

Vooraankondiging Jaarvergadering CBRB

De jaarvergadering van het CBRB zal dit jaar worden gehouden op maandag 12 november aanstaande. Zoals gebruikelijk begint het besloten deel van de vergadering aan het begin van de middag, waarna de vergadering doorlopend wordt vervolgd met het openbare gedeelte.

Over plaats, tijdstip en andere bijzonderheden van deze vergadering wordt u uiteraard tijdig geïnformeerd.

U wordt verzocht de datum reeds nu in uw agenda vast te leggen.

Knelpunten overgangsbepalingen ROSR

In september 2006 heeft het CBRB een overzicht aan haar leden verstrekt van de aflooptermijnen van diverse overgangsbepalingen van het Reglement Onderzoek Schepen Rijn (ROSR).

Nu 2010 en 2015 naderen, en een serie overgangsbepalingen af zal lopen, ontstaat er onrust met name bij ondernemers met oudere en kleinere vaartuigen. De vraag komt op of sommige eisen realistisch en realiseerbaar zijn en of de veiligheid van de vaart en het milieu werkelijk in het geding zijn. Het uitvoeren van de eisen kan voor oudere en kleinere vaartuigen onmogelijk zijn; dit heeft een proefcheck bij een ouder schip in het najaar van 2006 uitgewezen. De te maken kosten kunnen hoger zijn dan de waarde van het vaartuig. De vraag is of het wenselijk is dat door technische regelgeving een enorme economische impact ontstaat, namelijk het verdwijnen van het kleine schip. Een actueel probleem!

Het lijkt er op dat ondanks eerder gedegen onderzoek, en hierbij verwijs ik naar het op 10 juni 2001 verschenen rapport van Versuchsanstalt für Binnenschiffbau e.V., Duisburg (VBD) en alle onderzoeken en commentaren van diverse ter zake deskundige mensen en het bedrijfsleven, een aantal knelpunten onderschat is. Vanwege eerder genoemd gedegen vooronderzoek bij het vaststellen van de overgangstermijnen, en de wens om als bedrijfstak volwassen en professioneel met technische eisen om te gaan, heeft het CBRB haar leden in maart 2007 verzocht de grootste knelpunten te melden teneinde een overzicht te hebben en hierbij als bedrijfstak alternatieven aan te kunnen dragen.

Het CBRB heeft de door haar leden gemelde knelpunten in kaart gebracht en deze inventarisatie, die zich beperkt tot de overgangsbepalingen die op 2010 en 2015 aflopen, verstrekt aan de Nautisch-Technische Kommission van de

EBU en ESO (NTK) met het verzoek dit ter discussie te stellen. In dit overzicht worden voor de genoemde knelpunten alternatieve oplossingen voorgesteld.

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

Rekenvoorbeeld flexformule van 'Het Zelfstandigencollectief'

In de nieuwsbrief van juni bent u geïnformeerd over de mogelijkheid om gebruik te maken van een formule voor de inhuur van (tijdelijk) personeel. Deze formule is in lijn met de wettelijke gestelde fiscale eisen.

Het Zelfstandigencollectief heeft tijdens de vergadering van de Ledengroep Varende Ondernemers op 22 juni jl. een presentatie gegeven over dit onderwerp. Daar werd afgesproken dat Het Zelfstandigencollectief een rekenvoorbeeld op zou stellen, waarin mogelijke voordelen zichtbaar gemaakt worden.

Diverse rekenvoorbeelden hebben aangetoond dat het werken met de flexformule een kostenvoordeel op kan leveren t.o.v. iemand in loondienst hebben. De uitgewerkte voorbeelden zijn te uitgebreid voor een artikel in de nieuwsbrief. Bij een brutosalaris van meer dan € 32.500,- kan gebruik maken van deze formule voordeel opleveren. Enkele voorbeelden van een kostenvoor- of nadeel van gebruik maken van de flexformule:

- Bruto salaris € 30.000,- nadeel netto € 39,-
- Bruto salaris € 50.000,- voordeel netto € 3.849,-
- Bruto salaris € 70.000,- voordeel netto € 4.805,-

Mogelijke persoonlijke fiscale aftrekposten kunnen het uiteindelijke voordeel beïnvloeden. Over de verdeling van het netto voordeel kunnen opdrachtgevers en opdrachtnemers afspraken maken.

Behalve een financieel voordeel van de aflosser / werknemer zijn de volgende zaken minstens zo belangrijk, voor de opdrachtgever:

- Geen ziekterisico.
- Geen verricht werk is geen gemaakte kosten.
- Flexibele keuze van een aflosser / werknemer.

Voor de aflosser / werknemer:

- Eigen pensioenregeling en verzekeringen, naar wens treffen.
- Werken voor meerdere opdrachtgevers mogelijk, vergroten verdien capaciteit.
- Geen VAR-verplichting.
- Flexibel in werktijden.

