

KOFS-EXAMENBUREAU VERHUISD NAAR DIEMEN.

Het KOFs-examenbureau is per 12 april jl. verhuisd van Amsterdam naar Diemen. De nieuwe huisvesting is slechts tijdelijk omdat medio 2002 het KOFs zal verhuizen naar een nieuwbouwlocatie aan de Waalhaven in Rotterdam.

Het KOFs verzorgt de uitvoering van vakexamens in de Rijn- en Binnenvaart, de uitgifte en registratie van vaarbewijzen, radarpatenten, zeilbewijzen en ADNR certificaten.

Het KOFs is ook belast met de exploitatie van de vier instructievaartuigen voor de binnenvaart en zeevisserij.

Het nieuwe adres is Postbus 280, 1110 AG Diemen. Bezoekadres: Weesperstraat 140. 1112 AP Diemen, tel. 0172-403030. Openingstijden zijn van 10.30 -12.00 uur en van 15.00-16.00 uur. Het KOFs verzoekt een eventueel bezoek vooraf telefonisch te melden.

CBRB ONTEVREDEN OVER EVALUATIE SGG-REGELING.

Een evaluatie van de Stimuleringsregeling Gecombineerd Goederenvervoer (SGG-regeling) leert dat de regeling zeer beperkt is gebruikt voor een overheveling van weg naar water.

In een reactie aan het Overlegorgaan Goederenvervoer laat het CBRB weten in het geheel niet betrokken te zijn (geweest) bij de evaluatie, niettegenstaande het feit dat nagenoeg alle operators die betrokken zijn bij het vervoer van laadeenheden over de binnenwateren bij het CBRB zijn aangesloten.

De binnenvaart is veruit de grootste intermodale vervoerder in Noord-West Europa met hoge - boven het gemiddelde - groeicijfers van het transport. Succes van de binnenvaart is met name te verwachten in het gecombineerde vervoer van intercontinentale standaardlaadeenheden. Vanuit dit gezichtspunt heeft de regeling niet aan de verwachtingen voldaan. Het continentale intermodale vervoer dient juist nu gestimuleerd te worden; het aantal partijen dat betrokken is bij het vervoer groeit evenals het aantal (water)terminals voor intermodaal vervoer. Veel nieuwe spelers in de markt zijn actief als wegvervoerder.

Het CBRB vraagt zich af of een regeling die uitgaat van het ondersteunen van de aanschaf van materieel de gewenste verschuiving van weg naar water weet te bewerkstelligen. Immers, materieel dat niet of slechts beperkt stapelbaar is, leent zich wel voor vervoer per

spoor maar niet per binnenschip.

Het CBRB concludeert dan ook dat een stimuleringsregeling wenselijk is om ondernemers over de drempel van de hoge investeringen te helpen. Het continentaal vervoer van standaardeenheden ten behoeve van de binnenvaart is nog lang niet uitontwikkeld en vraagt daarom een extra stimulans.

Stimulering dient ook betrekking te hebben op het binnenkort te starten gepalletiseerd vervoer.

De huidige geëvalueerde SGG regeling heeft niet aan de verwachtingen voldaan en het CBRB wenst in het vervolg bij de opzet en periodieke evaluaties van een nieuwe SGG-regeling betrokken te zijn.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer mr. A.N. Roos.

PRIJSCOMPENSATIE SLOOPFONDS.

Tijdens de diverse besprekingen over de capaciteitsproblematiek in het Deelorgaan Binnenvaart in den Haag en bij de Europese Commissie in Brussel heeft het CBRB bij herhaling aangedrongen op een regeling waarbij het geld in het sloopfonds "op rente" gezet zou worden. Een aantal landen kent zo'n regeling of is bezig met de invoering er van.

Van de zijde van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat werd al eerder medegedeeld, dat de systematiek van de begroting in Nederland het niet mogelijk maakt dat aan het verzoek van het bedrijfsleven zou kunnen worden voldaan.

In de regel vloeien niet bestede geldmiddelen terug in de pot van de algemene middelen. Omdat het CBRB, en met haar anderen, geen genoegen wilden nemen met een systeem dat gelijk staat aan het bewaren van een kapitaal in een oude sok, heeft de minister destijds toegezegd met haar ambtgenoot van financiën te zullen overleggen over de mogelijkheid van een prijscompensatie. Voorgesteld werd om de uitgaven in het kader van de herstructurering binnenvaart (uit de ter beschikking staande middelen van het sloopfonds) een zogenaamde loon/prijsgevoelige codering mee te geven. Een dergelijke LPO-code wordt jaarlijks door het Ministerie van Financiën vastgesteld.

