



CBRB Beleidsvisie binnentankvaart
naar een 'duurzame binnentankvaart'

CBRB policy on
'sustainable inland tanker navigation'

CBRB Ansichten auf dem Wege zu einer
"Dauerhaften Binnentankschifffahrt"





*Geavanceerde laad-lossystemen maken elk vloeibaar vervoer over water mogelijk.
Foto: Chemgas Shipping B.V.*

Inleiding

Het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart heeft op verzoek van haar tankvaartleden maar ook ten behoeve van de gehele binnentankvaart het initiatief genomen om een onderzoek te starten om het benodigde inzicht te krijgen in de ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid in de binnentankvaart en om op basis daarvan een beleidsvisie voor de binnentankvaart op te stellen. Dit initiatief heeft geleid tot het uitkomen, in oktober 2002 van het rapport 'Naar een duurzame binnentankvaart' 'externe factoren in een intern perspectief'. Dit rapport kan worden gedownload of besteld via www.cbrb.nl

Aan de hand van het rapport, nadere ontwikkelingen, externe consultatie en raadpleging van de CBRB tankvaartleden heeft het CBRB deze beleidsvisie opgesteld. Opgemerkt wordt dat de scope van deze beleidsvisie zich beperkt tot de specifieke duurzaamheidsaspecten van de binnentankvaart. Voor de algemene, de gehele binnenvaart aangaande duurzaamheidsaspecten wordt verwezen naar separate beleidsdocumenten.

September 2004

Introduction

The Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (Central office for Rhine and Inland Navigation), at the request of its members involved in tanker transport and for the sake of the entire inland tanker navigation industry, has initiated a study into developments regarding the sustainability of inland tanker traffic and plans to draw up a policy for future inland tanker navigation based on the results. This initiative resulted in the publishing of a report in October 2002 titled 'Towards sustainable inland tanker navigation: external factors in an internal perspective'. This report can be downloaded or ordered via the website www.cbrb.nl.

The CBRB drew up this policy statement on the basis of this report, subsequent developments, external advice and consultation with CBRB tanker transport members. Please note that the scope of this policy statement is restricted specifically to sustainable aspects of inland **tanker** navigation. Please refer to separate policy documents for general factors affecting sustainability of inland waterway transport as a whole.

September 2004

Einführung

Das "Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart" hat nach Aufforderung ihrer Mitglieder in der Tankschifffahrt, jedoch auch im Interesse der gesamten Binnentankschifffahrt, die Initiative einer Untersuchung ergriffen zur Erlangung der notwendigen Einsicht in die Entwicklung auf dem Gebiet der Dauerhaftigkeit in der Binnentankschifffahrt und um auf dieser Basis einen Leitfaden für die Binnentankschifffahrt zusammenzustellen.

Diese Initiative führte im Oktober 2002 zu der Veröffentlichung des Berichts "Auf dem Wege zu einer dauerhaften Binnentankschifffahrt, Externe Faktoren und eine interne Perspektive". Dieser Bericht kann über www.CBRB.nl heruntergeladen oder bestellt werden. Anhand des Berichts, sowie nach den weiteren Entwicklungen, externer Beratung und Befragung der Mitglieder des CBRB in der **Tankschifffahrt**, hat das CBRB diese Ansichten zusammengestellt. Es wird darauf hingewiesen, dass der Umfang dieser Ansichten sich auf die spezifischen Aspekte der Dauerhaftigkeit in der Binnentankschifffahrt beschränkt. Für die allgemeinen, die gesamte Binnenschifffahrt betreffenden Aspekte in Bezug auf die Dauerhaftigkeit, wird auf die gesonderten Dokumente verwiesen.

September 2004



Het laad- en los proces op een chemietanker wordt optimaal gecontroleerd.
foto: Oudcomb B.V., mts Stolt Texas

De beleidsuitgangspunten 2004 - 2014

1 Op basis van het rapport 'naar een duurzame binnentankvaart' hebben de tankvaartleden van het CBRB de volgende aanbevelingen opgesteld:

1.1 Een moratorium voor de nieuwbouw van enkelwandige tankschepen groter dan 600 ton.

(Voor kleinere tankschepen kan de verplichting aangepast worden door nieuwe scheepsbouwkundige technieken).

1.2 Het invoeren van een Europees registratiesysteem voor tankschepen.

(In dit systeem kunnen scheepseisen en criteria voor het vervoer van stoffen opgenomen worden en kan vermeld worden aan welke eisen het schip voldoet).

Policy criteria 2004 - 2014

1 On the basis of the report "towards sustainable inland tanker navigation" the members involved in tanker transport of CBRB made the following recommendations:

1.1 A moratorium on the building of new single-hulled tankers bigger than 600 t.

(For smaller tankers, the requirement can be modified by using new shipbuilding methods).

1.2 The introduction of a European registration system for tankers.

(Ships' requirements and criteria for the transport of substances can be included in this system; the requirements met by each ship can also be noted).

Ausgangspunkte 2004 - 2014

1 Auf der Basis des Berichts "Auf dem Wege zu einer dauerhaften Binnentankschiffahrt" haben die Mitglieder in der Tankschiffahrt des CBRB die folgenden Empfehlungen aufgestellt:

1.1 Ein Moratorium für den Neubau von Einhüllentankschiffen mit einer Tragfähigkeit über 600 T.

(Für kleinere Tankschiffe kann die Verpflichtung durch die Anwendung von neuen schiffsbaulichen Techniken angepasst werden).

1.2 Die Einführung eines Europäischen Registrierungssystems für Tankschiffe.

(Dieses System soll die Anforderungen an das Schiff und die Kriterien für den Transport von Stoffen beinhalten. Darüber hinaus kann erwähnt werden, welchen Anforderungen das Schiff entspricht).

1.3 Het opstellen en gebruiken van een kwaliteitssysteem voor laad- los en overslaglocaties.

(Ketengerelateerde kwaliteitssystemen invoeren).

1.4 Het opstellen en invoeren van een kwaliteitssysteem voor tussenpersonen.

(Ketengerelateerde kwaliteitssystemen invoeren).

1.5 Het opstellen en invoeren van een kwaliteitssysteem voor schepen en scheepsbemanningen.

(EBIS kwaliteitssysteem is reeds aanwezig en in gebruik. Dit systeem moet transparant voor vervoerder worden).

1.3 Drawing up and implementing a quality system for loading, unloading and transshipment facilities.

(Introducing a chain-related quality system)

1.4 Drawing up and implementing a quality system for intermediaries.

(Introducing a chain-related quality system)

1.5 Drawing up and implementing a quality system for ships and crews.

(EBIS quality system is already in place and operative. This system should be transparent for transporters).

1.3 Das Verfassen und der Gebrauch eines Qualitätssystems für Lade-, Lösch- und Umschlagbetriebe.

(Auf Ketten bezogene Qualitätssysteme einführen.)

1.4 Das Verfassen und Einführen eines Qualitätssystems für Zwischenpersonen.

(Auf Ketten bezogene Qualitätssysteme einführen.)

1.5 Das Verfassen und Einführen eines Qualitätssystems für Schiffe und Schiffsbesatzungen.

(EBIS Qualitätssystem ist bereits vorhanden und in Gebrauch. Dieses System muss für den Transporteur transparent werden).