Het Zelfstandigencollectief kan voor uw specifieke situatie in kaart brengen waar mogelijke voordelen te behalen zijn en voor u de verschillen op een rij zetten wanneer u iemand in loondienst heeft, een zelfstandige aflosser inhuurt of wanneer er iemand voor u werkt, gebruik makend van de flexformule.

Het Zelfstandigencollectief kan de organisatie verzorgen van deze regeling, voor zowel de aflosser als de opdrachtgever. Voor alle duidelijkheid: er worden geen aflossers aangeboden.

Voor nadere informatie kunt u de heer mr. J. (Jan) Vogelaar, de heer mr. M.J.M. (Michiel) Koning of mevrouw L.M.E. (Ljdia) de Groot benaderen, of rechtstreeks Het Zelfstandigen Collectief te Wijk bij Duurstede, 0343 - 59 58 18, e-mail info@hetzelfstandigencollectief.nl.

Zie ook de website www.hetzelfstandigencollectief.nl.

Ligplaatsenproblematiek Rijn

Tijdens de vergadering van de Ledengroep Varende Ondernemers op vrijdag 22 juni 2007, waarvoor ondermeer de Rijnvaartcommissarissen Ivo ten Broeke en Gert Mensink uitgenodigd waren, om de leden de mogelijkheid te bieden rechtstreeks met besluitvormers van de Centrale Rijnvaartcommissie (CCR) van gedachten te wisselen, kwam de ligplaatsenproblematiek langs de Rijn uitvoerig aan de orde. Er is een beroep gedaan op de verplichting van de CCR tot goed onderhoud van de vaarweg, de Rijn. Met argumenten als veiligheid, adequate infrastructuur en de handhaving van de vaar- en rusttijden zou de CCR mandaat moeten hebben dit thema met urgentie op te pakken. Talloze ankerplaatsen zijn door kleinere vaartuigen niet meer veilig te gebruiken door een toename van steeds grotere passerende schepen, met de bijbehorende zuiging. Dit is slechts één facet van de bestaande problematiek. Het is en blijft zaak dit thema via alle daartoe geschikte kanalen en met alle mogelijke middelen onder de aandacht van verantwoordelijke mensen te brengen. Het CBRB heeft dringend zijn bezorgdheid uitgesproken bij de CCR en heeft alle mogelijke medewerking aangeboden.

Het Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BdB) en de internationale afdeling van de Koninklijke Schuttevaer hebben eerder een eerste aanzet gegeven voor een overzicht van de ligplaatsenproblematiek langs de Rijn. De Duitse regering heeft inmiddels € 10 miljoen ter beschikking gesteld voor de aanleg van veertien nieuwe ligplaatsen tussen Weil en Brohl, met het zwaartepunt op de Middenrijn. Hiermee is een belangrijke eerste stap gezet. Het ligplaatsenprobleem langs de Rijn is er echter nog niet mee opgelost.

Het CBRB heeft de Nautisch Technische Kommission (NTK) van EBU en ESO gevraagd om de oprichting van een Europese werkgroep, teneinde gezamenlijk met de juiste mensen op een adequate wijze aan de slag te gaan. Dat wil zeggen: enerzijds de problematiek goed in kaart brengen aan de hand van de kennis en de ervaringen van de gebruikers, en anderzijds het beleid bij de betreffende vaarwegbeheerders proberen te beïnvloeden door gebruik te maken van de bestaande contacten en netwerken.

Tijdens de eerstvolgende ledenvergadering van de Varende Ondernemers op 2 november a.s. zal dit thema nader toegelicht worden door ondermeer de heer Rusche, secretaris van de NTK en van het BdB.

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

Aansprakelijkheid bij het vervoer van personen

Al eerder is in deze Nieuwsbrief melding gemaakt van het feit dat het voorstel van de Europese Commissie om het aansprakelijkheidsregime voor de passagiersvaart aanzienlijk te verscherpen, na lobby door de Europese Binnenvaart Unie (EBU) door het Europees Parlement (voorlopig) van tafel is.

Het voorstel van de Europese Commissie voorzagt in een aanzienlijk hogere aansprakelijkheidslimiet, evenals een fundamenteel andere aansprakelijkheidsgrondslag bij het vervoer van personen.

Inmiddels werkt de Centrale Rijnvaartcommissie (CCR) aan een voorstel om het toepassingsgebied van het CLNI-verdrag (het verdrag van Straatsburg van 1988 inzake de beperking van de aansprakelijkheid bij het vervoer van passagiers) uit te breiden. Op dit moment is dit verdrag slechts geratificeerd door Duitsland, Zwitserland en Luxemburg; harmonisering van het aansprakelijkheidsregime op de binnenwateren in de overige Europese landen - vooral ook de nieuw toegetreden EU-lidstaten - lijkt een wenselijke zaak.

Dit betekent dat de passagiersvaart zich de komende tijd zal moeten buigen over de vraag in hoeverre een gemeenschappelijke regeling voor de aansprakelijkheid in de passagiersvaart inderdaad wenselijk is, en daarnaast zal de hoogte van de aansprakelijkheidsbeperking - mede in relatie tot de verzekerbaarheid - (wederom) aan de orde komen.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met mevrouw ing. M.C.J.P. (Maira) van Helvoirt, Msc.

