

Rechter wijst vordering vakbonden af in conflict over binnenvaart-CAO

CBRB wil onderhandelingen over een nieuwe CAO zo spoedig mogelijk starten.

De Rechtbank te Rotterdam heeft op 13 juli jl. vonnis gewezen in het kort geding dat de CNV BedrijvenBond en de FNV Bondgenoten tegen het CBRB hebben aangespannen. In reactie op de afwijzing van een principeakkoord door het CBRB eisten de bonden dat het CBRB toch een CAO zou ondertekenen. De rechtbank heeft deze eis afgevoerd.

Principeakkoord

Het - op 31 januari gesloten en op 24 april door de onderhandelingsdelegaties van partijen ondertekende - principeakkoord is aangegaan 'onder het voorbehoud van goedkeuring door de achterban'. De rechter heeft vastgesteld dat dit voorbehoud niet alleen voor de werknemersorganisaties, maar ook voor de werkgeversorganisaties gold. Het CBRB mocht zich dan ook op het gemaakte voorbehoud beroepen.

Voorlegging aan de achterban

De bonden stelden zich op het standpunt dat het principeakkoord door het CBRB niet op behoorlijke wijze is voorgelegd aan de achterban. Met name werd het CBRB verweten dat de afwijzing van het principeakkoord slechts gebaseerd was op een bestuursbesluit waarmee het CBRB 'zichzelf terugstuurt naar de onderhandelingstafel'.

De rechter heeft dit standpunt van de vakbonden verworpen omdat de onderhandelingen niet door het bestuur, maar door een als zodanig benoemde onderhandelingsdelegatie zijn gevoerd. Verder werd het CBRB verweten onvoldoende te hebben gedaan om binnen het bestuur overeenstemming te bereiken over het door de onderhandelingsdelegatie gesloten principeakkoord.

Het CBRB is een branchebrede organisatie die is opgebouwd uit ledengroepen; alle relevante ledengroepen zijn vertegenwoordigd in het bestuur en in de Sociale Commissie, die bij CAO-onderhandelingen een belangrijke rol speelt. Het besluit tot afwijzing van het principeakkoord is door het CBRB-bestuur unaniem genomen in overleg met de vertegenwoordigers van de ledengroepen en op (eveneens unaniem) advies van de Sociale Commissie. Sinds de vorming van de interne 'groepenstructuur' in 1990 is dit een binnen de organisatie gebruikelijke procedure. Essentieel is daarbij dat bezwaren van een ledengroep door de andere ledengroepen worden gerespecteerd. In dit geval hebben twee ledengroepen zich tegen goedkeuring van het principeakkoord uitgesproken. Tijdens de laatste bij-

eenkomst van partijen heeft de onderhandelingsdelegatie nog met de vertegenwoordigers van deze ledengroepen overlegd.

De rechter heeft geconstateerd dat het CBRB op dit punt geen enkele verplichting heeft geschonden. Daarbij is begrip getoond voor de redenen waarom het CBRB het principeakkoord heeft afgewezen en meegewogen dat het CBRB de leden adviseert de loonafpraak uit het principeakkoord toch te honoreren.

'Maatschappelijk onwenselijk'

De rechter noemt het resultaat van de besluitvorming binnen het CBRB 'maatschappelijk onwenselijk' omdat daarmee bezwaren van een 'minderheid' zouden worden gerespecteerd. Daarbij wordt evenwel miskend dat twee ledengroepen (niet slechts twee leden) bezwaren hadden. Feitelijk vormen deze groepen, vooral wegens het grote aantal leden van de Groep Varende Ondernemers, en het relatief grote aantal werknemers bij de havensleepdiensten, juist een meerderheid. Op de keper beschouwd is dit oordeel van de rechter daarom slechts begrijpelijk als het geacht wordt betrekking te hebben op de mogelijkheid dat een minderheidsstandpunt doorslaggevend kan zijn.

Die mogelijkheid bestaat bij de gebruikelijke procedure inderdaad, maar in de praktijk voorkomt zorgvuldige besluitvorming in het bestuur dat zij tot maatschappelijk onwenselijke resultaten leidt. Zoals gezegd is daarvan ook in dit geval naar de mening van het CBRB feitelijk geen sprake. Daarom ziet het CBRB momenteel geen aanleiding om niet vast te houden aan deze besluitvormingsprocedure, waarbij niet de absolute aantallen leden, maar de - in het bestuur ingenomen - standpunten van de ledengroepen doorslaggevend zijn.

Hoe nu verder ...

In het vonnis wordt gesteld 'dat het bepaald wenselijk voorkomt dat met enige spoed tot een nieuwe CAO wordt gekomen', maar voor een zogenoemd 'gebod tot heronderhandeling' acht de rechter geen termen aanwezig. Het CBRB kan zich geheel in die uitspraak vinden; zij doet immers recht aan de fundamentele verantwoordelijkheid van werkgevers- en werknemersorganisaties. Als representatieve werkgeversorganisatie voor de binnenscheepvaart is het CBRB vanzelfsprekend bereid om die verantwoordelijkheid mede op zich te nemen.

Ook de door de rechter wenselijk geachte spoed wordt door het CBRB onderschreven. De afgelopen anderhalf jaar heeft het CBRB door middel van een breed opgezette en diepgravende consultatie de verlangens van de leden

met betrekking tot een nieuwe CAO geïnventariseerd. Een interne werkgroep heeft daarover gerapporteerd en alle betrokken ledengroepen hebben ermee ingestemd om het resultaat van dit proces in te zetten van de onderhandelingen voor een nieuwe CAO te maken. Wat het CBRB betreft moet het dus wel om een werkelijk nieuwe, gemoderniseerde CAO gaan. Het CBRB is daar klaar voor en zal dan ook het initiatief nemen om het overleg van CAO-partijen zo spoedig mogelijk op gang te krijgen.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer Mr. A.N. (Ton) Roos of de heer Mr. M.J.M. (Michiel) Koning.

