling tot eerder in de pers verschenen berichtgeving, m.i.v. 4 juli 2007 niet verboden.

De Verordening 842/2006 regelt de insluiting, het gebruik, de terugwinning en de vernietiging van gefluoreerde broeikasgassen. In de bij de verordening behorende bijlage I worden de betreffende gassen genoemd. In de bijlage II worden de producten en de apparatuur die gefluoreerde broeikasgassen bevatten genoemd, welke krachtens artikel 9 van de verordening, na 4 juli 2007 niet meer op de markt gebracht mogen worden.

De belangrijkste punten uit de verordening op een rij:

- Verboden is om na 4 juli 2007 in brandbeveiligings-systemen een blusmiddel uit de groep Perfluorkoolstoffen (PFK's) op de markt te brengen.
- Het blusmiddel in FM 200 valt onder de groep Fluor koolwaterstoffen (HFK's), **het verbod om FM 200 na 4 juli 2007 op de markt te brengen is dus niet van toepassing.**
- Er moet gecertificeerde apparatuur worden toegepast.
- De blusgasflessen moeten periodiek worden gecontroleerd op lekkage; de frequentie hiervan mag worden verlaagd indien de flessen zijn voorzien van automatisch lekdetectiesysteem.
- Installaties moeten volgens een erkende norm worden gebouwd en onderhouden.
- Er dient een logboek aanwezig te zijn waarin onderhoud en eventuele lekkages worden gerapporteerd.
- Bij uitbedrijfname van een installatie moeten de gassen worden teruggewonnen.
- Installatie- en onderhoudsbedrijven moeten opgeleid en gecertificeerd zijn om met deze apparatuur te werken.

Het is goed om contact op te nemen met uw FM 200 leverancier wat exact de gevolgen zijn voor uw bedrijfsvoering betreffende de brandblusinstallatie(s) binnen uw bedrijf.

De tekst van de verordening kunt u lezen:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/nl/oj/2006/L161/L161200606011.pdf>

Voor nadere informatie kunt u terecht bij mevrouw L.M.E. (Lijdia) de Groot.

Port of Rotterdam: Havenplan 2020

Op de website www.havenplan2020.nl geven de gemeente en het Havenbedrijf Rotterdam een visie op de toekomst van de haven. Op deze site zijn ondermeer de hoofddopgaven van het Havenbedrijf Rotterdam te zien:

- Aanleg, inrichting en exploitatie van Maasvlakte 2
- Herontwikkeling van de Stadshavens
- Stedelijke ontwikkeling op de rechter Maasoever in balans met havenontwikkeling op linker Maasoever
- Duurzame inrichting en beheer van het haven- en industriegebied

In de Werkgroep Binnenvaartbelangen Rotterdam (WBR), waar het CBRB deel van uit maakt, worden de belangen van de binnenvaart vier maal per jaar in een overleg met het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) besproken.

Voor nadere informatie kunt u terecht bij mevrouw L.M.E. (Lijdia) de Groot.

Werkgever altijd verantwoordelijk bij bedrijfsongeval

Schuld of opzet spelen volgens het Arbobesluit geen rol bij een bedrijfsongeval. Ook als een werknemer door eigen roekeloos gedrag een arbeidsongeval krijgt, is de werkgever verantwoordelijk aldus een uitspraak eerder dit voorjaar van de Raad van State. Het Hoger Beroep was door een groenteverwerkingsbedrijf aangespannen tegen het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Het bedrijf kreeg van de Arbeidsinspectie twee boetes, van in totaal bijna 8.000 euro. Eén van de boetes was voor het betreffende ongeval, de ander omdat het ongeval niet meteen werd gemeld bij de Arbeidsinspectie.

Stommiteiten werknemers - jurisprudentie voor toekomstige zaken

De werkgever voerde aan dat het ongeval was veroorzaakt door een stommiteit van de werknemer en dat hij daarvoor geen boete kon krijgen. Op 25 februari 2004 heeft een ongeval plaatsgevonden doordat een werknemer van het bedrijf in kwestie, een meewerkend voorman, een eerder incident wilde reconstrueren. Bij dat incident liep een andere werknemer, die tijdens stagnatie van de werkzaamheden op de band was gaan zitten en met zijn hand in aanraking was gekomen met