De minister van Financiën is met dit voorstel accoord gegaan. In concreto betekent dit dat uitgaven in het kader van de bestaande regeling kunnen worden verhoogd met een percentage dat afhankelijk is van de vastgestelde LPO-code. De compensatie wordt betaald uit het zogenaamde budget "prijsbijtelling"; dit budget

wordt jaarlijks door de minister van financiën aan de departementen verstrekt.

Van rente of rendement is derhalve geen sprake, hoogstens van een compensatie voor de waardevermindering van het vermogen in het Nederlandse sloopfonds.

LANGE WACHTTIJDEN CONTAINERSVAART DOOR MKZ-CRISIS.

De containerbinnenvaart wordt al geruime tijd geconfronteerd met extra lange wachttijden, verband houdend met de MKZ crisis. Het probleem doet zich met name voor op de Deltaterminal van ECT. Containers worden pas vrijgegeven voor lossing nadat door de Douane is geverifieerd dat zich in de aangeboden containers geen MKZ-gevoelige producten bevinden.

Naar verluidt zou controle plaats vinden aan de hand van bij de container behorende documenten, waarmee hooguit één uur gemoeid zou zijn.

In de praktijk blijkt dat er evenwel wachttijden van vier tot acht uur per schip ontstaan.

Het CBRB doet verwoede pogingen om zowel mondeling als schriftelijk contact te leggen met de Douane teneinde in goed overleg een oplossing te vinden voor het ontstaan van de onverantwoord lange wachttijden.

OVERGANGSBEPALINGEN ROSR.

De Centrale Rijnvaartcommissie (CCR) heeft duidelijk gemaakt af te willen van de veelal oneindige overgangsbepalingen in het Reglement van Onderzoek voor Schepen op de Rijn (ROSR).

In het kader van het CCR-project "Schepen van de toekomst", waarin gekeken wordt naar (technische) eisen aan schepen over 15 tot 20 jaar, heeft de VBD uit Duisburg een onderzoek uitgevoerd naar de overgangsbepalingen uit het ROSR. Op een recente workshop zijn de resultaten van dit onderzoek gepresenteerd.

Van alle 139 (!) overgangsbepalingen uit het ROSR is vastgesteld hoeveel schepen er gebruik van maken, onderverdeeld naar scheepstype en leeftijdscategorie. Verder is vastgesteld welk risico schepen lopen die niet aan een bepaalde eis voldoen en derhalve gebruik maken van een overgangsbepaling: hoe groot is de kans op schade, en als schade optreedt, hoe groot is deze dan?

Vervolgens is bepaald wat het kost om bepaalde eisen alsnog uit te voeren, en wat de 'veiligheidswinst' is die hiermee te bereiken is.

Op basis van deze gegevens is vastgesteld of een overgangsbepaling in stand moet blijven of (gefaseerd) afgeschaft moet worden.

De conclusie van het onderzoek is, dat ongeveer 25% van alle overgangsbepalingen moet blijven bestaan, omdat de veiligheidsrisico's laag zijn, ombouw te duur is en/of te weinig veiligheidswinst oplevert.

Ongeveer 20% van alle overgangsbepalingen kan onmiddellijk vervallen, omdat de datum reeds overschreden is of omdat het om relatief zulke kleinigheden gaat dat het niet nodig is de overgangsbepaling in stand te houden.

De rest van de overgangsbepalingen zou, aldus het onderzoek, binnen twee tot tien jaar beëindigd kunnen worden.

De resultaten van dit onderzoek zullen meegenomen worden in een CCR-voorstel inzake "Schepen voor de toekomst".

Voor meer info over het project "Schepen voor de toekomst" of het VBD-onderzoek naar overgangsbepalingen kunt u contact opnemen met mevr. M. van Helvoirt.

VERSIE 4.1 VAN PC-NAVIGO IS UIT.

Het programma PC-Navigo, de professionele routeplanner voor de Europese binnenwateren, bestaat dit jaar tien jaar. Om dit op passende wijze te vieren, is een nieuwe release van PC-Navigo uitgebracht, namelijk versie 4.1, waarin (naast de jaarlijkse gegevens-update) diverse vernieuwingen en verbeteringen opgenomen zijn. Ondernemers die, al dan niet via het CBRB, het programma aangeschaft hebben, krijgen via leverancier Noorderzon Software automatisch bericht van de nieuwe release.