*De binnentankvaart goed voor het vervoer van 500 tot 10.000 ton per schip afhankelijk van gewenst vaargebied.
Foto: Verschure Shipping B.V., mts Calamus*

De beleidsuitgangspunten 2004 - 2014

1.6 Kwaliteitssystemen afstemmen met verladers.

(De in voorgaande aandachtspunten genoemde kwaliteitssystemen moeten door afspraken met de verladers ingevoerd worden. Bij niet nakoming van deze systemen kunnen partijen worden uitgesloten uit de keten).

1.7 Het toewijzen van watergevaarlijke stoffen aan schepen.

(Door de eisen aan schepen en het benoemen van scheepstypen die aan de nieuwe eisen voldoen kan de sector zich voorbereiden op deze nieuwste regelgeving).

1.8 Het beter scholen van bemanningen.

(Door het inrichten van een - internationale- opleiding voor tankvaart-bemanningen kan het vervoer van gevaarlijke goederen op een hoger veiligheidsniveau gebracht worden. De aan de bemanning te stellen eisen moeten geëxpliciteerd worden. Een vergelijkbare eis moet gelden voor de tussenpersonen en de laad-, los- en overslagbedrijven, het eisenpakket dient Europees vastgesteld te worden).

1.9 Het vaststellen van de criteria van milieugevaarlijkheid van stoffen en de wijzigingen in de regelgeving ten aanzien van het vervoer van deze stoffen.

(Hieraan gekoppeld een tijdpad waarop de eisen voor het vervoer van deze stoffen zullen worden gewijzigd).

Policy criteria 2004 - 2014

1.6 Coordinating quality systems with shippers.

(The above-mentioned quality systems should be introduced in coordination with the shippers. Failure of these systems to conform can result in parties being excluded from the chain.)

1.7 Allocating substances hazardous to water to certain ships.

(Setting requirements on ships and specifying types of ships that satisfy the new requirements will help the sector prepare for new legislation).

1.8 Improved training of crews.

(Setting up an international training course for tanker crews can raise the level of safety when transporting hazardous substances. Requirements to be set on crew members must be explicit. A similar requirement must be made of intermediaries and loading, unloading and transshipment companies; requirements should be drawn up at pan-European level.)

1.9 Determining the criteria for environmental hazardousness of substances and amendments in legislation regarding the transport of such substances.

(There should be a timescale of deadlines for when requirements for the transport of such substances should be changed.)

Ausgangspunkte 2004 - 2014

1.6 Qualitätssysteme mit den Verladern abstimmen.

(Die an vorgenannten Stellen erwähnten Qualitätssysteme müssen nach Absprachen mit den Verladern eingeführt werden. Bei Nichtbefolgung der Vorschriften des Qualitätssystems können teilnehmende Parteien aus der Kette ausgeschlossen werden).

1.7 Die Zuordnung von wassergefährdenden Stoffen zu bestimmten Schiffen.

(Durch die Einführung der Anforderungen an die Schiffe und die Festschreibung der einzelnen Schiffstypen, die den neuen Ansprüchen entsprechen, kann die Schifffahrt sich auf diese neuesten Vorschriften vorbereiten).

1.8 Besatzungen besser ausbilden

(Durch die Einrichtung einer – internationalen – Ausbildung von Tank-schiffbesatzungen kann der Transport von gefährlichen Gütern auf einen höheren Sicherheitsstandard gebracht werden. Die an die Besatzung zu stellenden Ansprüche müssen erläutert werden. Vergleichbare Ansprüche müssen für Zwischenpersonen und Lade-, Lösch- und Umschlagbetriebe gelten: Alle Anforderungen müssen auf Europäischer Ebene festgelegt werden).

1.9 Die Festlegung von Kriterien in Bezug auf die Umweltschädlichkeit von Stoffen und die Änderungen in den Vorschriften hinsichtlich des Transports dieser Stoffe.

(In Verbindung mit einer Frist für die Inkraftsetzung der Anforderungen).



Hoogwaardig chemicalien vervoer in dubbelwandige tanker.
foto: Stolt Texas

De beleidsuitgangspunten 2004 - 2014

1.10 Het (laten) vaststellen van een vrijwaringzone langs waterwegen.

1.11 Het bestaande sloopfonds aanwenden om bedrijven te beëindigen.

Policy criteria 2004 - 2014

1.10 Determining a protective zone along waterways.

1.11 Employing the current 'demolition' fund to terminate companies.

Ausgangspunkte 2004 - 2014

1.10 Die Festlegung einer Sicherheitszone entlang der Wasserstraßen.

1.11 Die bestehende Abwrackregelung zur Schließung von Betrieben anwenden.



*Veiligheidscultuur is voor de binnentankvaart van levensbelang.
Foto: Vopak Barging Europe B.V., mts Vopak.Galileo*

De kernpunten

2.1 Uitgangspunten

Uitgangspunten bij deze beleidsvisie zijn geweest een qua veiligheid, milieu en economie gezonde binnentankvaart die kan vernieuwen en innoveren en het milieu zo minimaal mogelijk belast. Bij het opstellen van deze beleidsvisie is naast de resultaten van het tankvaart onderzoek tenminste rekening gehouden met achtereenvolgens:

- De maatschappelijke eisen die aan het vervoer van gevaarlijke stoffen gesteld worden.
- De duurzaamheid voor zowel people, planet als profit.
- Het gegeven dat 80% van de vloot enkelwandig is (peildatum 2002).
- De financieel-economische situatie van de gehele sector.
- De eventuele bereidheid van overheden om faciliteiten ter beschikking te stellen om duurzaamheid te bevorderen.

Key points

2.1 Criteria

Criteria for this policy statement were an inland tanker transport system that would be healthy from safety, environmental and economical perspectives that could be renewed and innovated and have the least possible adverse effect on the environment. Besides the results of the tanker transport study, this policy statement also took into account the following points set out below:

- The social requirements set on the transport of hazardous substances.
- The sustainability for people, planet and profit.
- The fact that 80% of the fleet are single-hulled (reference date: 2002).
- The financial and economic situation facing the entire sector.
- The possible willingness of governments to provide facilities that will

Kernpunkte

2.1 Ausgangspunkte

Ausgangspunkte des Leitfadens waren eine - im Hinblick auf die Sicherheit, die Umwelt und die Wirtschaftlichkeit - gesunde Binnentankschiffahrt, die innovative Maßnahmen ergreift und die Umwelt möglichst wenig belastet. Beim Verfassen dieses Leitfadens wurden außer der Ergebnissen der Tankfahrtuntersuchung unter anderem folgende Themen berücksichtigt:

- Die gesellschaftlichen Anforderungen, die an den Transport von gefährlichen Stoffen gestellt werden.
- Die Dauerhaftigkeit für sowohl "people, planet als auch profit".
- Die Tatsache, dass 80% der Flotte aus Einhüllenschiffen besteht (Stand 2002).
- Die finanziell-wirtschaftliche Lage des gesamten Wirtschafts-zweiges.
- Die eventuelle Bereitschaft der Behörden, Erleichterungen zur

- De nationale en internationale acceptatie van de beleidsvisie.
- De daadwerkelijke (on)mogelijkheden van de op te stellen visie.
- De situatie bij de laad- los- en overslaginstallaties.