Eerste initiatief levering EN-590 brandstof een feit

Zoals u eerder dit jaar in onze Nieuwsbrief kon lezen, hebben de Zeehavenpolitie, Rijkswaterstaat, het Havenbedrijf Rotterdam N.V., de Koninklijke Roeiers Vereniging Eendracht, Smit Havensleepdiensten, Kotug, Fairplay en het Nederlands Loodswezen B.V. Rotterdam-Rijnmond, gezamenlijk de intentie uitgesproken om binnen afzienbare tijd hun schepen te laten varen op zwavelarme brandstof. De partijen hebben in totaal circa 130 schepen in gebruik in de Rotterdamse haven. Het gaat daarbij om EN-590, vrachtwagendiesel met minder dan 10 ppm (parts per million) zwavel. Momenteel is 2.000 ppm de wettelijk toegestane bovengrens voor de brandstof van binnenvaartschepen.

Een aantal van deze schepen wordt op dit moment bevoorradt middels een bunkerboot in het havengebied en onlangs heeft het CBRB te horen gekregen dat ook de reguliere binnenvaartvloot gebruik zou kunnen maken van de EN-590 diesel. De prijs ligt op dit moment nog circa 10 - 15% hoger dan de reguliere huisbrandolie, echter zal dit naar verluidt worden gereduceerd indien regelgeving omtrent zeer laagzwavelige brandstof inwerking zal treden. Dit initiatief vraagt om navolging.

Zoals u weet heeft het CBRB veel onderzoek laten verrichten naar de smerende werking van deze brandstof en de conclusie was dat de EN-590 brandstof van de genomen monsters aanzienlijk beter was dan de huidige huisbrandolie. Het gehele Engelstalige rapport kunt u inzien op onze website onder publicaties - milieu. Op dit moment verricht TNO nog onderzoek naar de mogelijkheid of alle motoren probleemloos op dit type brandstof kunnen draaien; echter indien u reeds overtuigd bent dat deze brandstof voor uw motor geen problemen zal opleveren, kunt u contact opnemen met het secretariaat voor nadere gegevens omtrent de levering van deze brandstof. Raadpleeg uw motorleverancier of de technische gegevens van uw motor omtrent de specificaties van de te gebruiken smeerolie als u gebruik maakt van laagzwavelige brandstof.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met het secretariaat.

Internationale binnenvaart eist actie van EDF

Het bedrijfsleven roept het energieconcern op om onge-

hinderde scheepvaart op de bovenrijn te garanderen.

De presidenten van EBU en ESO, de heren Rinus de Korte en Johnny Conings, hebben hun zorg geuit over de toestand van de sluisen aan het Grand Canal d'Alsace. In een gezamenlijk schrijven van eind juni aan de exploitant van de elektriciteitscentrale en de sluisen, EDF, eisten de beide vertegenwoordigers van de internationale binnenvaart de ongehinderde en vrije scheepvaart tussen Zwitserland, Frankrijk en Duitsland op de Bovenrijn.

Aanleiding voor deze interventie van het bedrijfsleven was de door een technisch defect veroorzaakte uitval van de tweede sluis Fessenheim in de Elzas, die zich tijdens een reguliere reparatie van de eerste sluis voordeed. Dit leidde tot een algehele onderbreking van de scheepvaart in het drielandenpunt gedurende twee dagen.

EBU en ESO stellen voor om

- voldoende reserveonderdelen voor de sluisen paraat te houden teneinde technische storingen of storingen op grond van averijen zo spoedig mogelijk te kunnen verhelpen,
- de duur van de reguliere sluitingen van de sluisen aan het Grand Canal d'Alsace door meer arbeidsuren per dag te verkorten en
- een meerjarenprogramma voor de sanering van de sluisen voor te leggen.

Deze voorstellen hebben de internationale brancheorganisaties ook voorgelegd aan de Centrale Rijnvaart Commissie te Straatsburg, die waakt over de vrije scheepvaart tussen Bazel en de open zee.

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

Internationale Binnenschiffahrts-Gefahrgut-Tage

In Koblenz zullen dit jaar de 18e Internationale Binnenschiffahrts-Gefahrgut-Tage op 20 en 21 september 2007 plaatsvinden. Jaarlijks worden via de Duitse waterwegen ongeveer 1,4 miljoen containers vervoerd waarvan 80% over de Rijn. Het ongeluk en de daaropvolgende afhandeling door de diverse instanties van het incident met mcs. Excelsior, zal dit jaar een prominente rol innemen tijdens de conferentie. Een ander onderwerp zal de afhandeling van gevaarlijke stoffen in de binnenhavens van Europa zijn. De vraag hoe de ISPS-code in de praktijk functioneert, zal hierbij centraal staan. Een vertegenwoordiger van de haven van Keulen zal specifiek op dit thema ingaan. De heer Uwe Lohmann zal de aanwezigen informeren over de ontwikkeling met betrekking tot de voorschriften voor gevaarlijke stoffen op de Europese binnenwateren. De heer Klaus Schmitt (Reederei Jaegers) zal de overgangsvoorstellen van de tankvaartschepen toelichten en de heer Robert Tieman (CBRB) zal ingaan op de invoering van de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen. Het gehele programma kunt u op de website van het CBRB nalezen.