Overigens kunt u als CBRB-lid nog steeds het programma PC-Navigo met korting aanschaffen. Dit geldt zowel voor de Nederlandse als de Europese versie.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met mevr. M. van Helvoirt.

VEILIGHEIDSEISEN PASSAGIERSSCHEPEN.

Bij de laatste bijeenkomst met Scheepvaartinspectie over de herziening van de veiligheidseisen voor passagiersschepen (Hoofdstuk 15 van het ROSR) zijn twee belangrijke punten aan de orde geweest, zowel procedureel als inhoudelijk.

Procedureel:

De (herziene) CCR-eisen gelden in beginsel voor de Rijn en de overige EU-vaarwegen van zone 3. De eisen voor passagiersschepen op nationale wateren in de landen van de EU zijn voornamelijk een nationale zaak, en zij wijken nogal van elkaar af. Hoewel volgens Richtlijn 76/135/EEG de lidstaten officieel elkaars scheepsattesten accepteren blijkt de praktijk een stuk weerbarstiger. Harmonisering van de voorschriften voor passagiersschepen zou naar onze mening dan ook een goede zaak zijn.

Gezien de in een aantal gevallen zeer vérgaande gevolgen van de herziene veiligheidseisen voor bestaande schepen, heeft het CBRB de Scheepvaartinspectie (die namens Nederland de onderhandelingen voert in Straatsburg) verzocht ervoor te zorgen dat er bij de herziening van hoofdstuk 15 ROSR ook rekening gehouden wordt met ontwikkelingen in niet-Rijnoeverstaten, opdat de ontwikkelde eisen na de harmonisering van CCR- en EU regels (de herziening van Richtlijn 82/714/EG) Europabreed toepasbaar zijn en niet wederom herzien hoeven te worden.

Inhoudelijk:

In de (herziene) CCR-eisen wordt gepoogd voorschriften op te stellen die voor alle passagiersschepen (op wateren van zone 3) gelden. In een aantal gevallen is

het onmogelijk om een voorschrift zodanig te formuleren dat het passend is voor de hele breedte van verschillende typen passagiersschepen en bijbehorende vaarwijzen en vaargebieden. Naar onze mening zou het goed zijn in dergelijke gevallen een differentiatie aan te brengen naar type schip, vaarwijze en/of vaargebied. Denkbaar zou bijvoorbeeld zijn een basisregeling met daarnaast aanvullende eisen voor bepaalde scheepstypen/wateren, waarbij geldt dat de aanvullende eisen duidelijk moeten zijn, en bovendien gebaseerd op dezelfde uitgangspunten.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met mevr. M. van Helvoirt.

Hoofdstuk 23 ROSR.

Groen licht van Duitse delegatie
De Duitse delegatie in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft onlangs het licht op groen gezet voor een aantal voorgestelde aanpassingen van Hoofdstuk 23 van het Reglement van Onderzoek voor Schepen op de Rijn (ROSR). Dit betekent dat er, na jaren van impasse, eindelijk uitzicht is op besluitvorming in de CCR over enkele versoepelingen van de bemanningseisen voor schepen met een boegschroef en duweenheden met hydraulisch of electrisch aangedreven koppellieren (de zogenoemde uitrustingsstandaard S 2) op de Rijn.

Een nog verdergaande standaard (S 3), waarbij de schepen ook een éénmansradarstuurstelling moeten hebben, wordt binnen de CCR nog niet rijp voor invoering geacht, maar blijft wel op de agenda staan. In afwachting daarvan mogen beneden het Spyske Veer schepen die de Duits-Nederlandse grens niet passeren (het zogenoemde Rijnkruisend verkeer) bemand zijn volgens de Nederlandse Wet Vaartijden en Bemanningssterkte Binnenvaart.

Een belangrijke doelstelling van de voorgestelde aanpassingen is het creëren van meer opleidingsplaatsen binnen de minimum bemanningssterkte; verder zal ondermeer de eis dat stuurlieden en volmatrozen hun ervaring op de Rijn moeten hebben opgedaan vervallen. Naar verwachting zullen de wijzigingen per 1 januari 2002 van kracht worden.

Voor nadere informatie gelieve U contact op te nemen met de heer Mr M.J.M. Koning.

Scheepvaartinspectie onduidelijk over bemanning havensleepboten.