de aandrijfjas van de transportband, schaafwonden op. Bij de reconstructie van dit incident is de voorman in dezelfde houding als het slachtoffer van het eerste incident bij de aandrijfjas op de rollenbaan gaan zitten, raakte vervolgens bekneld en verloor een paar vinger-toppen. Zowel tijdens het eerste incident als tijdens de nabootsing daarvan hebben de werknemers volgens het bedrijf in kwestie roekeloos gehandeld door hun hand in de transportband te steken, wat is verboden en niet tot de dagelijkse werkzaamheden behoort. Uit onderzoek is gebleken dat het feitelijk mogelijk was voor werknemers om vanuit staande houding in aanraking te komen met de bewegende aandrijfjas van de transportband. Volgens de Raad van State doen schuld of opzet niets af aan de verantwoordelijkheid van de werkgever bij een bedrijfsongeval. De Raad van State volgt niet de stelling dat artikel 7.7, eerste lid, van het Arbobesluit zo moet worden uitgelegd dat deze verplichting alleen geldt bij aanwezig gevaar in geval van normale uitvoering van de opgedragen werkzaamheden.

Artikel 7.7. Veiligheidsvoorzieningen in verband met bewegende delen van arbeidsmiddelen

1. Indien bewegende delen van een arbeidsmiddel gevaar opleveren, zijn zij van zodanige schermen of beveiligingsinrichtingen voorzien, dat het gevaar zoveel mogelijk wordt voorkomen.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer Ing. R. (Robert) Tieman.

Overleg tussen RWS en binnenvaart

Op 10 april heeft een overleg plaats gevonden tussen Rijkswaterstaat en vertegenwoordigers van de vaarweggebruikers; het CBRB was hier ook aanwezig. Het doel van deze bijeenkomst was om de voortgang te bespreken van de acties en afspraken welke gemaakt zijn op 25 november 2006, tijdens een ontmoetingsdag, Spiegeldag Vaarweggebruikers. Tijdens deze dag werd er door de vaarweggebruikers en de vaarwegbeheerders gezocht naar oplossingen voor ondermeer de volgende knelpunten:

- Wacht- en overnachtingsplaatsen.
- Vaarwegprofiel.
- Informatievoorziening.
- Veiligheid op het water.
- Passagetijd van objecten en trajecten.

Onderwerpen van gesprek op 10 april waren ondermeer:

- Toegangsgeulen naar binnenhavens. Welke toegangsgeulen hebben de hoogste prioriteit?
- Inventarisatie klein achterstallig onderhoud. RWS controleert regelmatig, mocht er iets zijn kan dit gemeld worden (0800-8002).
- Wacht- en overnachtinghavens. Er wordt om suggesties voor auto-afzetplaatsen gevraagd.

- Eerder baggeren (2010 i.p.v. 2015) van enkele rijksvaarwegen.
Door een nieuw sterk beleid. Een ander bestuur, economisch de wind mee is er een sterk klimaat om zaken naar voren te helen.
Beheerders van binnenhavens kunnen meeliften met baggerwerk van RWS

De conclusie is dat de nieuwe werkwijze van RWS zichtbaar betere resultaten oplevert.

Een overzichtskaart van de werkzaamheden aan de Nederlandse vaarwegen 2007 is bij RWS en ook bij het CBRB te verkrijgen.

In november 2007 organiseert RWS weer een spiegelgedag, waarbij de vaarweggebruiker en de vaarwegbeheerder met elkaar van gedachten kunnen wisselen. U wordt hiervan op de hoogte gesteld.

Voor nadere informatie kunt u terecht bij mevrouw L.M.E. (Lijdia) de Groot.

Handboek Veiligheidsadviseur aangepast aan het nieuwe ADNR

Zoals u weet dient elke ondernemer die gevaarlijke stoffen vervoert moet beschikken over een interne of externe veiligheidsadviseur. De veiligheidsadviseur is een bedrijfsinterne adviseur die op het vakgebied van gevaarlijke stoffen de directie gevraagd en ongevraagd adviseert, een verplicht jaarverslag opmaakt en bij ongewenste voorvallen een rapport opstelt. Vorig jaar is het onderzoeksrapport 'Evaluatie regeling veiligheidsadviseur vervoer gevaarlijke stoffen' gepubliceerd door het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Specifiek voor de veiligheidsadviseur in de binnenvaart heeft het CBRB in samenwerking met SGS een handboek veiligheidsadviseur uitgebracht. Dit handboek is onlangs bijgewerkt conform het nieuwe ADNR 2007-2008 en stelt de gecertificeerde veiligheidsadviseur in staat zijn taken naar behoren uit te voeren. Het handboek zal worden geleverd met het evaluatierapport.