Onlangs hebben relevante ledengroepen een schrijven ontvangen met een deelnameformulier. Door uw relatienummer te vermelden, krijgt u 10% korting. Dit nummer

is op te vragen bij het secretariaat. U kunt hier ook terecht voor extra deelnameformulieren.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met het secretariaat.

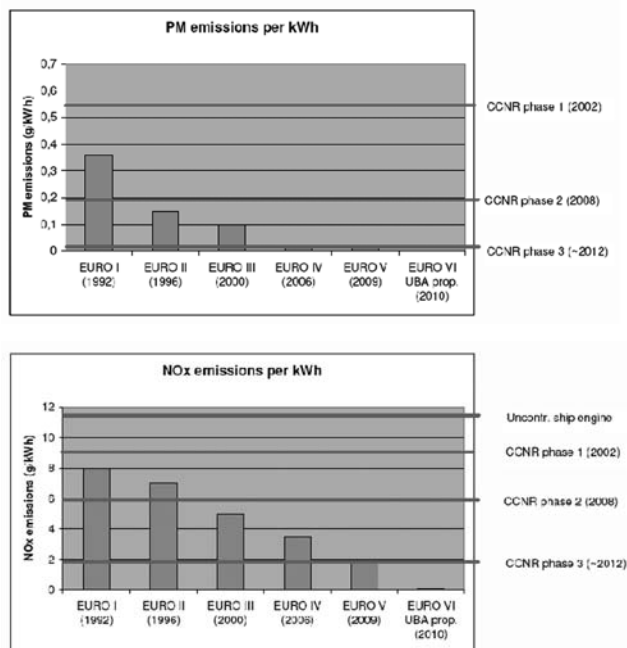
Overleg implementatie fase III en IV-motoren tussen de Europese Commissie en CCR

De verplichte invoeringsdatum van de fase II-motoren is nog maar net van kracht. Echter op dit moment zijn er reeds gesprekken gaande tussen experts van de EU en de CCR omtrent de emissiewaarden en het implementatieproces van de toekomstige fase III en IV, welke vooralsnog in januari van 2012 en 2016 geïmplementeerd zullen worden. Gezien de problematiek omtrent de invoering van fase II bij een aantal motorenleveranciers, wenst het CBRB dat bij deze fasen zoveel mogelijk aansluiting wordt gevonden bij andere internationale voorstellen en richtlijnen, die erop gericht zijn om motoren in de toekomst nog milieuvriendelijker te maken. Ondanks het feit dat ook bij de toekomstige fasen specifiek voor de binnenvaart vastgehouden zal worden aan een inbouwdatum zal het mogelijk zijn, indien de oplevering van een schip onverhoopt vertraging zou oplopen, de betreffende motor vooraf bij de overheid aan te melden waardoor deze toch, onder bepaalde voorwaarden, na de inbouwdatum ingebouwd zou mogen worden. Het marktaandeel van in de Verenigde Staten geproduceerde motoren aan de Europese binnenvaart is op zijn minst substantieel te noemen en het zou de beschikbaarheid van motoren ten goede komen wanneer diverse regelgeving zoveel mogelijk op dit gebied is geharmoniseerd. Het is nu ook het uitgelezen moment dat het bedrijfsleven met de overheid dit onderwerp bespreekt aangezien besluitvorming op korte termijn zal plaatsvinden. In de Verenigde Staten heeft de Environmental Protection Agency (EPA) een wetsontwerp klaarliggen dat de emissiewaarden vastlegt voor de daar geldende TIER III en IV-eisen. De Amerikaanse motorfabrikanten hebben mede inspraak gehad op de totstandkoming van deze waarden, welke in de buurt komen van de tot nu toe voorgestelde waarden van fase III en IV. Echter voor motoren met een vermogen van minder dan 600 kW zou TIER IV niet van toepassing zijn en zou volgens bepaalde Europese overheden niet ambitieus genoeg zijn. De werkgroep van de EU en CCR bestudeert nu of het wenselijk is om de emissiewaarden van de Amerikaanse EPA geheel over te nemen of dat men in Europa aan de eigen ontwikkelde grenswaarden vast blijft houden.

Fase III geheel overslaan

Er is ook gesproken over de mogelijkheid om fase III geheel over te slaan en in januari 2012 fase IV te introduceren. Dit zou betekenen dat een emissiereductie wordt gerealiseerd door middel van voor- en nageschakelde technieken en dat het interne gedeelte van de motor niet verder hoeft te worden aangepast. Dit voorstel zou verder betekenen dat bepaalde emissies zoals fijnstof en NOx binnen een sneller dan vooraf voorziene periode nagenoeg gelijk zullen

komen te liggen met die van het wegtransport. De uitstoot van CO₂ door de binnenvaart is op dit moment al ruim beneden die van het wegtransport en fase III en IV zullen verder geen eisen stellen aan deze emissie.