In een voorgenomen Bekendmaking aan de Rijn- en binnenvaart heeft de Scheepvaartinspectie twee bemanningstabellen voor sleepboten en havensleepboten opgenomen, namelijk één die van toepassing is gedurende de tijd waarin zij geen havensleepdiensten verrichten en één die van toepassing is gedurende de tijd waarin zij havensleepdiensten verrichten. De eerstgenoemde tabel is een voortzetting van de thans geldende bekendmaking; de tweede is nieuw en houdt verband met een nieuwe arbeids/rusttijdenregeling voor havensleepboten.

Per brief heeft het CBRB ervoor gepleit om de toepas-

selijkheid van de 'binnenvaarttabel' niet te beperken tot 'de tijd dat geen havensleepdiensten worden verricht', zodat, net als onder de huidige regeling, havensleepdiensten mogen worden verricht binnen de bepalingen van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart (Wvbb). Daarbij is erop gewezen dat in de toelichting bij de bekendmaking hierover niets is vermeld; het is m.a.w. niet duidelijk of de bekendmaking inderdaad beoogt het verrichten van havensleepdiensten binnen de Wvbb onmogelijk te maken.

Voor nadere informatie kunt U contact opnemen met de heer Mr M.J.M. Koning.

BELEIDSREGELS SCHEEPVAART-INSPECTIE.

Om met name de wat ruimer geformuleerde voorschriften uit het Reglement van Onderzoek voor Schepen op de Rijn (ROSR) en het Binnenschepenbesluit (BSB) beter te kunnen interpreteren en eenduidiger te kunnen uitvoeren heeft de Scheepvaartinspectie een aantal Beleidsregels opgesteld.

Recentelijk zijn de volgende Beleidsregels in de Staatscourant gepubliceerd:

- Sprinklerinstallaties aan boord van passagiersschepen
- Eisen aan brandmeldinstallaties aan boord van passagiersschepen
- Eisen aan brandmeldinstallaties aan boord van passagiersschepen, geen hotelschepen zijnde
- Eisen aan brandmeldinstallaties aan boord van niet-passagiersschepen
- Brandbluspompen aan boord van kleine passagiersschepen
- Isolatiematerialen
- Afmetingen van duwstellen voor de vaart op Nederlandse binnenwateren
- Aanvullende uitrustings-eisen in verband met minimumbemanning
- Minimale dikte van de bodem-, kim- en zijbeplating van de scheepshuid
- Verdubbelingen op bodem-, kim- en zijbeplating van de scheepshuid
- Ontheffing tweede uitgang uit machinekamers en ketelruimen
- Doorvoeringen van van kunststof vervaardigde sanitaire afvoerleidingen door dekken en wanden
- Bijzondere ankertypen met verhoogde houdkracht
- Opblaasbare hulpverleningsboten
- Eisen aan vensters aan boord van passagiersschepen
- Eisen aan vensters aan boord van niet-passagiersschepen
- Toepassing HCF227ea (FM200) als blusmiddel in vast ingebouwde brandblusinstallaties

U kunt deze Beleidsregels opvragen bij het secretariaat.

Vor meer informatie kunt u contact opnemen met mevr. M. van Helvoirt.

RESULTATEN ERGONOMIE-ONDERZOEK.

Enige maanden terug hebben wij u bericht over de start van een onderzoek naar ergonomie in de stuurhut, uitgevoerd door drie studenten van de Postdoctorale Beroepsopleiding Ergonomie bij Arbeid. Het onderzoek is ondertussen uitgevoerd en de rapportage is afgerond. Doel van dit onderzoek, waaraan is deelgenomen door een aantal CBRB-leden, was te komen tot een uniform herontwerp voor de plaatsing van bedienings- en informatiemiddelen in de stuurhut.

Allereerst zijn alle taken in de stuurhut geanalyseerd en is vastgesteld waar knelpunten optreden. Op basis van de uitgevoerde taak- en bedieningsmiddelenanalyse is een plan van eisen opgesteld waarin is vastgelegd aan welke eisen de inrichting van een stuurhuislessenaar moet voldoen. Vervolgens is op basis hiervan een herontwerp van de stuurhuislessenaar gemaakt.

Dit proces heeft uiteindelijk geleid tot aanpassingen in de plaats en de groepering van de bedienings- en informatiemiddelen. Daarnaast is de vormgeving van de lessenaar vernieuwd. Het herontwerp is eenvoudig te realiseren bij nieuw- of verbouw van de stuurhut.

Mocht u interesse hebben in het onderzoeksrapport of nadere informatie wensen, neemt u dan contact op met mevr. M. van Helvoirt.

ONZINNIGE WETGEVING? - MELDT HET!

