

## Publicatie inspectierapport binnentankvaart

Gedurende een periode van medio september tot december 2006 heeft de Arbeidsinspectie (AI), samen met de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW), het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD) en de Zeehavenpolitie de binnentankvaart gecontroleerd. De resultaten zijn opgenomen in een rapport dat de AI binnenkort zal publiceren. De AI merkt op dat de binnenvaart behoort tot de meest gereguleerde en gecontroleerde sectoren van werkend Nederland. Voor een schipper is het dan ook een hele opgave om te voldoen aan alle eisen die vanuit (inter)nationale regelgeving op hem afkomen. De veelheid van veiligheids- en voorzorgsmaatregelen, certificaten en protocollen waar men in de binnentankvaart aan moet voldoen, kan een zekere schijnveiligheid in de hand werken. Daarbij gaat het om eisen die verschillende doelen dienen maar die voor een deel ook met elkaar samenhangen of zelfs overlappend zijn. Het is duidelijk dat de Arbowetgeving van toepassing is op alle schepen die zich op de Nederlandse wateren begeven. Het rapport van de AI vermeldt ook dat de IVW (Inspectie Verkeer en Waterstaat) in de toekomst mogelijk een grotere rol krijgt toebedeeld op het gebied van handhaving van de Arbowetgeving in de binnenvaart. Tijdens de presentatie van de binnentankvaartbeleidsvisie 2004, pleitte het CBRB ook al voor het feit dat de huidige handhaving van regelgeving slimmer en efficiënter moet worden geregeld. Zelfregulering is nooit een vanzelfsprekendheid. Het is absoluut noodzakelijk dat er duidelijke en scherpe normen gesteld blijven worden. Dat is de taak van een overheid en zo moet het ook blijven. Daarbij moet internationale regelgeving het uitgangspunt blijven. Nationale afwijkingen in een internationale markt zijn niet houdbaar. Ook gaan wij er vanuit dat de overheid de expertise in huis houdt om hierin een belangrijke inhoudelijke rol te spelen. De helft van de Europese binnenvaart vaart immers onder Nederlandse vlag. Het CBRB juicht de oproep van de AI toe om te komen op een nog betere afstemming en samenwerking tussen deze verschillende diensten om zo nog enigszins door de bomen het bos te kunnen blijven zien en om de mogelijke controles te combineren. Op veiligheid mag en moet niet worden geconcurrerd. Het CBRB heeft opdrachtgevers en tussenpersonen ook al in het verleden opgeroepen tot een zodanige prijsvorming dat het vervoer rendabel blijft met borging van veiligheid en kwaliteit.

## Meer kennis van stoffen

De AI beveelt de brancheorganisaties aan om de kennis over stoffen, en met name de CRM-stoffen

(kankerverwekkende(C)- voor voortplanting giftige(R) en mutagene(M) stoffen te versterken en daarbij aandacht te besteden aan de schadelijke effecten die deze stoffen op de lange termijn op de gezondheid hebben. Niet alleen acute veiligheidssituaties die samenhangen met het werken met gevaarlijke stoffen, zoals die waarin voorschriften vanuit het ADNR voorziet, doch ook over de lange termijn gezondheidseffecten dienen beter in beeld te komen bij de schipper en zijn bemanning.

## Blootstellingbeoordeling

De AI acht het wenselijk om naast persoonlijke beschermingsmiddelen, ook over maatregelen na te denken die een meer aan de bron gelegen oplossing bieden, zoals technische aanpassingen op de installatie van het schip, waardoor blootstellingsrisico's verder worden gereduceerd. In het bijzonder is het 16- en 17-jarigen verboden om met CRM-stoffen te werken, ook al is er sprake van een dampretoursysteem. Deze leeftijdscategorie mag niet werken aan of met kuipen, bassins, leidingen of reservoirs waarin zich deze stoffen bevinden. Met overige stoffen mag wel gewerkt worden, mits er deskundig toezicht is. Verder dient er een blootstellinganalyse gerealiseerd te worden indien men met deze stoffen werkt om de maximale aanvaardbare concentratie te beoordelen. De AI is ook van mening dat dit bij het aan- en loskoppelen dient te geschieden aangezien hier een theoretische kans op blootstelling bestaat.

## Risico-inventarisatie en evaluatie (RI&E)

De AI concludeert dat er meer kennis van de RI&E verplichting noodzakelijk is. Schepen zonder RI&E hebben meer tekortkomingen laten zien. Het CBRB heeft vorig jaar een branchebreed erkende RI&E op de markt gebracht voor de aangesloten leden; echter deze RI&E is ook beschikbaar gesteld aan de niet georganiseerde binnenvaart en kan besteld worden via het CBRB.