Uitstoot PM en NOx t.o.v. het wegtransport

Een vereiste voor het optimaal laten functioneren van de voor- en nageschakelde technieken is uiteraard het gebruik van een zeer laagzwavelige brandstof en daarom is het noodzakelijk dat dit type brandstof, mits ook aan de andere aspecten van de brandstof wordt voldaan zoals bij de EN-590 brandstof, zo spoedig mogelijk op grote schaal beschikbaar wordt gesteld aan de binnenvaart. Bij een mogelijke eerdere invoering van fase IV dienen de voor- en nageschakelde technieken eerder dan voorzien op grote schaal te worden geproduceerd. De SCR-katalysator, die rederij Wiggula B.V. uit Druten reeds in 2002 in de Synthese 11 heeft laten inbouwen, heeft tot op heden niet geleid tot een grootschalige toepassing van katalysatoren in de binnenvaart. Ondanks het feit dat de SCR-katalysator door het Ministerie van VROM wordt gesubsidieerd is het bewezen milieuvriendelijke concept nog steeds vrij prijzig. De gehele milieulijst 2007 kunt u terugvinden op onze website onder publicaties - milieu. Verder is het wenselijk dat motorfabrikanten zelf al diverse technieken aanwijzen die bij hun type motoren gebruikt zouden kunnen worden. Het CBRB zou het wenselijk vinden wanneer de motorfabrikanten en de fabrikanten van voor- en nageschakelde technieken de handen ineenslaan en als het ware één compleet fase IV-pakket aan de binnenvaartondernemer aanbieden. De Europese brancheorganisaties voor de motorenleveranciers, Euromot en de EMA, hebben op hun beurt weer voorgesteld dat de invoering van fase III in drie stappen zou moeten plaatsvinden. Iedere stap zou een groep van motoren vertegenwoordigen welke is gebaseerd op de cilinderinhoud. Het is nog onduidelijk wanneer de werkgroep van de EU en de CCR een definitieve keuze maakt uit de voorgelegde voorstellen.

Voorstel emissiewaarden fase IV motoren – invoering 2016

CO g/kWh	HC g/kWh	NOx g/kWh	PM ₁₀ g/kWh
3.5	0.19	0.4	0.025

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

Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999

Met dit artikel informeren we u over een reeds vanaf 1999 bestaande Regeling.

Bedrijven en burgers kunnen door het optreden van de overheid op verschillende wijze schade ondervinden. Hierbij kunt u denken aan een stremming of bijvoorbeeld schade ten gevolge van de aanleg of renovatie van een kunstwerk. Dit zal dan buiten het normale ondernemersrisico moeten vallen.

Hiertoe is in 1999 een buitenwettelijk nadeelcompensatiestelsel vormgegeven door de minister van Verkeer en Waterstaat. Dit is vastgelegd in de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999, hierna te noemen de Regeling. Deze Regeling is gepubliceerd in de Staatscourant 1999, nr. 172/pagina 8. Volgens de Regeling komt schade alleen voor vergoeding in aanmerking als die het directe gevolg is van rechtmatig handelen door de minister van Verkeer en Waterstaat.

Van nadeelcompensatie is sprake wanneer de nadelige gevolgen van een besluit of maatregel onevenredig zijn in verhouding tot het doel dat het besluit of de maatregel dient. Onevenredige schade is schade die valt buiten het maatschappelijke risico (= iets dat iedereen zou kunnen overkomen) en een beperkte groep burgers of instellingen treft. Wanneer er sprake is van onevenredige nadelige gevolgen, dan moet de daardoor veroorzaakte schade worden vergoed. Dit wordt nadeelcompensatie genoemd. Nadeelcompensatie kan zich in principe voordoen bij elk overheidsbesluit.

Een eventueel verzoek om schadevergoeding dient zo spoedig bij de minister van Verkeer en Waterstaat te worden ingediend. De aanvraag moet aan een aantal eisen voldoen zoals beschreven in artikel 13 van de Regeling. Deze Regeling is te downloaden, bijvoorbeeld van: <http://www.jurov.nl/viadesk/scripts/jurov/category.jsp?categoryId=705>

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met mevrouw L.M.E. (Lijdia) de Groot.

Beperkt vaarbewijs kleine passagiersvaart

Bij de laatste ledenvergaderingen van de Groep Personenvervoer is uitgebreid gediscussieerd over de bemanningsproblematiek voor passagiersschepen. Mede naar aanleiding daarvan is, samen met de collega's uit de Amsterdamse rondvaartbranche, een tweesporenbeleid ingezet.

Allereerst is een werkgroep van start gegaan met een

nieuwe opleiding voor Schipper Dagpassagiersvaart. Inmiddels is de inhoud van het zogenoemde Beroepscompetentieprofiel Schipper Dagpassagiersvaart vastgesteld. Hierbij is enerzijds recht gedaan aan de specifieke aspecten van de passagiersvaart (versus de vrachtvaart), en anderzijds kan de totale opleidingsduur (met name de praktijkperiode) bekort worden. Voor de volledigheid zij vermeld, dat (nautische) veiligheid en kwaliteit het belangrijkste uitgangspunt blijven. Taken die te maken hebben met laden en lossen, zoals in de 'traditionele' binnenvaartopleidingen het geval is, zijn geschrapt. In plaats daarvan zijn taken rondom gastheerschap toegevoegd.

Tegelijkertijd is een traject ingezet om een vrijstelling te verkrijgen van het Groot Vaarbewijs en hiervoor een afwijkend vaarbewijs in de plaats te stellen conform artikel 17 lid 2 van de Binnenschepenwet.

Dit alles vooruitlopend op het van kracht worden van de nieuwe Binnenvaart wet en het Binnenvaartbesluit medio 2008. In de nieuwe Binnenvaartwet worden drie wetten samengevoegd; de Wet vervoer binnenvaart, de Binnenschepenwet en de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. In de nieuwe Binnenvaartwet zal de mogelijkheid worden opgenomen te varen met een beperkt groot vaarbewijs. Leerlingen die de opleiding Schipper Dagpassagiersvaart met goed gevolg hebben afgesloten verkrijgen straks het beperkt groot vaarbewijs.