De Rijksoverheid is enkele jaren geleden gestart met een project om de Nederlandse wetgevingskwaliteit te verbeteren en onnodige wetgeving te schrappen. In het kader van deze overheidsoperatie Marktwerking, Deregulering en Wetgevingskwaliteit (MDW) zijn suggesties voor nieuwe projecten zeer welkom. Praktijkvoorbeelden van verouderde, overbodige of onnodige belastende regelgeving zijn een belangrijke input in het selectieproces voor nieuwe projecten. Heeft u suggesties over regelgeving die naar uw oordeel onnodig ingewikkeld is, te belastend is voor het bedrijfsleven of die tot oneerlijke concurrentieverhoudingen leidt, dan kunt u deze inbrengen bij: de projectgroep MDW van het ministerie van EZ, tel 070 - 3796810 of via www.ez.nl/mdw. Natuurlijk kunt u voorstellen inbrengen bij het CBRB secretariaat.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer mr. J. Vogelaar, secretaris Juridische zaken.

INSPRAAK IN WETGEVING E-COMMERCE.

Welke regels gelden als ik een overeenkomst sluit via elektronische weg? Is ongevraagde reclame in e-mail toegestaan? Op dit soort vragen moet de nieuwe wetgeving voor elektronisch handel straks antwoord geven. De Europese richtlijn inzake elektronische handel is bedoeld om de regels voor elektronische handel in de landen van de EU uniform te maken en het vrije verkeer van diensten van de informatiemaatschappij binnen de E.U. te waarborgen. Door de nieuwe richtlijn moet er

meer rechtszekerheid ontstaan voor Europese ondernemers en burgers op internet.

Op een nieuwe website van de ministeries van EZ en justitie kunnen ondernemers sinds kort een bijdrage leveren aan de totstandkoming van nieuwe wetten voor elektronische handel.

Op de website www.minjus.nl/e-commerce kunnen ondernemers reageren op juridische vragen, reacties geven of een algemeen bericht plaatsen over deze regelgeving. De reacties en berichten zullen worden meegevoerd in het wetgevingstraject.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer K. van Dijk, secretaris van de Commissie Telematica.

GEDRAGSCODE OP CD-ROM.

Ondernemers die een eigen gedragscode willen ontwikkelen voor maatschappelijk verantwoord ondernemen kunnen een modelgedragscode op CD-rom raadplegen. De CD-rom is een initiatief van het ministerie van EZ en de Kamer van Koophandel Utrecht. Steeds meer ondernemers vinden dat maatschappelijk verantwoord ondernemen past bij de bedrijfsvoering, dat het hoort in deze tijd en dat het een bedrijf herkenbaarheid in de markt geeft. Met de CD-rom kunnen ondernemers zichzelf over de streep trekken om ook een gedragscode te ontwikkelen. Tijdgebrek en de vrees voor nog meer papierwerk blijken reden tot twijfel te zijn. De model gedragscode maakt ontwikkeling voor de ondernemer een stuk eenvoudiger. U kunt deze CD-rom opvragen bij de Kamer van Koophandel Utrecht telefoon 030 - 2363211 of e-mail: info@utrecht.kvk.nl.

MAC LIJST 2001.

Voor schadelijke stoffen waarmee in Nederland wordt gewerkt, en welke dus worden vervoerd, worden MAC waarden (Maximale Aanvaarde Concentraties) vastgesteld. Aan de hand van deze lijst kunnen werkgevers nagaan of hun werknemers blootstaan aan gevaarlijke concentraties van bepaalde stoffen. De lijst bevat ongeveer 700 stoffen.

In de lijst van 2000 is een aantal grenswaarden omhoog getrokken omdat is gebleken dat er onvoldoende toxicologische gegevens beschikbaar zijn om die waarden te onderbouwen. Het gaat om creosolen, isopropylacetaat en i-propanol.

De MAC lijst 2001 kan worden besteld onder nummer ISBN 90-12-08899-2 bij de SDU, postbus 20014, 2500 EA Den Haag, telefoon 070 - 3789880 en e-mail Sdu@sdu.nl.

HER-EVALUATIE OUDE MAC-WAARDEN.