Handelsregisterwet 2007

Onlangs is de Handelsregisterwet 2007 aangenomen. Deze wet zal de Handelsregisterwet 1996 - op een nog later bekend te maken tijdstip - gaan vervangen.

Een belangrijke wijziging is dat de groep die verplicht is zich in het handelsregister in te schrijven aanzienlijk is uitgebreid. Publiekrechtelijke rechtspersonen zoals gemeenten, vrije beroepsbeoefenaren die een onderneming drijven, zoals artsen, advocaten en notarissen, gaan ook onder die verplichting vallen.

Zodra er sprake is van ondernemingen of rechtspersonen waaraan een onderneming toebehoort dienen in alle uitgaande brieven, orders, facturen, offertes, de website en zakelijke e-mails het handelsregisternummer vermeld te worden.

Overtredingen van de wet kunnen een economisch delict inhouden waarvoor een geldboete of gevangenisstraf kan worden opgelegd.

Nieuwe procedures op de Antwerpse terminals

Het nieuwe beleid bij PSA-HNN in Antwerpen ten aanzien van het aan en van boord brengen van auto's en personen heeft - terecht - tot veel weerstand geleid bij de binnenvaartsector. Naar aanleiding van onze protesten heeft PSA-HNN de procedure, zoals inmiddels bekend is, per 16 augustus herzien en duidelijk versoepeld.

De aangepaste procedure zal na een proefperiode van drie maanden geëvalueerd en eventueel aangepast worden. Wij verzoeken u dan ook om de nieuwe procedure correct toe te passen om te voorkomen dat deze over drie maanden alsnog ingetrokken zal worden.

Overigens neemt het CBRB deel aan een werkgroep "Vooraanmelding" in de Antwerpse haven die (uniforme & praktische!) regels voor het vooraanmelden gaat opstellen. Over de voortgang hiervan zullen wij u uiteraard op de hoogte houden.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met mevrouw ing. M.C.J.P. (Maira) van Helvoirt, Msc.

Nautilus neemt rol FNV Bondgenoten over

De FNV Bondgenoten heeft de belangenbehartiging van haar leden in de binnenvaart met ingang van 1 juli 2007 ondergebracht bij Nautilus, 'de Europees georiënteerde FNV vakbond voor werknemers in maritieme beroepen'. Bij deze 'overgang', die al in het arbeidsvoorwaardenoverleg was aangekondigd, is echter een uitzondering gemaakt voor 'leden werkzaam in de havensleepbedrijven en op de veren'; kennelijk blijven deze leden (voorlopig) lid van FNV Bondgenoten. Dit roept wel vragen op, omdat de overgang mede inhoudt dat Nautilus de rol van FNV Bondgenoten als onderhandelingspartij bij de CAO voor de Binnenscheepvaart overneemt. Het CBRB hoopt hierover op korte termijn meer duidelijkheid te krijgen.

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

Subsidieregeling BVB en KSV

In de Staatscourant zijn onlangs de Subsidieregeling Bureau Voorlichting Binnenvaart en de Subsidieregeling Vereniging Koninklijke Schuttevaer bekendgemaakt.

Subsidie kan niet meer worden verstrekt zonder wettelijke grondslag in het kader van de mogelijkheden die de Algemene wet bestuursrecht bood; subsidie kan nu alleen nog maar worden verstrekt op grond van deze op de Kaderwet subsidies Verkeer en Waterstaat gebaseerde regeling.

BVB ontvangt voor de komende drie jaar een bedrag van € 94.000,- per jaar. Eén van de voorwaarden die zijn gesteld, is dat er sprake is van een nader te bepalen en concreet in te vullen vorm samenwerking met de Stichting Railcargo information Netherlands en de Stichting Voorlichtingsbureau Short Sea Shipping.

Schuttevaer ontvangt voor de komende vier jaar een bedrag van € 68.000,-.

Voor beide geldt als voorwaarde dat de Rijksbegroting subsidiering toelaat.

Genoemde bedragen zijn maximumbedragen waarop geen inflatiecorrectie meer wordt toegepast. Bovendien is het streven van de overheid er op gericht om na de vermelde perioden de bijdragen naar beneden bij te stellen.

Agenda

september:

- 19 september om 14.00 uur - Werkgroep Nautiek Techniek
- 21 september - Binnenschiffahrt gefahrguttage in Koblenz
- 24 september om 16.00 uur - Bestuur Groep Containeroperators
- 25 september om 10.00 uur - Overleggroep Veerdiensten
- 25 september om 14.00 uur - MD/g in Straatsburg

oktober:

- 3 oktober om 09.00 uur - CTGG Projectgroep Binnenvaart
- 11 oktober - EBU Verwaltungsrat in Parijs
- 11 oktober om 09.30 uur - Werkgroep Milieu Webconferentie
- 12 oktober om 14.00 uur - DB CBRB