De prijzen zijn ongewijzigd gebleven: prijs leden €50,-, prijs niet-leden €100,-.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met mevrouw M. (Mariska) Warnaar.

Analyse rapport van monsters gasolie bekend

In mei zal de CCR een ronde tafel conferentie in Straatsburg organiseren over het onderwerp "zwavelarme brandstof". Zoals al gemeld in de voorgaande Nieuwsbrief heeft de Stichting Projecten Binnenvaart (SPB) verschillende monsters van de op dit moment gebruikte gasolie genomen. Deze monsters zijn op verschillende plaatsen in Nederland en Duitsland genomen. In beide landen zijn ook een totaal van vier monsters genomen van de laagzwavelige EN-590 brandstof die men bij het

wegtransport gebruikt. De SPB heeft deze monsters specifiek laten analyseren op zwavelgehalte en smerende werking.

Als er wordt ontzwaveld neemt de smerende eigenschap van de brandstof af en wordt de brandstof schraal. De olieproducerende industrie zorgt ervoor dat EN-590 van smerende additieven wordt voorzien; de smerende werking van de huidige gasolie was evenwel niet bekend. De gemiddelde waarden zijn interessant te noemen:

Eigenschap	Huidige gasolie binnenvaart	EN-590 brandstof
Zwavelgehalte parts per million-ppm	1692	6.5
Smerende werking micrometer- μ m	408.1	274

Wellicht dat mogelijke gevolgen als bijvoorbeeld "verlaking" en de vraag in hoeverre nationale aanvullingen van de EN-590 norm van invloed kunnen zijn, ook nog in Straatsburg besproken zullen worden.

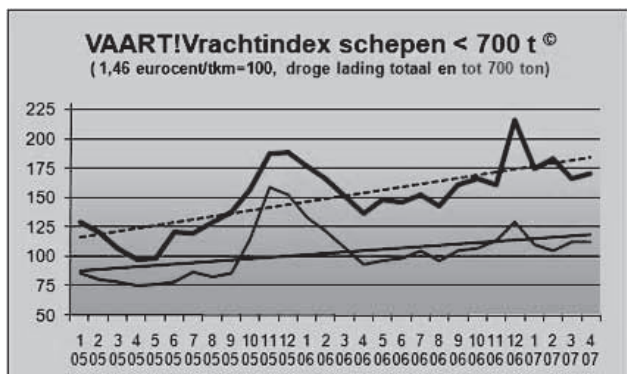
EN-590 is de Europese norm waaraan brandstoffen voor dieselmotoren moeten voldoen. Ieder Europees land mag de norm slechts beperkt aanvullen. In Nederland spreekt men dan ook van een NEN-590 (N of NEN van Nederlands Normalisatie-instituut). Die aanvullingen hebben op dit moment vaak betrekking op de winter/zomer specificaties. In Nederland is het Cloud Point van winterdiesel rond de -7°C . In bijvoorbeeld Scandinavië kan dit ongeveer -18°C zijn. Bij afkoeling van dieselolie vormen zich waskristallen (n-paraffinen) als gevolg van de verminderde oplosbaarheid van de vloeistof. De temperatuur waarop dit plaatsvindt is het Cloud Point, oftewel de temperatuur waarbij voor het eerst nevel wordt waargenomen.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer Ir. P. (Peter) van der Zanden, Stichting Projecten Binnenvaart of de heer Ing. R. (Robert) Tieman.

Vrachtindex voor kleine schip stijgend

Uit onderstaande grafiek kan worden afgeleid dat de vrachtindex voor schepen tot 700 ton sterk blijft stijgen. De trend in de vrachtprijsontwikkeling voor kleinere schepen (stippellijn) loopt uit op de lijn die de gemiddelde trend aangeeft.

Met een verder afnemend bestand aan kleine schepen kan worden verwacht dat er sprake is van een verdere stijging. Kennelijk werkt het marktmechanisme: krapte aan schepen werkt vrachtverhogend.