De commissie "her-evaluatie oude MAC-waarden" van de gezondheidsraad heeft op verzoek van de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid ongeveer 200 bestaande grenswaarden voor beroepsmatige blootstelling aan chemische stoffen opnieuw beoordeeld. De commissie heeft (concept)rapporten openbaar gemaakt over de gezondheidsrisico's van beroepsmatige blootstelling aan:

- azijnzuur;
- dinatriumtetraaboraten en boorzuur;
- 1-chloor en 1 nitropropan;
- dibutylfosfaat;
- n.n.dimethylethylamine;
- isipropylamine;
- natriumbisulfiet;
- m-nitrotolueen;
- n-propylnitraat;
- resorcinol;
- stikstofmonoxide;
- stikstoftrifluoride;
- tetrabroomkoolstof
- zuurstofdifluoride.

De Engelstalige conceptrapporten zijn te verkrijgen bij het secretariaat van de gezondheidsraad, telefoon 070 - 73407615. Inhoudelijke informatie kunt u krijgen bij mevrouw drs C.A. Bouwman. Telefoon 070 - 3406779 .

EEN EUROPESE AFVALSTOFFEN-LIJST PER 2002.

Op 1 januari 2002 treedt de nieuwe Europese afvalstoffenlijst "De Eural", in werking. Deze nieuwe lijst zal het huidige Besluit Aanwijzing Gevaarlijke Afvalstoffen Wet Milieubeheer (BAGA) vervangen.

De Eural zal in de loop van dit jaar bij ministeriële regeling worden vastgelegd.

Met de Eural wordt de definitie van afvalstoffen Europees geharmoniseerd en komt er ook eenheid in de beoordeling of een afvalstof "gevaarlijk" is of niet.

In de Eural wordt het begrip "gevaarlijk afval" op een andere wijze benaderd dan in het BAGA. Hierdoor kan het voorkomen dat er huidige BAGA stoffen 'normaal' afval worden of andersom. De indeling van gevaarlijke afvalstoffen wordt gebaseerd op het Europees systeem van classificatie van stoffen en preparaten.

De Eural hanteert andere afvalstoffencodes dan die nu in Nederland gebruikt worden. In de Eural is dus niet terug te vinden wat wel of geen afvalstof is. Dat is reeds gedefinieerd in de Europese kaderrichtlijn afvalstoffen.

Uitgebreide informatie over de Eural is te vinden in een informatieblad van het ministerie van VROM. Deze is te bestellen via telefoonnummer 0900 - 8052 of per fax 0900 - 2108052 onder vermelding van EURAL distributiecode 19069/195.

WIJZIGING NORM BEHANDELEN EN VASTZETTEN CONTAINERS.

NEN-ISO 3874 geeft een overzicht welke manieren er zijn om ISO-serie 1 containers op te pakken en te tillen. Daarbij geeft de norm aan welke manier van "behandelen" nog mogelijk is bij belading. Ook de verschillende manieren van vastzetten worden beschreven, waarbij ook de diverse vastzetsystemen getoond worden. Recent is een wijzigingsblad met aanvullingen gepubliceerd van de uit 1998 stammende NEN-ISO 3874 getiteld NEN-ISO 3874/A1 2001 en.

Deze aanvulling behandelt met name twistlocks, latchlocks, stacking fittings and lashing rod systems voor het vastzetten van containers.

Met de normalisatie wordt onder meer beoogd misver-

standen te vermijden met betrekking tot het geopend of gesloten zijn van de twistlock.

De inkt van deze normwijziging is nog niet droog of de volgende aanpassing van NEN-ISO 3874 is al weer in de maak.

Een belangrijk aspect van deze aanvulling is de mogelijkheid tot het hijsen van twee containers die in verticale richting met elkaar zijn verbonden.

Voor meer informatie over deze norm kunt u contact opnemen met de heer ir. A.F.C. Carlebur van het NNI telefoon 015 - 2690167, fax 015 - 2690 190 of e-mail Arthur.carlebur@nen.nl.

Natuurlijk kunt u ook contact opnemen met mevrouw M. van Helvoirt .

KLEUREN VAN PIJPLEIDINGEN OP SCHEPEN.

Regelmatig krijgt het secretariaat vragen over het standaardiseren van de kleuren van pijpleidingen aan boord van schepen.

Het Nederlands Normalisatie Instituut heeft hiervoor als sinds 1999 de norm ISO/DIS 14726 beschikbaar. In deze norm worden voor hoofdgroepen zoals zoetwatersystemen en brandstofsysteem kleuren gegeven die moeten worden gebruikt om de pijpleidingen te markeren waardoor duidelijk is welke producten met deze pijpleidingen worden vervoerd. De kleuren worden in de norm exact genoemd.

Binnenkort verschijnt er een aanvulling (deel 2) op deze norm (ISO/DIS 14726-2:2000) om mogelijke verschillen aan te kunnen geven binnen de hoofdgroepen.