Deze maatregelen vormen een eerste (belangrijke) stap naar verbetering van de instroom van adequaat opgeleid personeel in de passagiersvaart.

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

Interpretatie ADNR 7.2.4.40

De resultaten van een recentelijk gepubliceerd onderzoeksrapport zijn aanleiding voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) om gericht te gaan controleren op randnummer 7.2.4.40.

7.2.4.40 - Brandblusinstallaties

Tijdens het laden en lossen moeten aan dek in de ladingzone de brandblusinstallaties en de slangen en straalpijpen met sproeistuk voor gebruik gereed worden gehouden.

Dit betekent dat de brandslangen moeten zijn uitgerold. De brandslangen hoeven vooralsnog niet onder druk te staan en de pompen hoeven dus niet aan te staan. Het onderzoeksrapport maakt ook melding van het feit dat de Nederlandse overheid alle CCR-landen zal gaan aanbevelen een brandbestrijdingstraining voor alle bemanningsleden van een binnenvaarttankerschip verplicht te gaan stellen.

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

Landelijk Bestuurlijk Overleg Water - LBOW

Scheepvaart beïnvloedt de doelstellingen van de Kaderrichtlijn Water (KRW) en Natura 2000 (Vogel en Habitatrichtlijn, VHR). Dit gebeurt door emissies, hydromorfo-

logische effecten en ruimtebeslag. De grootste ongezuiverde lozingen uit industrie en steden zijn verleden tijd en nu kijkt men inmiddels ook naar de kleine lozingen. Diverse studies hebben aangetoond dat een hoop gezondheidsproblemen mede worden veroorzaakt door de 150.000 pleziervaartuigen met een toilet aan boord.

In 2009 zal een lozingsverbod van “zwart” water gaan gelden voor de pleziervaart. Alleen voor bijzondere groepen, zoals historische schepen, geldt een vrijstelling van het Lozingsverbod toiletwater. In april 2005 werd het eerste vuilwaterstation voor de chartervaart op de Gependam in de charterhaven van Enkhuizen in gebruik genomen en de reacties over het gebruik van het vuilwaterstation zijn over het algemeen positief en er zijn nauwelijks meldingen van technische problemen.

In het convenant dat eind vorig jaar tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de binnenvaartsector is gesloten, wordt melding gemaakt dat de binnenvaart in uiterlijk 2016 in al zijn facetten de meest duurzame transportmodaliteit dient te zijn. Verder is het wenselijk dat in de CCR-landen een verbod komt op de verkoop en gebruik van PAK houdende coatings. Middels het Landelijk Bestuurlijk Overleg Water is een werkgroep in het leven geroepen die zich voornamelijk gaat richten op activiteiten op drie deelgebieden: emissiereductie naar het water (vuilwater, schroefasvet), ecologische aspecten en innovatie.



Het CBRB heeft kenbaar gemaakt dat een lozingsverbod per 2009, zoals is afgekondigd voor de pleziervaart, op dit moment niet reëel is voor een groot deel van de circa 9.030 binnenvaartschepen. In de binnenvaart lopen reeds diverse ambitieuze milieugerelateerde initiatieven, zoals de overgang naar een dubbelwandige tankvloot, emissie-eisen voor de motoren, de invoering van zwavelarme brandstof, het realiseren van diverse walstroomvoorzieningen alsmede het milieukeurmerk voor de binnenvaart wat een scala van bovenwettelijke maatregelen zal bevorderen. Het CBRB is wel van mening dat er nu al een voortraject gestart kan worden die de afgifteverplichting van vuilwater voor passagiersschepen zoals staat beschreven in het Scheepsafvalstoffenverdrag (SAV), zal vergemakkelijken. Voor de scheepvaart is het CCR-verdrag voor inzameling, afgifte en inname van afval in het SAV opgesteld. Dit verdrag is voor Nederland vertaald naar het Scheepsafvalstoffenbesluit. In september zal er meer duidelijkheid komen of het aannemelijk is of België het SAV in 2008 zal ratificeren. Wanneer het SAV in werking treedt zullen:

- Hotelschepen met meer dan 50 slaapplekken voorzieningen moeten hebben zodat er niet meer naar het oppervlaktewater geloosd kan worden.

- In 2010 passagiersschepen, die toegelaten zijn voor het vervoer van meer dan 50 passagiers, ook aan voorzieningen moeten hebben zodat er niet meer naar het oppervlaktewater geloosd kan worden.

Eén initiatief heeft reeds in Blokzijl plaatsgevonden waar sinds vijf jaar een vuilwaterinstallatie in gebruik is voor inzameling van voornamelijk toiletwater van één passagierschip waarop 150 personen meegenomen kunnen worden. Het schip heeft een vuilwatertank van 800 liter aan boord. De installatie aan de wal bestaat uit een pomp en een 1,5 duims slang en aansluiting. Deze proef is destijds geïnitieerd door de provincie Overijssel, maar er is geen gebruik gemaakt van de in het SAV voorgeschreven aansluiting NEN-EN 1306:1996.