Beperkt vaarbewijs kleine passagiersvaart

Bij de laatste ledenvergaderingen van de Groep Personenvervoer is uitgebreid gediscussieerd over de bemanningsproblematiek voor passagiersschepen. Het CBRB heeft zich aangesloten bij het initiatief van de collega's van de VEVAG in Amsterdam, en gezamenlijk werken wij nu aan een Beperkt Vaarbewijs Kleine Passagiersvaart.

De bedoeling is te komen tot een speciaal vaarbewijs voor de kleinere passagiersvaart, waarbij enerzijds recht gedaan wordt aan de specifieke aspecten van de passagiersvaart, en waarbij anderzijds de totale opleidingsduur (met name de praktijkperiode) bekort wordt. Aldus wordt beoogd om de instroom van adequaat opgeleid personeel in de passagiersvaart te verbeteren. Bij het opzetten van dit speciale vaarbewijs wordt 'meegelift' met de totstandkoming van de nieuwe Binnenvaartwet.

Op dit moment werken wij aan het opstellen van een zogenoemd Beroepscompetentieprofiel (BCP). In dit BCP wordt gedetailleerd omschreven wat de kerntaken en overige werkzaamheden van de Schipper Kleine Daggpassagiersvaart zijn. Op basis daarvan kan, door elk opleidingsinstituut, een opleiding voor Schipper Kleine Passagiersvaart opgezet worden.

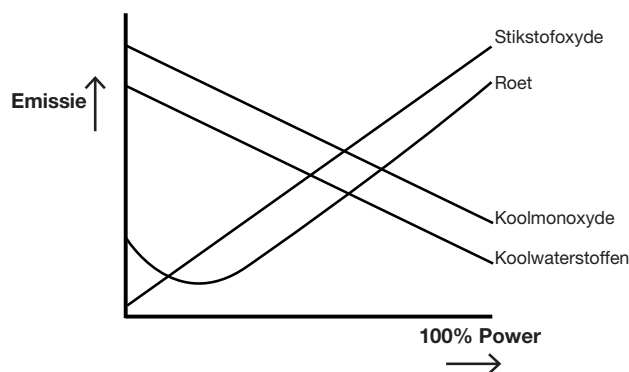
Bij het opstellen van dit BCP blijven (nautische) veiligheid en kwaliteit een belangrijk uitgangspunt. Taken die te maken hebben met laden en lossen komen in dit BCP begrijpelijkerwijs niet voor; in plaats daarvan worden taken rondom gastheerschap toegevoegd.

Voor nadere informatie kunt u terecht bij mw. M.C.J.P. (Maira) van Helvoirt, M.Sc.

Vraagtekens bij mogelijke snelheidsbeperking Havenbedrijf Rotterdam

Zoals u reeds kon lezen in de voorgaande nieuwsbrief zal de bedrijvigheid op Maasvlakte II in het jaar 2033 voor 0,15% bijdragen aan al het fijnstof in de regio. Om te zorgen dat die 0,15% extra fijnstof in 2033 op zijn minst

volledig gecompenseerd wordt heeft het Havenbedrijf maatregelen afgekondigd, waaronder een tariefsverhoging van de havenliggelden voor schepen die niet kunnen aantonen dat de emissies van de motoren tenminste voldoen aan de door de CCR gestelde grenswaarden voor fase II motoren. Biedt dit niet voldoende soelaas, dan kan een maximumsnelheid voor de meest vervuillende schepen worden ingesteld. Men kan vraagtekens zetten bij de vraag of een snelheidsbeperking wel zo milieuvriendelijk is. Weliswaar zal de hoeveelheid fijnstof worden gereduceerd, maar deze maatregel zal de uitstoot van koolwaterstoffen C_mO_n (giftig, stank) en koolmonoxide CO (giftig) bevorderen. Zie onderstaande figuur.



Het CBRB had graag gezien dat het Havenbedrijf de uitkomst van de discussie om wellicht ruim voor de eventuele invoering van wetgeving naar een zeer laagzwavelige brandstof over te gaan, zou hebben afgewacht alvorens deze mogelijke maatregelen af te kondigen. Het Havenbedrijf zou dan middels berekeningen kunnen zien in hoeverre het gebruik van zwavelarme brandstof zou kunnen bijdragen aan de verlaging van de fijnstof en stikstofoxide (SO_2) emissie. Bij volledige omzetting van zwavel in binnenvaart gasolie tot SO_2 wordt per massaprocent (%m) zwavel in de brandstof 19 gram SO_2 geëmitteerd. Bij verlaging van het zwavelgehalte van 2000 parts per million (ppm/0,2%m) naar 1000 (ppm/0,1%m) wordt de SO_2 -emissieverlaagd met 1,9 gram per kilogram verstoekte gasolie.