2.2 De kernpunten zijn:

Veiligheid:

Veiligheid kan onderscheiden worden in interne en externe veiligheid. Voor de tankvaart als zodanig en de omgeving is de externe veiligheid van groot belang. Voor het personeel van de binnentankvaart is de interne veiligheid van het allergrootste belang. De interne veiligheid kan als een noodzakelijke voorwaarde voor de externe veiligheid gezien worden. In deze visie wordt verder dan ook geen onderscheid gemaakt tussen interne en externe veiligheid.

promote sustainability.

- National and international acceptance of the policy statement.
- The actual (im)possibilities inherent in the policy statement.
- The situation at loading, unloading and transshipment facilities.

2.2 Key points are:

Safety:

Safety can be divided into internal and external safety. For tank transport itself and the surroundings, external safety is of major importance. For people working in inland tanker navigation, internal safety is the primary concern. Internal safety can be seen as an essential requirement for external safety. This policy statement therefore makes no further distinction between internal and external safety.

Verfügung zu stellen um die Dauerhaftigkeit zu fördern.

- Die nationale und internationale Akzeptanz des Leitfadens.
- Die tatsächlichen (Un)möglichkeiten der Ansichten.
- Die Situation an den Lade-, Lösch- und Umschlagbetrieben.

2.2 Kernpunkte

Sicherheit:

Bei der Sicherheit unterscheidet man interne und externe Sicherheit. Für die Tankschiffahrt als solche und für die Umwelt ist die externe Sicherheit von großer Bedeutung. Für das Personal in der Binnentankschiffahrt ist die interne Sicherheit von allergrößter Wichtigkeit. Die interne Sicherheit kann als notwendige Voraussetzung für die externe Sicherheit betrachtet werden. In diesem Leitfaden wird demnach kein Unterschied zwischen interner und externer Sicherheit gemacht.



Duurzame binnentankvaart als onderdeel van de grote productieketens!

Milieu:

Milieu, met name de bescherming daarvan, is een van de voorwaarden bij het vervoer door de binnentankvaart. De bescherming houdt zowel de mensen (people) als de omgeving (planet) in.

Economie:

Een goede economische basis en daaruit voortvloeiende resultaten (profit) zijn daarbij een noodzakelijke randvoorwaarde. Zonder deze basis en voldoende rendement is het niet mogelijk de uitgangspunten te realiseren.

Environment:

The environment, or more precisely environmental protection, is one of the conditions for inland tanker navigation. Environmental protection includes both people and the environment (the planet).

Economy:

A sound economic basis and the resulting benefits (profit) are an essential precondition. Without this basis and adequate financial returns, the criteria mentioned above cannot be realised.

Umwelt:

Der Schutz der Umwelt ist beim Transport in der Binnentankschifffahrt eine der Prioritäten. Der Schutz betrifft sowohl die Menschen (people) als auch die Umwelt (planet).

Wirtschaft:

Eine gute wirtschaftliche Basis und die daraus resultierenden Ergebnisse (profit) sind dabei eine notwendige Nebenbedingung. Ohne diese Basis und ohne ausreichenden Ertrag ist es nicht möglich die Ausgangspunkte zu realisieren.

De sector in een notedop

3.1 De tankvaartmarkt

Een belangrijk in het rapport genoemd knelpunt is het lage rendement dat belemmerend werkt op het realiseren van de uitgangspunten.

De oorzaak van de lage rendementen moet volgens het rapport gezocht worden in de structuur van de markt. Waar de vervoerders als aanbieders van vervoer met honderden ondernemingen een klein aandeel en weinig inzicht in de markt hebben zijn de vervoerders met enkele ondernemingen die relatief veel inzicht in de markt hebben. Als hierbij de onmogelijkheid het bedrijfsmiddel schip alternatief aan te wenden in ogenschouw wordt genomen, is duidelijk dat de vraagzijde de markt dicteert. De aanbodzijde kan soms gebruik maken van onevenwichtigheden in de markt maar is structureel afhankelijk van de vervoerders. Als mogelijkheid om een tegenwicht tegen deze marktmacht te vormen wordt in het rapport gebundeld investeren genoemd.

The sector in a nutshell

3.1 The tanker transport market

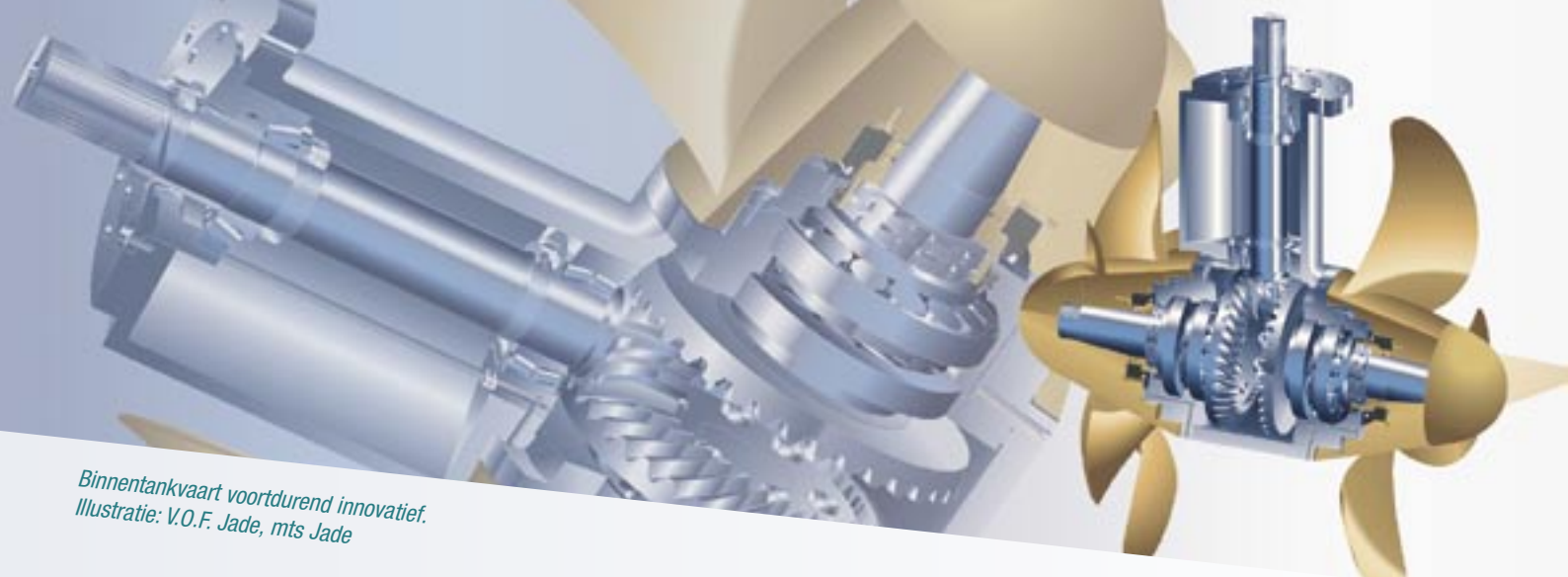
A crucial problem area mentioned in the report is the low profit that stands in the way of realising the criteria. According to the report, the market structure is to blame for these low profits. Whereas the transporters, those selling transport and constituting hundreds of companies, have a small share of the market and little insight into the way the market operates, those requiring transport constitute a small group of companies with a relatively profound understanding of the market. If we consider the impossibility of using ships for an alternative purpose, it is obvious that the 'demand' side dictates the market. The 'supply' side is occasionally able to make use of imbalances in the market, but is structurally dependent on the transport consumers.