Een andere mogelijkheid om te voldoen aan de toekomstige verplichting bestaat uit de mogelijkheid van het hebben van een waterzuiveringsinstallatie aan boord, die voldoet aan de grenswaarden zoals beschreven in aanhangsel V van het SAV. Om de sector zo goed mogelijk voor te bereiden op de toekomstige verplichting wil het CBRB een oproep doen aan specifiek deze groep schepen om mee te werken aan een op te zetten “pilot”. Wij zijn ook op zoek naar hotel- en passagiersschepen die al ervaring hebben met de NEN-EN 1306:1996-koppeling of een waterzuiveringsinstallatie die voldoet aan de gestelde grenswaarden. Hoeveel schepen aan deze “pilot” kunnen meedoen is nog niet duidelijk. Indien u interesse heeft om hieraan deel te nemen wil ik u vragen contact met het CBRB op te nemen.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met mevrouw Ing. M.C.J.P. (Maira) van Helvoirt M.Sc. of de heer Ing. R. (Robert) Tieman.

Uitspraak van de Hoge Raad - werknemers mogen niet meer dan 23 kilo met de hand tillen

Werkgevers mogen voortaan hun personeel niet meer dan 23 kilo handmatig laten tillen. Doen ze dat wel, dan lopen ze het risico aansprakelijk gesteld te worden voor mogelijk ontstaan lichamelijk letsel. Dat is het gevolg van een uitspraak van de Hoge Raad eerder dit jaar. Het gevolg van het arrest is groot, aangezien in Nederland naar schatting zo'n 2,6 miljoen werknemers regelmatig zonder hulpstukken meer tillen dan 23 kilo. Aandoeningen van het bewegingsapparaat, waaronder rugklachten door zwaar tillen, zijn verantwoordelijk voor maar liefst 39% van de kosten van arbeidsuitval en werkgerelateerde gezondheidszorg. Op dit moment is er voornamelijk geen tilnorm opgenomen in de wet en zal de individuele werknemer naar de rechter moeten stappen. Echter de norm is gezet door de uitspraak van de Hoge Raad.

De uitspraak is het gevolg van een langsturende zaak welke tien jaar geleden begon. Een werknemer werd gevraagd te assisteren met het verplaatsen van een zware oven die in een restaurant moest worden geïnstalleerd. Samen met drie andere collega's werd de 200 kg wegende oven verplaatst. In een latere fase kreeg de betreffende werknemer rugklachten wat uiteindelijk leidde tot een vol-

ledige arbeidsongeschiktheid. Gezien de werkgever een compensatieregeling weigerde, volgde een rechtszaak waarbij de kantonrechter de werknemer in het gelijk stelde. Dit vonnis werd echter tenietgedaan door een later vonnis die de werkgever in het gelijk stelde aangezien het tillen van dit zware object niet tot de normale werkzaamheden behoorde en een uitzondering vormde. Dit vonnis is nu door de Hoge Raad vernietigd.

De motivatie van de Hoge Raad berust zich op een toelichting van het Arbobesluit welke verwijst naar de zogenaamde NIOSH-formule. Deze formule wordt gebruikt om te kunnen beoordelen of bepaalde tilsituaties risico's met zich meebrengen. De berekening is opgesteld door de Amerikaanse ministerie van gezondheid ofwel de Occupational Safety and Health Administration (OSHA). Deze berekening komt neer op 23 kg en met deze uitspraak stelt de Hoge Raad vast dat er wel degelijk een gezondheidskundige, wetenschappelijk verantwoorde tilnorm bestaat.

Richtlijn 90/269/EEG waar de werknemer zich in feitelijke instanties op beroept - Richtlijn van de Raad van 29 mei 1990 betreffende de minimum veiligheids- en gezondheidsvoorschriften voor het manueel hanteren van lasten met gevaar voor met name rugletsel voor de werknemers (vierde bijzondere Richtlijn in de zin van artikel 16, lid 1, van Richtlijn 89/391/EEG) - is geïmplementeerd via het Besluit fysieke belasting dat per 1 juli 1997 is vervangen door het Arbeidsomstandighedenbesluit van 15 januari 1997, Stb. 1997, 60. In de bijlage I bij Richtlijn 90/269/EEG wordt vermeld: "het manueel hanteren van een last kan gevaar kan opleveren, met name voor rugletsel, wanneer de last te zwaar of te groot is".

De door de kantonrechter en het hof genoemde artikelen 5.2 en art. 5.3 van het Arbeidsomstandighedenbesluit luiden als volgt:

Art. 5.2: Voorkomen gevaren

De arbeid wordt zodanig georganiseerd, de arbeidsplaats wordt zodanig ingericht, een zodanige productie- en werkmethode wordt toegepast of zodanige hulpmiddelen en persoonlijke beschermingsmiddelen, worden gebruikt, dat de fysieke belasting geen gevaren met zich kan brengen voor de veiligheid en de gezondheid van de werknemer.

Artikel 5.3: Beperken gevaren en inventarisatie en evaluatie

1. Voor zover de in artikel 5.2 bedoelde gevaren redelijkerwijs niet kunnen worden voorkomen, wordt de arbeid zodanig georganiseerd, wordt de arbeidsplaats zodanig ingericht, wordt een zodanige productie- en werkmethode toegepast en worden zodanige hulpmiddelen en persoonlijke beschermingsmiddelen, gebruikt, dat die gevaren zoveel als redelijkerwijs mogelijk is worden beperkt.
2. Bij de uitvoering van het eerste lid worden in het kader van de inventarisatie en evaluatie, bedoeld in artikel 5 van de wet, met inachtneming van bijlage I bij de richtlijn, de veiligheids- en gezondheidsaspecten van de fysieke belasting beoordeeld, waarbij met name gelet wordt op de kenmerken van de last, de vereiste

lichamelijke inspanning, de kenmerken van de werkomgeving en de eisen van de taak.