## EBIS

In de binnentankvaart is een scala van veiligheidssystemen operationeel. Technische veiligheidssystemen, milieuveiligheidssystemen, sociale veiligheidssystemen, arbozorgsysteem en systemen zoals bijvoorbeeld EBIS (European Barge Inspection Scheme). De verschillende systemen vertonen overlap op onderdelen; echter vertonen ze blijkaar ook witte vlekken volgens de AI.

## Vluchtwegen

Ondanks het feit dat er veel geld is geïnvesteerd aan vluchtwegen, stelt de AI een aantal serieuze problemen

op het gebied van vluchtwegen vast. De betrokken partijen, in het bijzonder de grote oliemaatschappijen, zullen door de AI aangesproken worden op hun verantwoordelijkheid om, indien noodzakelijk, vluchtweggebruik te allen tijde toe te staan voor de bemanning van binnenvaart-tankers. Gemeentes dienen hun verantwoordelijkheid te nemen als het gaat om veilige mogelijkheden voor bemanning van binnenvaartschepen voor toegang van en naar het schip. De meest kritische fase in het vervoer van gevaarlijke lading ligt in de fase waarin lading wordt overgezet van wal naar schip en van schip naar wal. Hierin kunnen en moeten nog verbeteringen plaatsvinden. Het rapport onderstreept hiermee nogmaals de noodzaak van de in ontwikkeling zijnde ISGINTT-richtlijn. ISGINTT is een nieuwe richtlijn (International Safety Guide Inland Navigation Tankers and Terminals) speciaal ontwikkeld voor binnenvaarttankers en terminals die, voor een verdere verduidelijking van de processen die plaatsvinden tussen de wal en het schip, zal zorgen.

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

### **Teun Muller Rijnvaartcommissaris in de CCR**

Per 1 oktober jl. is de heer ir. T.G. (Teun) Muller benoemd tot Rijnvaartcommissaris, als vertegenwoordiger van het Nederlandse bedrijfsleven. De benoemingstermijn loopt tot 1 oktober 2012.

Hij volgt hierbij de heer Robert Walthuis op die vanaf 1989 Rijnvaartcommissaris was.

Teun Muller is directeur en mede-eigenaar van het bekende Dordtse sleepvaartbedrijf Rederij T. Muller B.V. Naast de verantwoordelijkheid voor zijn bedrijf is Teun Muller ook al vele jaren bestuurlijk actief in de binnenvaartsector.

Momenteel is hij vice-voorzitter van het CBRB en voorzitter van de Ledengroep Sleep- en Bijzondere Transporten. Gedurende vele jaren was hij bestuurslid van de Kamer van Koophandel; eerst in Dordrecht en na de fusie van de Kamer van Koophandel Rotterdam. Ook was hij vice-voorzitter van de Unie van Rijnkamers.

Door zijn brede netwerk in en buiten de sector, hebben wij er veel vertrouwen in dat hij uitstekend in staat is om in de CCR het geluid en mening van de Nederlandse Binnenvaartsector over te brengen en te benadrukken.

### **Vervalste dienstboekjes in omloop**

Er is melding gemaakt van het feit dat er vervalste dienstboekjes in omloop zijn. Navraag door het CBRB bij de WSP en de KLPD heeft voor de werkgevers een aantal punten opgeleverd waar ondermeer op gelet kan worden:

- De tijd tussen de verschillende kwalificaties die in het dienstboekje vermeld zijn. Bij vervalste dienstboekjes is de periode tussen de kwalificatie deksman en matroos onmogelijk kort.
- De in het dienstboekje vermelde kwalificatie in combinatie met de leeftijd. In vervalste dienstboekjes is de matroos soms onwaarschijnlijk jong.

- Het bewustzijn waar en op welk schip de vaartijd verkregen is, een personeelslid met een vervalst dienstboekje weet soms niet eens op welk type schip er gevaren is.
- Gebleken is dat als plaats van afgifte de stad Deçin in de Tsjechische Republiek gebruikt is.

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

### **VERS - regeling (2007) aangepast**

Zoals reeds vermeld in de nieuwsbrief van afgelopen juli is op 12 juni jl. de subsidieregeling voor scheepsdieselmotoren (VERS 2007) gepubliceerd in de Staatscourant. De regeling stimuleert het gebruik van emissiearme dieselmotoren bij binnenvaartschepen. Voor een aantal ondernemers kent deze subsidieregeling, waar twee miljoen euro mee gemoeid is, een bijzonder ongewenste verandering ten aanzien van de subsidieregeling van 2006. De verandering houdt in dat het forfaitaire bedrag voor de inbouwkosten van motoren, welke een vermogen hebben van minder dan 500 kW aanzienlijk lager is uitgevallen. De reden voor deze verandering is te vinden in het feit dat bij voornamelijk deze groep motoren de subsidie aanzienlijk hoger ligt dan de 40% investeringsrichtlijn van het ministerie.