The report mentions combined investment as one way of creating a counterbalance to this market force. We need to ask ourselves if this

Der Sektor in einer Nußschale

3.1 Der Markt der Tankschifffahrt

Ein wichtiges in dem Bericht genanntes Problem ist der geringe Ertrag, der sich störend bei der Verwirklichung der Ausgangspunkte auswirkt. Die Ursache der niedrigen Erträge muss, dem Bericht zufolge, in der Struktur des Marktes gesucht werden. Gibt es einerseits in hunderten von Unternehmen die Transporteure, die nur einen kleinen Anteil und wenig Einsicht in den Markt haben, so gibt es andererseits die Verloader mit einigen Unternehmen, die über relativ viel Einsicht in den Markt verfügen. Betrachtet man hierbei die Unmöglichkeit das Schiff als Alternative anzuwenden, dann wird deutlich, dass die Verloader den Markt diktieren. Die Transporteure können manchmal von Schwankungen in dem Markt Gebrauch machen, sie sind jedoch strukturell von den Verladern abhängig.



*Binnentankvaart voortdurend innovatief.
Illustratie: V.O.F. Jade, mts Jade*

De sector in een notedop

Agevraagd moet worden of dit element voldoende is om tot een economisch gezonde markt te komen. Misschien kan het in combinatie met andere factoren wel een rol spelen. Tevens wordt in het rapport voorgesteld om de kostenverhogende effecten voor veiligheid en milieu separaat op te nemen in de vervoersprijs met als doel deze kosten uit de concurrentie te halen. Betwijfeld wordt of dit een reële mogelijkheid is. Vrachten en vergoedingen zijn communicerende vaten die ook zo gebruikt zullen worden. Als essentieel kan de mogelijkheid om de uitgangspunten te realiseren en de in het rapport genoemde meer gelijkwaardige verhouding tussen vragers en aanbieders beschouwd worden. Vraag is hoe dit bevorderd kan worden.

Op zich is het logisch te veronderstellen dat waar het probleem in de onevenwichtigheid en in de grootte van de marktpartijen wordt gezocht

The sector in a nutshell

element is sufficient to achieve an economically healthy market. Perhaps it can play a role in combination with other factors.

The report also proposes listing the cost-increasing effects for safety and the environment separately in the transport price in order to remove these costs from the competition. Whether this is a viable option is doubtful. Freightage and fees are communication channels and will also be used as such. Achieving the criteria and realising a more balanced relationship between supply and demand are essential goals. The question is how this can best be implemented.

Theoretically, it is logical to assume that once the problem is sought and identified in the imbalance and size of the market parties, this problem can then be remedied. This in turn assumes that the market can be regu-

Der Sektor in einer Nußschalle

Die Möglichkeit ein Gegengewicht zu diesen Marktkräften zu bilden, wird in dem Bericht "gebündeltes Investieren" genannt. Man kann sich fragen, ob dieses Element ausreicht und zu einer wirtschaftlich gesunden Marktlage führen würde. Vielleicht könnte es in Verbindung mit anderen Faktoren jedoch eine Rolle spielen. Außerdem wird in dem Bericht vorgeschlagen die Kosten verursachenden Posten für Sicherheit und Umwelt separat im Transportpreis aufzuführen mit dem Ziel, diese Kosten außerhalb des Wettbewerbs zu halten. Es wird bezweifelt, ob dies eine reelle Möglichkeit ist. Frachtpreise und Vergütungen sind kommunizierende Röhren, die so auch angewandt werden. Als wesentlich kann die Möglichkeit der Realisierung der Ausgangspunkte und das in dem Bericht genannte gleichwertigere Verhältnis zwischen Anbietern und Auftraggebern betrachtet werden. Bleibt die Frage wie dieses gefördert werden kann. An sich ist es logisch anzunehmen, dass, wenn das Problem in der Un-

en gevonden deze te veranderen. Dit betekent dat wordt uit gegaan van de veronderstelling dat de markt op de een of andere wijze gereguleerd zou kunnen worden. Deze gereguleerde markt zou moeten leiden tot een structureel beter renderende bedrijfseconomische exploitatie. Betwijfeld wordt of dit een reële mogelijkheid is in de tankvaartmarkt.

Positief te waarderen is de wijze waarop door de huidige binnentankvaartvloot al jaren goederen worden vervoerd zonder dat er sprake is van een noemenswaardige milieubelasting, gegeven de grote hoeveelheden die vervoerd worden. Dit neemt niet weg dat er verbeteringen met betrekking tot duurzaamheid wenselijk zijn.

Om de vloot op het huidige niveau te houden en te vernieuwen is het noodzakelijk dat de verouderde scheepsruimte wordt vervangen. In principe moet door een gezonde bedrijfsvoering het oude bedrijfsmid-

lated in some way or other. A regulated market should then result in a structurally more profitable commercial operation. Whether this is a real option for the tanker market is doubtful.

We should not underestimate the manner in which the current fleet of inland tankers has been transporting goods for many years without there being any mention of environmental pollution, given the large quantities of products transported. But this does not detract from the fact that improvements with a view to sustainability are desired. In order to maintain and update the fleet at the current level, older vessels must be replaced. In principle, sound management should allow for old equipment being replaced by new. This means that the fleet must continually be modified and/or renewed and that the latest insights on safety and the environment are implemented.

ausgeglichenheit und im Umfang der im Markt operierenden Parteien liegt, hier Änderungen vorgenommen werden müssen. Dieses bedeutet, dass ausgegangen wird von der Annahme, dass der Markt in irgendeiner Weise reguliert werden könnte. Dieser regulierte Markt sollte zu einer strukturell besser rentierenden betriebswirtschaftlichen Exploitation führen. Es wird jedoch bezweifelt, ob dies im Tankschiffmarkt eine reelle Möglichkeit darstellt.

Als positief einzuschätzen ist die Art und Weise wie die jetzt bestehende Flotte schon seit Jahren Transporte durchführt ohne nennenswerte Umweltbelastung trotz hohem Mengenaufkommen. Verbesserungen in Bezug auf die Dauerhaftigkeit sind jedoch wünschenswert. Damit die Flotte auf dem jetzigen Stand gehalten und erneuert wird, ist es notwendig den veralteten Schiffsraum zu ersetzen. Grundsätzlich muss bei



Minerale producten vormen het grootste vervoersvolume.
Foto: Van der Sluijs tankrederij B.V.

De sector in een notedop

del vervangen kunnen worden door een nieuw. Dit houdt in dat de vloot voortdurend aangepast en/of vernieuwd moet worden en dat de laatste inzichten die betrekking hebben op veiligheid en milieu verwezenlijkt kunnen worden. Het duurzaamheidstreven loopt vertraging op omdat in de hele sector de rentabiliteit over een langere periode als te laag wordt beoordeeld. Indien er te weinig inkomsten gegenereerd worden zijn de uitgangspunten niet haalbaar.

3.2 Bemanning

Veilig en duurzaam vervoer door een vloot die op een zeer hoog veiligheidsniveau opereert en op dit niveau wordt gehouden zowel qua uitrusting als personeel vergt investeringen in mensen. Dit veronderstelt een vakbekwame bemanning die grotendeels anders en vaak beter geschoold zal moeten worden. Om een op Europees niveau gelijkwaardige

The sector in a nutshell

We are lagging behind in our goal of achieving sustainability because the whole sector believes that profitability over an extended period is too low. If insufficient income is generated, the criteria cannot be achieved.