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

Toegankelijkheid Scheldeterminals Antwerpen

Nog steeds worden wij met regelmaat geconfronteerd met klachten over de (on)toegankelijkheid van de Scheldeterminals te Antwerpen. Deze klachten variëren van een enorme complexiteit aan regels betreffende de afgifte van containervervoerdocumenten tot de onmogelijkheid van het aan en van boord zetten van de auto, proviand en/of bemanning. Zoals wij al eerder via de Nieuwsbrief gemeld hebben, zijn deze problemen via diverse kanalen en netwerken al meerdere malen aan de orde gesteld.

Recentelijk heeft PSA-HNN een bericht uitgevaardigd met betrekking tot persoonlijke voertuigen op de kaai. Er worden geen auto's meer toegelaten op de terminals om binnenschepen te bevoorraden of personen weg te brengen of af te halen, en ook het aan en van boord zetten van auto's is verboden. Tijdelijke uitzondering op deze regel zijn de twee lichterterminals kaai 667 en kaai 703, waar dit onder bepaalde voorwaarden nog wel toegestaan is. Vanuit diverse zijden, waaronder het CBRB, is ernstig geprotesteerd tegen deze maatregel, omdat hiermee de normale bedrijfsvoering van de binnenvaart - en daarmee het commerciële belang - belemmerd wordt op een manier die volstrekt onacceptabel is.

In reactie op dit protest is PSA-HNN de procedure voor het aan en van boord gaan van mensen en auto's intern aan het heroverwegen.

Daarnaast neemt het CBRB, samen met de collega's van Schuttevaer, inmiddels deel aan een werkgroep "vooraanmelding" die een tool gaat ontwikkelen waarbij op basis van vijf essentiële gegevens de vooraanmelding voor scheepsbevoorrading kan plaatsvinden. De procedures voor het aan en van boord gaan van mensen en auto's wordt hierbij ook meegenomen.

Zodra hierover meer bekend is informeren wij u uiteraard meteen.

Ten slotte herinneren we u nogmaals aan het meldpunt voor onregelmatigheden en klachten: portsecurity@haven.antwerpen.be. U kunt daar met het volgende terecht:

- Specifieke klachten die een verband hebben met de implementatie van de Verordening 725/2004 (ISPS)
- Specifieke klachten, zoals de toegang tot een faciliteit.
- De rapportering dient kort na de onregelmatigheid te gebeuren en moet de volgende elementen bevatten:
 - Datum en uur
 - Naam van de faciliteit
 - Eventueel Gate
 - Korte beschrijving van het gebeurde
 - Firmanaam van de beveiligingsfirma (indien betrokken)

Wij verzoeken u ons een kopie te sturen van uw eventuele meldingen aan dit klachtenmeldpunt.

Voor nadere informatie kunt u terecht bij mevrouw M.C.J.P. (Maira) van Helvoirt, M.Sc. of mevrouw L.M.E. (Lijdia) de Groot.

Meer walstroom initiatieven

Zoals u al in de nieuwsbrief van juni kon lezen, beginnen de voorzieningen van walstroom in de Maashaven vorm te krijgen. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft in meerdere opzichten rekening gehouden met de wensen van de binnenvaart. Mede doordat het CBRB tezamen met het Havenbedrijf dit project op de agenda van de werkgroep veiligheid en milieu van de Nationale Havenraad heeft laten plaatsen, kijken meerdere havens met belangstelling naar dit initiatief. Het Havenbedrijf Amsterdam biedt al geruime tijd, op kleinere schaal, de mogelijkheid om walstroom te gebruiken aan. Ook in Utrecht kende men in het verleden deze mogelijkheid. Uit diverse metingen langs de Oude Maas bleek het scheepvaartverkeer een significante bijdrage aan de concentraties van stikstofdioxide in de aan het water grenzende woonwijken van Dordrecht te leveren. Gezien de enorme concentratie van vervoersbewegingen in de regio van de Drechtsteden en de daaruit resulterende overschrijdingen van de daggemiddelde grenswaarde voor fijnstof (PM10) hebben de Drechtsteden inmiddels een haalbaarheidsstudie naar walstroom laten uitvoeren. Het CBRB alsmede Koninklijke Schuttevaer zijn betrokken bij de totstandkoming van dit initiatief en hebben gepleit dat de technische voorzieningen maar ook betalingsmogelijkheden van de diverse walstroom systemen zoveel mogelijk geharmoniseerd worden. Verder heeft het CBRB gewezen op een recente uitspraak van de Hoge Raad omtrent een maximale tilgrens van 23 kg en de energievereisten van schepen met koelcontainers. Toegevoegd aan deze nieuwsbrief vindt u meer informatie over de "pilot", welke binnenkort in de Maashaven van start zal gaan. Zowel in de Drechtsteden als in Rotterdam zullen de systemen gebruik gaan maken van 63 A / 380 V.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met mevrouw L.M.E. (Lijdia) de Groot of de heer Ing. R. (Robert) Tieman.

Positie schippersgezin onder aandacht gebracht bij Rouvoet

Het CBRB en Kantoor Binnenvaart hebben per brief bij minister Rouvoet aandacht gevraagd voor de positie van het schippersgezin in het kader van de invoering van de inkomensafhankelijke toeslag en het kindergebonden budget.

Schipperskinderen die vanwege het volgen van onderwijs op een internaat verblijven hebben uiteraard niet het zelfde woonadres als hun ouders. Hierdoor zou formeel niet worden voldaan aan de desbetreffende bepaling in de Awir (Algemene wet inkomensafhankelijke regelingen).