Daarnaast zal de verlaging van het zwavelgehalte een reductie van circa 0,1 gram fijnstof per verstoekte kilogram gasolie tot gevolg hebben. Met andere woorden: wanneer het totaal energiegebruik in de binnenvaart circa 600 miljoen kg (éénheid gebruikt door Feimann) bedraagt, zal de SO_2 -reductie een omvang hebben van ruim 1 miljoen kg. Voor fijnstof zal de reductie circa 60.000 kg bedragen. (Dings et al., 1997; Feimann et al., 2000). Er is echter naast deze voordelen ook een nadeel voor het milieu indien men over zou gaan naar zwavelarme brandstof. Zo is er sprake van een CO_2 -toename bij het ontzwavelingsproces. Voor iedere ton zwavelreductie zal er zes ton CO_2 worden geproduceerd.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer Ing. R. (Robert) Tieman.

Einde aan Luxemburg-constructies 'E 101-verklaring' wordt niet meer afgegeven

In onze Nieuwsbrief van september 2006 hebben wij - naar aanleiding van de rechtspraak met betrekking tot de 'E 101-verklaring' - reeds gewaarschuwd voor een te verwachten restrictiever beleid van de Luxemburgse autoriteiten bij de afgifte van deze verklaringen. Door middel van een dergelijke verklaring wordt vastgesteld dat een gedetacheerde onder de wetgeving van een EU-lidstaat valt.

Inmiddels is duidelijk geworden dat dit scenario zich ook daadwerkelijk ontwikkelt. Sinds januari verstrekt Luxemburg geen E 101-verklaringen meer voor werknemers die via een Luxemburgs detacheringsbureau op Nederlandse schepen werken. Eerder afgegeven E 101-verklaringen worden opnieuw tegen het licht gehouden en zo nodig ingetrokken. De betreffende werknemers lopen het risico dat zij met name in Luxemburg betaalde sociale verzekeringspremies niet met de in Nederland verschuldigde belasting en premies kunnen verrekenen. Om dit te voorkomen dienen zij zelf contact op te nemen met de bevoegde instellingen, zowel in Nederland als in Luxemburg.

Met deze ontwikkeling komt er een einde aan de zogenoemde 'Luxemburg-constructies' in de binnenvaart, dat wil zeggen aan detachingsconstructies waarmee uitsluitend beoogd werd de arbeidsverhoudingen van werknemers op Nederlandse schepen onder het Luxemburgse recht te brengen. Sinds 2005 heeft het CBRB diverse keren gewaarschuwd voor de onzekere houdbaarheid van dergelijke constructies. Uit een oogpunt van eerlijke concurrentie en het in stand houden van een 'level playing field' is het een goede zaak dat nu het kaf van het koren wordt gescheiden. Dat neemt overigens niet weg dat de aantrekkelijkheid van Nederland als vestigingsland voor binnenvaartondernemingen nog steeds te wensen overlaat.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer Mr. M.J.M. (Michiel) Koning.

Nieuwe leden:

Geassocieerd lid:
Scheepswerf De Hoop

Agenda

mei:

- | | |
|---------------------|---|
| 17 mei | - CBRB gesloten in verband met Hemelvaartsdag |
| 18 mei | - CBRB gesloten |
| 22 mei om 10.00 uur | - EBU Gefährgut |
| 23 mei om 11.00 uur | - Arbeidsvoorwaardenoverleg |
| 23 mei om 15.00 uur | - Bestuur Groep Varende Ondernemers |
| 31 mei om 09.00 uur | - Plenaire Zitting CCR in Straatsburg |

juni:

- | | |
|----------------------|-----------------------------------|
| 05 juni om 10.00 uur | - Arbeidsvoorwaardenoverleg |
| 05 juni om 11.00 uur | - Overleggroep Havensleepdiensten |
| 12 juni om 15.00 uur | - Sociale Commissie |
| 13 juni om 13.30 uur | - Arbeidsvoorwaardenoverleg |
| 15 juni om 14.00 uur | - DB CBRB |