Binnen de groep Pijpleidingen voor brandstoffen worden in deel 2 verschillende markeringen gegeven voor zware stookolie, dieselolie en andere soorten. Bij buitenboordwater systemen zijn verschillende markeringen mogelijk voor pijpleidingen ten behoeve van sanitairwater, ballastwater koelwater en andere alternatieven. Deze normbladen zijn te bestellen bij het NNI telefoon 015 - 2690391, fax 015 - 2690271 of e-mail bestel@nen.nl.

Ook kunt u contact opnemen met de heer K. van Dijk of mevrouw M. van Helvoirt.

BEDRIJF, CONSUMENT EN PRIVACY.

VNO-NCW heeft onlangs in de reeks van praktijkhandreikingen voor ondernemingen de brochure Bedrijf, Consument en Privacy uitgebracht.

In deze brochure wordt een uiteenzetting geven over de nieuwe Wet Bescherming Persoonsgegevens als opvolger en vervanger van de Wet op de Persoonsregistratie en de relatie met uw klanteninformatie.

In de brochure wordt uitgelegd met welke rechten en plichten de ondernemers en hun klanten rekening moeten houden.

Wie in het bezit wil komen van deze brochure kan contact opnemen met de vereniging VNO-NCW telefoon 070 - 3490349, telefax 070 - 3490300 of e-mail informatie@vno-ncw.nl.

BUREAU TELEMATICA VRAAGT MEDEWERKING VAN ONDERNEMERS IN DE TANKVAART.

Ondernemingen in de tankvaart die eigen geautomatiseerde bestanden gebruiken met laad- en losplaatsen in Europa, kunnen de werkzaamheden in de projectgroep BICS Tankvaart behoorlijk ondersteunen door hun tabellen ter beschikking te stellen van het projectteam BICS-T.

Het projectteam gebruikt deze informatie om de grote 'moeder'-tabel in BICS met alle Europese laad- en losplaatsen aan te vullen en te verbeteren. Hierdoor is BICS in staat de natte terminals te onderscheiden van de overige terminals. Belangrijk, omdat de binnenmaatsoftware die met BICS wil samenwerken dit onderscheid moet weten. Uw bijdragen kunnen deze werkzaamheden dan ook flink versnellen. In het project BICS-C is destijds eenzelfde operatie uitgevoerd voor de containervaart. De stuwage software die met BICS samenwerkt, filtert feilloos alle containerterminals uit de hoofdtabel van BICS. Overigens heeft elk schip dat BICS gebruikt deze complete tabel aan boord.

De tabel met containerterminals is een onderdeel van de complete BICS-tabel en wordt door Bureau Telematica onderhouden. Het is de bedoeling dat BTB ook de terminaltabel voor de tankvaart gaat onderhouden. Bureau Telematica Binnenvaart rekt op u! Stuur uw tabellen - liefst elektronisch- naar:

Bureau Telematica Binnenvaart, Vasteland 12e, 3011 BL Rotterdam

E-mail: bureau.telematica@binnenvaart.org

<http://www.binnenvaart.org>

tel: 010 - 2060606 / fax: 010 2134506

(OC&W) dreigt ingrijpende gevolgen te hebben voor de inzet van de binnenvaart instructieschepen in het beroepsonderwijs. Aan de huidige subsidiëeringswijze, die de continuïteit van de inzet van de schepen garandeert, wil het ministerie een einde maken; ter compensatie wil men alle scholen met een scheepvaartopleiding - ook (bijvoorbeeld zeevaart-) scholen die geen gebruik maken van de schepen - meer subsidie geven. Het gevolg is dat de binnenvaartopleidingen veel te weinig subsidie krijgen om de inzet van de schepen te kunnen bekostigen.

Werkgevers- en werknemersorganisaties hebben naar aanleiding van dit plan een gezamenlijke brief gericht aan de bewindslieden van OC&W en V&W, waarin zij zich sterk maken voor een oplossing waarbij de inzet van de instructieschepen ook in de toekomst gegarandeerd blijft. In de brief wordt er ondermeer op gewezen dat de schepen in belangrijke mate met bedrijfstakmiddelen gefinancierd zijn en dat het beheer door het KOFs tot ieders tevredenheid geschiedt.

Voor nadere informatie gelieve U contact op te nemen met de heer Mr M.J.M. Koning.

INSTRUCTIESCHEPEN KOFs.

Sociale partners maken zich sterk voor continuïteit.