3.2 Staffing

Safe, sustainable transport by a fleet operating at a very high level of safety – a level of safety maintained both in terms of the equipment and the crew – requires investment in human resources. This assumes a competent crew that will often need specialised and higher-level training.

Additional measures are called for in order to ensure uniform training at a pan-European level with standardised goals. A European standard comparable to the 'Standards of training, certification and watchkeeping for seafarers' (STCW) as well as that adopted by the International

Der Sektor in einer Nußschale

einer gesunden Betriebsführung veraltete Tonnage durch neue ersetzt werden. Das bedeutet, dass die Flotte regelmäßig angepasst und/oder erneuert werden muss und dass die neuesten Entwicklungen auf dem Gebiet von Sicherheit und Umwelt berücksichtigt und realisiert werden. Das Bestreben der Dauerhaftigkeit verzögert sich, weil die Rentabilität über einen längeren Zeitraum als zu niedrig beurteilt wird. Wenn zu wenig Einkünfte erzielt werden, können die Ausgangspunkte nicht realisiert werden.

3.2 Besatzung

Der sichere Betrieb einer Flotte, die in Bezug auf Ausrüstung und Personal dauerhaft auf sehr hohem Sicherheitsniveau operiert, verlangt Investitionen in Menschen. Dies setzt eine fachkundige Besatzung voraus, die zum großen Teil auf eine andere Weise und oft besser ausgebildet werden

opleiding en daaraan gekoppeld gelijkwaardige eindtermen te realiseren zijn verdere stappen noodzakelijk. Een Europese standaard vergelijkbaar met de 'Standards of training, certification and watchkeeping for seafarers' (STCW) zoals door de International Maritime Organisation (IMO) is opgesteld dient voor de binnentankvaart te worden ingevoerd.

3.3 Interactie tussen vervoerder en verlader

De marktverhouding tussen de transport vragende en de vervoer aanbiedende partijen zal door de verhoogde aandacht voor duurzaamheid wijzigingen ondergaan. De opdrachtgever voor het vervoer zal zijn pakket van eisen te stellen aan het transport transparant en consistent kenbaar moeten maken bij de vervoerder en de eventuele tussenschakels. In dit pakket van eisen zullen, teneinde duurzaam vervoer te kunnen garanderen, economische, technische en organisatorische parameters moeten worden opgenomen.

Maritime Organisation (IMO) needs to be introduced for inland tanker navigation.

3.3 Interaction between transporter and shipper

The market relationship between transport consumers and transport suppliers will experience changes due to the increased demand for sustainability.

The transport consumer will have to make its transport requirements known to the supplier and any intermediate agents in a transparent and consistent manner. To guarantee sustainable transport, these requirements will have to include economic, technical and organisational parameters.

muss. Damit auf Europäischer Ebene eine gleichwertige Ausbildung verbunden mit gleichwertigen Abschlußbedingungen realisiert werden kann, sind weitere Schritte notwendig. Ein Europäischer Standard, vergleichbar mit den 'Standards of training, certification and watchkeeping for seafarers' (STCW) wie sie von der International Maritime Organisation (IMO) verfasst wurde, muss für die Binnentankschiffahrt eingeführt werden.

3.3 Wechselwirkung zwischen Transporteur und Verlader

Die Marktverhältnisse zwischen Verladern und Transporteuren werden sich durch die erhöhte Aufmerksamkeit im Hinblick auf die Dauerhaftigkeit ändern. Der Auftraggeber muss seine Transportanforderungen dem Transporteur und den eventuellen Zwischenpersonen auf transparente und konsistente Weise mitteilen. Diese Transportanforderungen müssen zur Gewährleistung der Transportqualität wirtschaftliche, technische



*Vervoer van poederachtige lading zoals cement en meel is de binnentankvaart niet teveel.
Foto: Mercurius Scheepvaart B.V., mts Latistar*

De sector in een notedop

De partijen kunnen door middel van een standaard vorm van onafhankelijk onderzoek en/of kwaliteitssystemen aantonen dat de onderneming voldoet aan de door de overheid vastgestelde eisen voor het minimale niveau. Een partij kan ook door onafhankelijk onderzoek aantonen aan welke extra eisen de onderneming voldoet. Hier kan worden gedacht aan ISO en NEN systemen samengebracht in een specifiek nader internationaal af te stemmen binnen(tank)vaart kwaliteitssysteem. Dit kan gekoppeld worden aan het EBIS systeem, dit –gekoppelde- EBIS systeem moet dan wel onafhankelijk en toetsbaar zijn.

3.4 Bevrachters en tussenpersonen

De bevrachters en tussenpersonen moeten meer dan tot op heden een waarde toevoegende rol vervullen. De primaire rol van intermediair moet meer gaan bevatten dan alleen lading en schip samenbrengen.

The sector in a nutshell

By means of some kind of standard independent inspection and/or quality assurance system, the parties could demonstrate that a company meets the central government's minimum level of requirements.

A party could also use an independent inspection to highlight any extra requirements the company satisfies, such as a specific quality assurance system for inland (tanker) waterway transport to be discussed at the international level in which the ISO and NEN systems are combined. This could be linked to the EBIS system, and this new system would then have to be independent and subject to review.

3.4 Charterers and intermediaries

Charterers and intermediaries will have to give more added value in the future as compared to the present. An intermediary's main role should involve more than just bringing the cargo and the ship together. It should

De bevrachter zal tot taak moeten krijgen de eisen die door de maatschappij en/of de opdrachtgever inzake veiligheid en het milieu worden gesteld integraal toe te passen in zijn bedrijfsvoering. Ook de voorlichtende en informerende taak van de bevrachter en tussenpersoon zal toe moeten nemen. Om dit te bereiken moet de opdrachtgever zijn pakket van eisen vastleggen en kenbaar maken aan de vervoerder.

De vervoerders en bevrachters dienen het niveau waarop het vervoer wordt uitgevoerd overeen te komen. Het is wenselijk dat bevrachters en tussenpersonen zich enerzijds verbinden aan de opdrachtgevers en aan de andere zijde aan (groepen) van schepen. Door overeen te komen niveaus vast te stellen en deze in een overeenkomst vast te leggen zal elke partij in de schakel goed kunnen functioneren. De garantie van gelijkheid van niveaus waarborgt dat elke partij zijn eigen niveau kan hand-

be the charterer's job to make all safety and environmental demands of society and/or the principal an integral part of their business operations.

The instructional and advisory role of charterers and agents should also increase in scope. To this end, the principal must record its requirements and make them known to the transporter. The transporters and charterers need to agree on the level at which transport will be carried out. It is desirable for charterers and agents to bind themselves to their principals on one hand and to (groups) of ships on the other.

Determining levels together and laying them down in a written agreement will enable every party in the chain to function well. Guaranteeing standardised levels ensures that each party can uphold its own level. This means that in the future there will be no more room for

Der Sektor in einer Nußschalle

und organisatorische Parameter enthalten. Die Parteien können mittels einer genormten unabhängigen Untersuchung und/oder Qualitätssystemen nachweisen, dass das Unternehmen den durch die Behörden festgelegten Anforderungen für das minimale Niveau entspricht. Eine Partei kann außerdem durch eine unabhängige Untersuchung nachweisen, welchen zusätzlichen Anforderungen das Unternehmen entspricht. Eine Möglichkeit wäre zum Beispiel die Zusammenlegung der ISO und NEN Systeme in einem spezifisch auf internationaler Ebene abzustimmenden Binnen(tank)fahrt Qualitätssystem. Dieses System kann an das EBIS System gekoppelt werden, muss allerdings unabhängig sein und die Möglichkeit der Prüfung bieten.