### **Bezwaar van branche gehonoreerd**

Aangezien de continuering van de VERS-regeling reeds vorig jaar was toegezegd, hebben veel ondernemers wederom rekening gehouden met een gelijke subsidieregeling en gezien het feit dat deze verandering niet vooraf was aangekondigd, waren ondernemers onaangenaam verrast. Op aandringen van de branche is in goed overleg met het ministerie een oplossing in zicht. Aangezien de aanmeldingsformulieren van deze regeling vóór 15 oktober ingediend moeten zijn, kan het ministerie van VROM goed inzien welke groep ondernemers alsnog in aanmerking komt voor een additionele subsidie. Gezien de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Europese Unie nog volop discussiëren over de emissie-eisen van een fase III-motor wordt er ook gedacht om de toekomstige VERS-regeling wellicht geheel te koppelen aan voor- en nageschakelde technieken.

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

### **ADNR examentijd verlengd**

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft de examentijd voor de examens Gas en Chemie verlengd. De totale examentijd zal binnenkort 135 minuten duren in plaats van 120 minuten.

Voor de beantwoording van de casus vraag zal nu 75 minuten de tijd worden gegeven. Verder is de examenmatrix

---

aangepast waarin het aantal vragen omtrent specifieke scheikundige kennis is afgenomen.

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

## **Gasdetectie containerschepen**

Bij het CBRB zijn berichten binnengekomen omtrent de interpretatie van met name het Korps Landelijke Politie Diensten (KLPD) ten aanzien van artikel 7.1.6.12. De KLPD controleert de laatste tijd gericht op het naleven van dit artikel, wat betekent dat er nagegaan moet worden of er stoffen aan boord zijn welke in kolom 10 van tabel A van het ADNR melding maken van additionele ventilatie eisen. Vervolgens zou de bemanning, wanneer er bijvoorbeeld UN 2322 Trichloorbuteen is geladen, moeten voldoen aan voorschrift VE02.

VE02 - Laadruimen, die deze stof bevatten moeten met het volle vermogen van de ventilatoren worden geventileerd indien na meting is vastgesteld dat de laadruimen niet vrij van vanuit de lading komende gassen zijn. Deze meting moet direct na het laden worden uitgevoerd. Een herhalingsmeting moet na een uur worden uitgevoerd. Deze meetresultaten moeten schriftelijk worden vastgelegd.

Tijdens de laatste bijeenkomst van de CBRB-werkgroep ADNR-Transportveiligheid is met zowel de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) als de KLPD gesproken over de invulling van dit voorschrift. Het CBRB is van mening dat ADNR-voorschrift 7.1.3.1.4 van toepassing is en gemeeten dient te worden bij het vermoeden van beschadiging van colli. Helaas kan er nog wel eens een verschil optreden van interpretatie op het gebied van regelgeving. Mogelijk dat beleidsregels of in tweede instantie een gepubliceerde interpretatie van het Vervoers Informatie Centrum (VIC) hier de oplossing voor kan zijn. Naar aanleiding van de gevoerde discussies met de handhavende instanties zijn er tijdens de laatste vergadering van de Werkgroep Gevaarlijke stoffen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (MD/g) door het CBRB vragen gesteld over de invulling van dit voorschrift. Er is ook gemeld dat polytest-buisjes noch PID-meters, lang niet alle stoffen kunnen meten. Van de 401 stoffen welke in kolom 10 van tabel A melding maken een VE02-voorschrift kan slechts een beperkte groep stoffen effectief worden gemeten in verband met de chemische eigenschappen. De MD/g kwam tot de conclusie dat er gemeten dient te worden wanneer er stoffen worden vervoerd welke in tabel A melding maken van respectievelijk VE01 – VE02 – VE03 en/of VE04.

Om zo goed mogelijk invulling te geven aan dit voorschrift, heeft het CBRB contact opgenomen met Unisafe Marine Firefighting & Safety Equipment. Dit bedrijf heeft een zeer uitgebreid pakket aan proefbuisjes in haar assortiment.

Unisafe Marine Firefighting & Safety Equipment, dochteronderneming van Dräger Nederland B.V., heeft een

programma, Voice, waarmee u, na het intypen van de stofnaam, kunt zien met welk proefbuisje of gasmeetapparaat u de concentratie van de stof kunt meten. Een cd-rom met dit programma zal binnenkort verstuurd worden naar de leden die affiniteit hebben met het transport van containers. Er zal verder worden gesproken met de IVW en KLPD om een goede definitieve invulling van dit voorschrift te bewerkstelligen.