Een wijziging in het bekostigingssysteem van het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen

RECTIFICATIES

Rectificatie op Verordening (EG) nr. 997/2001 van de Commissie van 22 mei 2001 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 805/1999 tot vaststelling van een aantal bepalingen ter uitvoering van Verordening (EG) nr. 718/1999 van de Raad betreffende het beleid ten aanzien van de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloot, met het oog op de bevordering van het vervoer over de binnenwateren

Deze tekst annuleert en vervangt de tekst gepubliceerd in Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen L 139 van 23 mei 2001, blz. 11.

**VERORDENING (EG) Nr. 997/2001 VAN DE COMMISSIE
van 22 mei 2001**

houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 805/1999 tot vaststelling van een aantal bepalingen ter uitvoering van Verordening (EG) nr. 718/1999 van de Raad betreffende het beleid ten aanzien van de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloot, met het oog op de bevordering van het vervoer over de binnenwateren

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 718/1999 van de Raad van 29 maart 1999 betreffende het beleid ten aanzien van de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloot, met het oog op de bevordering van het vervoer over de binnenwateren ⁽¹⁾, en met name op artikel 9, lid 3,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De Commissie stelt krachtens artikel 7 van Verordening (EG) nr. 718/1999 de praktische regels vast voor de uitvoering van het beleid inzake de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloot, zoals omschreven in genoemde verordening.
- (2) In artikel 4 van Verordening (EG) nr. 805/1999 van de Commissie ⁽²⁾, gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1532/2000 ⁽³⁾, tot vaststelling van een aantal bepalingen ter uitvoering van Verordening (EG) nr. 718/1999, zijn de verhoudingen vastgesteld van de „oud-voor-nieuw”-regeling met ingang van 29 april 1999.
- (3) Artikel 4, lid 2, van Verordening (EG) nr. 718/1999 eist dat de „oud-voor-nieuw”-verhouding geleidelijk wordt verlaagd, om zo spoedig mogelijk in gelijke etappes en uiterlijk op 29 april 2003 tot nul te worden teruggebracht.
- (4) De verhoudingen van de „oud-voor-nieuw”-regeling zijn vanaf de 20e dag volgend op hun publicatie, namelijk vanaf 3 augustus 2000, verlaagd bij artikel 1 van Verordening (EG) nr. 1532/2000 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 805/1999.
- (5) Rekening houdend met de juridische verplichting om de verhoudingen uiterlijk op 29 april 2003 tot niveau nul terug te brengen, en rekening houdend met de economische ontwikkeling van de verschillende sectoren van de binnenvaartmarkt dienen de „oud-voor-nieuw”-verhoudingen opnieuw te worden verlaagd.

- (6) Het niveau van de verschillende in artikel 4 van Verordening (EG) nr. 718/1999 genoemde en in artikel 4 van Verordening (EG) nr. 805/1999, zoals gewijzigd bij artikel 1 van Verordening (EG) nr. 1532/2000, vastgelegde verhoudingen van de „oud-voor-nieuw”-regeling dient te worden aangepast, zonder dat evenwel de effecten van de sinds 1990 gevoerde structurele saneringsactie teniet worden gedaan. Voor de drogeladingsschepen moet de verhouding naar beneden worden aangepast tot 0,60:1, want de sector blijft groeien; voor de tankschepen moet zij minder ingrijpend worden aangepast tot 0,90:1, omdat de toestand van de sector zorgwekkend blijft met een markt die geen vooruitgang vertoont, terwijl voor de duwbotten een flinke aanpassing nodig is tot 0,25:1, omdat er in deze sector geen uitgesproken overcapaciteit is.
- (7) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van de groep deskundigen „Beleid ten aanzien van de capaciteit en de promotie van de communautaire vloten” van artikel 6 van Verordening (EG) nr. 805/1999,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EG) nr. 805/1999 wordt als volgt gewijzigd:

1. In artikel 4, punt 1, worden de cijfers „0,80:1” vervangen door „0,60:1”.
2. In artikel 4, punt 2, worden de cijfers „1,15:1” vervangen door „0,90:1”.
3. In artikel 4, punt 3, worden de cijfers „0,50:1” vervangen door „0,25:1”.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de 20e dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

⁽¹⁾ PB L 90 van 2.4.1999, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 102 van 17.4.1999, blz. 64.

⁽³⁾ PB L 175 van 14.7.2000, blz. 74.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 22 mei 2001.

Voor de Commissie

Loyola DE PALACIO

Vice-voorzitter