3.4 Befrachter und Zwischenpersonen

Die Befrachter und Zwischenpersonen müssen künftig, mehr als heute

üblich, eine mehrwertige Aufgabe erfüllen. Die vorrangige Rolle des Vermittlers muss in Zukunft mehr beinhalten als die einfache Zusammenbringung von Schiff und Ladung. Aufgabe des Befrachters wird künftig vielmehr die integrale Anwendung der seitens der Gesellschaft und/oder seitens des Auftraggebers in Zusammenhang mit Sicherheit und Umwelt gestellten Anforderungen sein. Darüber hinaus muss die beratende und informierende Aufgabe der Befrachter und der Zwischenpersonen umfangreicher werden. Damit diese Zielsetzung erreicht wird, muss der Auftraggeber seine Anforderungen umschreiben und dem Transporteur mitteilen. Die Transporteure und die Befrachter müssen das Niveau des durchzuführenden Transports vereinbaren. Es ist wünschenswert, dass die Befrachter und Zwischenpersonen sich einerseits dem Auftraggeber und andererseits den Schiffseignern verpflichten. Durch die Festlegung des vereinbarten Niveaus in einer Vereinbarung wird das einwand-



*Binnenvaart, de schoonste, stil en zuinig!
Foto: Wijgula B.V., mts Syntese 11*

De sector in een notedop

haven. Dit betekent dat er in de toekomst geen rol meer is weggelegd voor bevrachters die schepen bevrachten zonder verantwoordelijk te zijn voor gegarandeerd duurzaam vervoer.

3.5 Interactie tussen schip en laad- los en overslaglocatie

De overslagplaatsen dienen te worden aangepast waarbij de eisen die aan deze locaties gesteld zijn op een uniforme wijze uitgevoerd worden. Momenteel is het voornamelijk het schip en het scheepspersoneel aan wie eisen ten aanzien van de bedrijfsvoering worden gesteld. De gehele keten zal aan dergelijke eisen op veiligheid en milieugebied moeten voldoen. De organisatorische en technische parameters van het walbedrijf zullen compatibel moeten zijn met de organisatorische en technische parameters van de scheepsonderneming en het schip. Om dit te bereiken zullen de walinstallaties / organisaties ook moeten voldoen aan

The sector in a nutshell

charterers who charter ships without being responsible for guaranteed sustainable transport.

3.5 Interaction between ship and loading, unloading and transshipment facilities

Transshipment facilities must be modified such that the requirements imposed on these locations are implemented in a uniform fashion. Presently, requirements are primarily aimed at activities of the ship and crew. The entire chain will have to satisfy similar requirements for safety and the environment.

The organisational and technical parameters of on-shore operations will have to be compatible with the organisational and technical parameters of the shipping company and the ship. To achieve this, on-shore

Der Sektor in einer Nußschalle

freie Funktionieren in der Kette gewährleistet. Die Gewährleistung der Gleichheit des Niveaus garantiert, dass jede Partei sein eigenes Niveau handhaben kann. Das bedeutet, dass in Zukunft Befrachter, die Schiffe befrachten, ohne verantwortlich zu sein für den gewährleisteten dauerhaften Transport, keine Rolle mehr spielen.

3.5 Wechselwirkung zwischen Schiff und Lade-, Lös- und Umschlagbetrieb

Die Umschlagbetriebe müssen angepasst werden, wobei die betreffenden Anforderungen einheitlich durchgeführt werden müssen. In der jetzigen Situation ist es hauptsächlich das Schiff und das Schiffspersonal, die mit Anforderungen im Hinblick auf die Betriebsführung konfrontiert werden. Die gesamte Kette wird derartigen Anforderungen auf dem Gebiet von Sicherheit und Umwelt entsprechen müssen. Die organisatorischen

een minimaal niveau dat ten minste aansluit bij het minimaal niveau van de scheepsonderneming. Een onafhankelijk periodiek onderzoek is noodzakelijk om dit minimale niveau aan te tonen.

Hiervoor dient een met EBIS vergelijkbaar systeem, eveneens onafhankelijk en toetsbaar voor de overslaglocaties op te worden gezet. Daarboven kan een walbedrijf / organisatie een hoger niveau eventueel in meerdere treden, aantonen door middel van bijvoorbeeld ISO of NEN systemen eventueel samengebracht in een overkoepelend systeem.

3.6 Relatie met maatschappij en samenleving

Naast de bescherming van de kwaliteit van het oppervlaktewater zijn er ook argumenten om bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water door schepen de veiligheid te koppelen aan de gevaarstelling van

installations / organisations will also need to conform to a minimum standard which is at the very least in accordance with the minimal requirements of the shipping company. Regular independent inspections are essential to demonstrate that this minimum level is being maintained. This will require a system similar to EBIS, that is, independent and subject to review, for transshipment terminals. In addition, an on-shore company / organisation could demonstrate a higher level in several steps, for example, by bringing the ISO and NEN systems together to form a combined system.

3.6 Relationship with society

Besides protecting the quality of surface water, with regard to shipping hazardous substances by water, there are also arguments for linking safety to the hazard level of substances to be transported and for setting

und technischen Parameter der Landanlage müssen mit den organisatorischen und technischen Parametern der Reederei und des Schiffes kompatibel sein. Um dieses zu erreichen müssen Landanlagen und Organisationen ebenfalls dem minimalen Niveau, das mindestens in Übereinstimmung ist mit dem minimalen Niveau des Schifffahrtsunternehmens, entsprechen müssen. Eine unabhängige regelmäßige Untersuchung ist notwendig um dieses minimale Niveau nachzuweisen. Hierzu muss für die Umschlagbetriebe ein mit EBIS vergleichbares System, ebenfalls unabhängig, und mit der Möglichkeit einer Prüfung, eingeführt werden. Außerdem kann eine Landanlage bzw. eine Organisation ein höheres Niveau, eventuell in mehreren Stufen, mittels zum Beispiel ISO und NEN Systeme nachweisen, gegebenenfalls zusammen geführt in einem Gesamtsystem.



Levensmiddelenvervoer voor de tankvaart de gewoonste zaak van de wereld!
Foto: C. Koole Tankrederij B.V., mts Volharding 4

De sector in een notedop

de te vervoeren stoffen en de externe veiligheid op een hoger niveau vast te stellen. Deze verbeterde veiligheid moet tot uitdrukking komen in de in de vermindering van de kans dat bij onvoorziene situaties product ongecontroleerd kan vrijkomen. Hiertoe zullen maatregelen in de managementfeer, de organisatie, de kennis en kunde van het personeel en de techniek een belangrijke rol spelen. Technisch gezien zijn de te nemen maatregelen ter verbetering van de veiligheidsperceptie divers en welhaast onbeperkt.