In de brief wordt ook gewezen op het feit dat ouders volledig opdraaien voor de onderhoudskosten voor de kinderen die op een internaat verblijven. Er is zelfs sprake

van meerkosten in vergelijking met de gewone wal-gezinsituatie.

Electronische meldplicht voor containerschepen per 1 april 2008

In het najaar van 2006 heeft de Centrale Rijnvaartcommissie (CCR) besloten om, in afstemming met de binnenvaartsector, een electronische meldplicht in de binnenvaart gefaseerd in te gaan voeren. Men wil de electronische gegevensuitwisseling tussen binnenvaartpartijen en autoriteiten vereenvoudigen en stimuleren. Het doel hiervan is tweeledig: enerzijds willen de autoriteiten ingeval van calamiteiten precies weten wat er aan boord is, maar anderzijds wil men via deze meldplicht ook kunnen controleren of het schip aan alle wettelijke verplichtingen (ADNR en afvalstoffenwetgeving) voldoet.

Daartoe heeft de CCR voorgesteld om art. 12.01 van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR), dat de meldplicht voor bepaalde categorieën schepen regelt, zodanig aan te passen dat containerschepen die meer dan 20 containers vervoeren voortaan electronisch (via BICS) moeten melden. Het gaat hierbij niet alleen om ADNR-containers, maar om alle containers! Deze electronische meldplicht zal naar alle waarschijnlijkheid per 1 april 2008 ingaan.

Wat ons betreft zijn er nog diverse vragen onbeantwoord: Wat gaat er gebeuren met de verstrekte gegevens? Is de techniek overal toereikend? Hoe moet het voorschrift over de meldplicht precies geïnterpreteerd worden? Zijn alle gegevens wel electronisch beschikbaar en zo niet, moeten schippers aan boord dit dan handmatig invoeren?

Wellicht ten overvloede: het RPR geldt alleen op de Rijn, en deze electronische meldplicht zal dan ook (voorlopig) alleen gaan gelden op schepen die op de Rijn (in Nederland: Waal, Lek, enz.) varen.

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

CBRB knipselkrant per 2008 geheel digitaal

Zoals u weet leest het stafteam van secretarissen en adviseurs van het CBRB wekelijks ieder op hun eigen vakgebied de belangrijkste vakliteratuur, kranten, tijdschriften en weekbladen (zowel nationaal als internationaal). De berichten die het meest van belang zijn worden verzameld en wekelijks op vrijdag in een knipselkrant samengebracht. Met een abonnement op deze knipselkrant is het mogelijk om op een efficiënte manier bij te blijven. De huidige knipselkrant wordt sinds een aantal maanden ook digitaal geleverd. Gezien de positieve terugkoppeling van leden omtrent deze digitale knipselkrant is besloten om per 1 januari 2008 alleen nog maar een digitale knipselkrant te verzorgen en de papieren versie te laten vervallen. Het digitaliseren van de knipselkrant heeft ervoor gezorgd dat het CBRB u deze knipselkrant een stuk voordeliger kan aanbieden en dat het milieu minder wordt belast. De kosten voor een jaarabonnement bedragen 95 Euro. Als u zich wenst te abonneren (nieuwe abonnees en abonnees die de knipselkrant nu nog per post ontvangen) op deze digitale knipselkrant kunt u dit doen door het bestelformulier,

welke u kunt invullen middels onze website - publicaties
- promotie & voorlichting, aan ons te e-mailen.

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

Website Landelijk Veren Platform operationeel

Met groot genoegen informeren we u over het feit dat
de website www.landelijkverenplatform.nl operationeel is!
Er dient nog aanvullende informatie geplaatst te worden,
maar het is weer een stap in de goede richting.

Mede dankzij de bijdrage van de leden van de overleg-
groep veerdiensten van het CBRB in 2007 is het Landelijk
Veren Platform (LVP) zover gekomen.

Op de website is behalve het beleidsplan en de doelstel-
ling van het LVP, een sponsorplan opgenomen, welke we
graag onder uw aandacht brengen.

Voor nadere informatie kunt u terecht bij mevrouw L.M.E.
(Lijdia) de Groot, secretaris overleggroep Veerdiensten en
het Landelijk Veren Platform

IVR-congres 2008

In onze vorige nieuwsbrief heeft u kunnen lezen dat het
IVR-congres 2008 van 7 tot 9 mei in Berlijn zal plaatsvin-
den. Helaas is de datum inmiddels gewijzigd en vindt het
congres op donderdag 5 en vrijdag 6 juni 2008 plaats in
Berlijn.

Nieuwe leden:

Nieuwe leden:

Groep Varende Ondernemers (OPTO):

Maatschap Delfshaven

Agenda

augustus:

- 20 augustus om 16.00 uur - Bestuur
Containeroperators
- 22 augustus om 14.00 uur - Ledengroep
Containeroperators
- 29 augustus om 09.00 uur - Werkgroep ADNR
- 31 augustus om 14.00 uur - Dagelijks Bestuur

september:

- 05 september om 09.30 uur - Webconferentie
Schutregime
Kegelschepen
- 05 september om 11.00 uur - Gecombineerde
vergadering ledengroep
Sleep- en Bijzondere
Transporten/
Overleggroep
Havensleepdiensten

- 05 september om 15.00 uur - Sociale Commissie
- 07 september om 14.00 uur - Algemeen Bestuur
- 11 september om 15.00 uur - Landelijk Veren Platform
- 15 september om 10.00 uur - Themabijeenkomst
Zand- en
Grindschippers