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

## **Het EICB op de Europort Maritime beurs**

Komt u ook naar de Europort Maritime beurs te Ahoy Rotterdam van 6 tot en met 9 november a.s.? Wij staan in de gezamenlijke binnenvaartstand (standnr. 433) om naar uw innovatief idee te luisteren.

Ook indien u meer informatie wilt over innovatie, dan nodigen wij u graag uit bij ons in de stand.

*Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met mevrouw M. (Mylène) de Hooge, tel. 010 - 798 98 30 of e-mail [m.de.hooge@binnenvaart.nl](mailto:m.de.hooge@binnenvaart.nl)*

## **Passagiersvaart: Inventarisatie Hoofdstuk 15 ROSR**

Op 1 januari 2006 is, na jaren van onderhandeling, het nieuwe Hoofdstuk 15 van het ROSR van kracht geworden, met de herziene voorschriften voor passagiersschepen. Afgesproken was toen, dat die nieuwe voorschriften enkele jaren na inwerkingtreding geëvalueerd zouden worden.

De Centrale Rijnvaartcommissie (CCR) wil de nieuwe voorschriften gaan evalueren en organiseert daartoe eind november een eerste evaluatiebijeenkomst. Daarbij gaat het om zo concreet mogelijke knelpunten.

Hierbij is uw commentaar van belang!

Wat zijn uw ervaringen met het nieuwe Hoofdstuk 15 ROSR? Tegen welke knelpunten bent u tijdens nieuwbouw (c.q. ombouw) aangelopen? Op welke punten is er wellicht een lacune?

Wij verzoeken iedereen die de afgelopen jaren tijdens nieuwbouw of verbouwing te maken heeft gehad met het nieuwe Hoofdstuk 15, zijn/haar ervaringen aan ons door te geven. Graag zien wij uw opmerkingen zo spoedig mogelijk tegemoet!

*Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met mevrouw Ing. M.C.J.P. (Maira) van Helvoirt, M.Sc.*

## **Vakdiploma Ondernemer in de Binnenvaart**

Bij diverse mensen is er onduidelijkheid over de wijze waarop men het vakdiploma Ondernemer in de Binnen-

vaart behalen kan. In dit artikel wordt dit uiteen gezet. Aan het ondernemersexamen kan men alleen deel nemen indien men een diploma Algemene Ondernemers Vaardigheden (AOV) of gelijkwaardig diploma heeft (lees ook het artikel in de nieuwsbrief van oktober).

**Het ondernemersexamen bestaat uit drie onderdelen:**

- Nationale- en internationale vervoersmarkt
- Kennis schip
- Veiligheid en milieu

Op de website [www.ccvexamenhuis.nl/binnenvaart/ondernemer/examens/downloads/exameneisen](http://www.ccvexamenhuis.nl/binnenvaart/ondernemer/examens/downloads/exameneisen) ondernemerexamens zijn de examenprogramma's en de vrijstellingen te lezen.

Het voldoen aan de eisen van het vakdiploma Ondernemer in de Binnenvaart is één van de voorwaarden voor het verkrijgen van vervoersvergunning. Dit is geregeld in de Wet vervoer binnenvaart. Het vervoeren zonder vervoersvergunning is strafbaar.

De eis van vakbekwaamheid als ondernemer in de binnenvaart is uitvloeisel van een desbetreffende Richtlijn Van de Raad (EG) uit 1987 (PbEG L 322.)

In de nieuwe Binnenvaartwet, die naar het zich laat aanzien in 2008 van kracht zal worden, vervalt de verplichting tot het hebben van een vervoersvergunning, maar de eis van vakbekwaamheid als ondernemer in de binnenvaart blijft onverkort van kracht.

*Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met mevrouw L.M.E. (Lijdia) de Groot en vindt u op [www.ccvexamenhuis.nl](http://www.ccvexamenhuis.nl)*

## AGENDA

### november:

- |                            |                                 |
|----------------------------|---------------------------------|
| 19 november om 15.00 uur - | Sociale Commissie               |
| 20 november om 10.30 uur - | Ledenvergadering Groep Duwvaart |
| 26 november om 16.00 uur - | Bestuur Containeroperators      |
| 28 november om 09.00 uur - | Werkgroep ADNR                  |
| 28 november om 10.00 uur - | Landelijk Veren Platform        |

### december:

- |                           |                                 |
|---------------------------|---------------------------------|
| 4 december -              | EBU Gefahrgut                   |
| 6 december om 11.00 uur - | Overleggroep Havensleepdiensten |