De veiligheidsperceptie is in hoge mate afhankelijk van de resultaten die worden bereikt met de schepen. De binnentankvaartschepen doen het overigens ten opzichte van de overige modaliteiten erg goed. Incidenten bepalen het beeld dat in de samenleving aanwezig is. Dit beeld hoeft niet overeen te komen met de werkelijkheid, in veel gevallen doet het

The sector in a nutshell

external safety at a higher level. This improved safety should be evident in the reduced risk of products escaping in an uncontrolled manner in the event of unforeseen circumstances. To this end, management-related measures, the organisation, the knowledge and skills of personnel, and technology will all play a major role.

From a technical point of view, measures to improve the perception of safety are varied and virtually unlimited. The perception of safety largely depends on the results achieved with the ships. For that matter, compared to other modalities, inland tankers do very well. Incidents shape the prevailing views of society, a picture that often does not agree with reality. Peoples' perception of safety can be influenced, for example, by factors such as the distance from where they live to where the ship is located. For the future transport of hazardous substances by tanker, a

Der Sektor in einer Nußschalle

3.6 Verhältnis zur Gesellschaft

Außer dem Schutz der Qualität des Oberflächenwassers gibt es beim Transport von gefährlichen Stoffen per Schiff noch Argumente, die Sicherheit an die GefahrenEinstufung der zu transportierenden Stoffe zu koppeln und so die externe Sicherheit auf eine höhere Ebene zu stellen. Diese verbesserte Sicherheit muss in einer Verringerung der Möglichkeit, dass bei unvorhergesehenen Situationen Stoffe unkontrolliert frei werden, zum Ausdruck kommen. Hierbei werden Maßnahmen auf der Ebene des Managements und der Organisation, sowie auf dem Gebiet der Kenntnisse des Personals und der Technik eine wichtige Rolle spielen. In technischer Hinsicht sind die zutreffenden Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheitserkenntnis verschieden und nahezu unbegrenzt. Die Sicherheitserkenntnis ist in hohem Maße von den Ergebnissen, die mit der Ausübung der Schifffahrt erzielt werden, abhängig. Die Binnentankschiffe bringen übrigens im Vergleich mit

dat dan ook niet. De burger kan een andere veiligheidsperceptie hebben door bijvoorbeeld de afstand die bestaat tussen zijn verblijfplaats en die van het schip.

Het is voor het toekomstige vervoer van gevaarlijke goederen per tankschip dan ook noodzakelijk om langs waterwegen een vaste vrijwaringzone te creëren die uitgaat van het huidige technische beschermingsniveau van het schip. Binnen deze zone mogen geen nieuwe kwetsbare objecten komen en bestaande kwetsbare objecten moeten of gesaneerd of maatschappelijk meer risicodragend geaccepteerd worden. Door de voortdurende eis tot verbetering zal de groei van het vervoer kunnen worden opgevangen door het daadwerkelijk verbeteren van de veiligheid van het schip en zal het veiligheidsniveau gelijk kunnen blijven

fixed protection zone must be created along waterways based on the current technical safety level of the ship. No new vulnerable objects will be permitted in this zone and existing vulnerable objects must either be redeveloped or be accepted as risk-bearing. As a result of the constant demand for improvement, the expansion of transport can be absorbed by improving the safety of ships and the safety level can remain the same.

3.7 Relationship with government

Societal pressure to protect the quality of surface water plays such a major role that the risk of contamination from both normal operations and unforeseen circumstances must be reduced more and more. Greater emphasis must be placed on determining to what extent certain products can harm the quality of surface water. Once this is established, degrees of environmental hazardousness can be drawn up. These criteria can

anderen Sparten sehr gute Leistungen. Zwischenfälle bestimmen in der Gesellschaft das Imago der Schifffahrt. Dieses Bild muss nicht unbedingt mit der Wirklichkeit übereinstimmen, in vielen Fällen tut es das auch nicht. Der Bürger kann zum Beispiel durch die Entfernung zwischen seinem Aufenthaltsort und dem Aufenthaltsort des Schiffes eine andere Sicherheitserkenntnis haben. In Zukunft ist es für den Transport von gefährlichen Gütern per Tankschiff notwendig um entlang der Wasserstraßen eine permanente Sicherheitszone zu schaffen, die basiert auf das jetzige technische Schutzniveau des Schiffes. Innerhalb dieser Zone dürfen keine neuen verletzlichen Objekte entstehen, während bestehende verletzliche Objekte entweder saniert oder von der Gesellschaft durch eine höhere Risikobereitschaft akzeptiert werden. Durch die andauernde Forderung zur Verbesserung werden die Folgen der Zunahme der Transporte aufgefangen, indem die Sicherheit des Schiffes tatsächlich verbessert wird und das Sicherheitsniveau konstant bleibt.



Geen zee te hoog voor de binnentankvaart.

De sector in een notedop

3.7 Relatie met de overheid

Maatschappelijk is de druk op de bescherming van de kwaliteit van het oppervlakte water van een dermate grote importantie dat niet alleen de kans op verontreiniging door de normale bedrijfsvoering maar ook door onvoorziene omstandigheden meer en meer moet worden gereduceerd. Meer nog dan nu het geval is zal er moeten worden vastgesteld welke producten in welke mate schadelijk kunnen zijn voor de kwaliteit van het oppervlaktewater. Na de vaststelling van deze schadelijkheid zullen gradaties van milieugevaarlijkheid moeten worden vastgesteld.

Aan de hand van deze criteria is het mogelijk om vast te stellen in welk soort scheepstype met welk beschermingsniveau dit product minimaal vervoerd zou moeten worden. Per productgroep kan dan worden bepaald in welk tijdsbestek deze productgroep in welk scheepstype moet worden vervoerd.

The sector in a nutshell

then be used to decide the type of ship and protective level required to transport a certain product. Then, for each product group the period of time required to transport the product in a particular type of ship can be determined. This must be completed in a short space of time, with priority being determined by the hazardous products relative to the size of the river. This regulation can then be implemented on a long-term basis. Actual safety problems related to the cargo on the ship will not be important in the coming years.

For all other regulations, the current policy can be continued. A distinction can be made here between regulations prescribed by the government and rules voluntarily implemented by the industry itself. It is advisable for the government to impose a basic level on the sector, considered as high and which indeed is already high, with emphasis on how these

Der Sektor in einer Nußschalle

3.7 Verhältnis zu den Behörden

In der Gesellschaft ist der Druck auf den Qualitätsschutz des Oberflächenwassers von einer derart großen Bedeutung, dass nicht nur die Möglichkeit einer Verunreinigung unter normalen Umständen, sondern auch die Möglichkeit eines Zwischenfalls unter unvorhergesehenen Umständen mehr und mehr reduziert werden muss. Mehr als jetzt noch der Fall ist, muss untersucht werden, welche Produkte in welchem Maße die Qualität des Oberflächenwassers Schaden zufügen könnten. Nach der Feststellung dieser Schädlichkeit müssen Klassifizierungen der Umweltschädlichkeit festgestellt werden. Anhand dieser Kriterien ist es möglich festzustellen, mit welchem Schiffstyp und mit welchem Schutzniveau ein Produkt mindestens transportiert werden muss. Je Produktgruppe kann bestimmt werden, in welcher Zeitspanne bestimmte Produkte welchem Schiffstyp zugeordnet werden. Diese Ermittlung muss kurzfristig abgerundet werden, wobei die gefährlichen Produkte im Verhältnis zum

Deze vaststelling dient binnen korte tijd te zijn afgerond waarbij de gevaarlijke producten gerelateerd aan de grootte van de stroom de prioriteit moeten bepalen. Daarna kan de implementering van deze regelgeving op lange termijn plaatsvinden. Echte veiligheidsknelpunten in het schip ten opzichte van de vervoerde lading zullen dan ook geen rol spelen de komende jaren.

Voor de overige regelgeving kan het huidige beleid voortgezet worden. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden tussen door de overheid voorgeschreven regels en de door het bedrijfsleven op vrijwillige basis geïmplementeerde regels. Wenselijk is dat de overheid een basishoogte vaststelt op zichzelf gezien hoog moet zijn - en dat momenteel al hoog is - aan de sector oplegt - waarbij de handhaving en de mogelijkheden daartoe vooropstaan. Daarnaast kan de sector zelf beslissen of zij aanvullende maatregelen wil treffen.

regulations are enforced. The sector can also decide whether to take any further measures.

Ladungsaufkommen die Prioritäten bestimmen sollen. Anschließend kann die Durchführung dieser Vorschrift langfristig stattfinden. Wirkliche Sicherheitsprobleme von der Schiffsseite hinsichtlich der transportierten Ladung werden dann in den kommenden Jahren keine Rolle spielen. Für die übrigen Vorschriften kann die jetzige Politik fortgesetzt werden. Hierbei kann unterschieden werden zwischen den seitens der Behörden vorgeschriebenen Regeln und den durch die Wirtschaft auf freiwilliger Basis durchgeführten Vorschriften. Es ist wünschenswert, dass die Behörden den Schifffahrtsunternehmen ein hohes Basisniveau vorschreiben - auch wenn dieses Niveau bereits jetzt sehr hoch liegt -, wobei Handhabung und Möglichkeiten an erster Stelle stehen. Darüber hinaus können die Unternehmen selbst entscheiden ob man ergänzende Maßnahmen treffen will.



*Verbetering en uniformering van maatregelen en afspraken tussen de wal en het schip dragen bij aan een voortdurend duurzame tankvaart!
Foto: V.O.F. Commander, mts Commander*

De toekomst

4. De toekomst van de binnentankvaart

Het is voorstelbaar dat onder maatschappelijke druk besloten wordt dat nadere maatregelen geïmplementeerd moeten worden om de - perceptie van - veiligheid te verbeteren. Indien de overheid de samenleving of opdrachtgevers meer zekerheid op veiligheid- en milieu gebied eisen dan al door het huidige niveau wordt gerealiseerd is dit mogelijk. Gedacht kan worden aan snelle invoering van regelgeving die dubbelwandige schepen, of schepen met vergelijkbare of hogere niveau's, vereist bij het vervoer van vloeistoffen zonder hierbij te kijken naar gevaarlijkheid van het vervoer. In dat geval kan niet verlangd worden dat de sector dat in de huidige marktsituatie zelf opbrengt. Zowel in tijd als in middelen zal er een ruime overgangstermijn noodzakelijk zijn.

Gedacht kan worden aan een regeling zoals door de EU is toegestaan aan de Italiaanse overheid Hierbij is aan eigenaren van oudere enkelwandige schepen een subsidie verleend om schepen te vervangen wegens milieuredenen. Maar ook dan is een ruime overgangstermijn noodzakelijk. Nieuwe schepen en mensen zijn niet op afroep aanwezig, de bouw moet voorbereid worden en de bemanning moet in dienst genomen en opgeleid worden. Gezien het huidige gebrek aan goede bemanning is dit niet op korte termijn te realiseren.

The future

4. The future of inland tanker navigation

It is conceivable that public pressure could result in a decision to implement further measures to improve the perception of safety. Should the government, society or principals demand more assurance regarding safety or environmental protection than currently realised at the present level, this could be given. An option could be the speedy introduction of regulations to require double-hulled ships or ships with a comparable level of safety or higher to transport liquids without considering the hazards presented by the transport operation itself. In that case, the sector cannot be expected to realise this in the current market situation. A generous transition period would be needed, both in time and resources.

A possible regulation could be similar to that granted by the EU to the Italian government, which granted subsidies to owners of older single-hulled ships to replace them for environmental purposes. But this also demands a generous transition period. New ships and people cannot be summoned at the drop of a hat; shipbuilding takes a great deal of preparation and crew must be commissioned and trained. Given the shortage of good crew nowadays, this cannot be realised at short notice.

Die Zukunft

4. Die Zukunft der Binnentankschiffahrt

Man kann sich vorstellen, dass unter gesellschaftlichem Druck entschieden wird, dass weitere Maßnahmen durchgeführt werden müssen um die - Wahrnehmung von - Sicherheit zu verbessern. Wenn die Obrigkeit, die Gesellschaft oder die Auftraggeber mehr Gewissheit auf dem Gebiet von Sicherheit und Umwelt verlangen, als bereits jetzt nach dem heutigen Stand realisiert wird, ist dies möglich. Denkbar wäre eine schnelle Einführung von Regeln, die für den Transport von Flüssigkeiten den Einsatz von Doppelhüllenschiffen oder Schiffen mit vergleichbarem oder höherem Niveau vorschreiben, ohne dass die Gefährlichkeit des Transports berücksichtigt wird. In dem Fall kann nicht verlangt werden, dass die Schifffahrtsunternehmen in der jetzigen Marktlage für die entstehenden Kosten aufkommen. Sowohl im Hinblick auf die Zeit als auch auf die Mittel wird eine ausreichende Übergangsfrist notwendig sein.

Denkbar wäre eine Regelung wie sie seitens der EU den Italienischen Behörden erlaubt wurde. Hierbei wurden Eignern von älteren Einhüllenschiffen Subventionen erteilt, um die Schiffe aus Umweltgründen zu ersetzen. Auch in so einem Fall ist jedoch eine ausreichende Übergangsfrist notwendig. Neue Schiffe und Personal stehen nicht auf Abruf bereit. Der Bau eines Schiffes muss vorbereitet und die Besatzung muss eingestellt und ausgebildet werden. Wegen des jetzigen Mangels an guter Besatzung lässt sich dieses kurzfristig nicht realisieren.



*Goed en tijdig onderhoud van de 'natte' infrastructuur als belangrijke voorwaarde voor een duurzame binnen(tank)vaart!
Foto: Schutter Rotterdam B.V., mts Hollandia*

De feiten

5.1 Huidige veiligheidsniveau voldoet

Onder gelijkblijvende omstandigheden kan de sector op het huidige veiligheidsniveau verder functioneren waarbij zoals in het verleden de stand der techniek wordt gevolgd. De sector voldoet hiermee aan redelijkerwijs te stellen eisen.

5.2 Dubbelwandigheid met verstand

Indien gewenst door opdrachtgever, overheid of maatschappij kan er naar gestreefd worden de enkelwandige vloot versneld te vervangen door dubbelwandige of daaraan gelijkwaardige tankschepen. Tevens kan meer aandacht besteed worden aan innovatie.

Dubbelwandige tankschepen specifiek voor watergevaarlijke stoffen bouwen zou een besparing in de kosten ten opzichte van de huidige dubbelwandige tankschepen betekenen.

De eventuele meerkosten - door versnelde invoering van deze extra veiligheid en milieu eisen - kunnen niet door de sector opgebracht worden.

The facts

5.1 Current safety level is sufficient

Assuming circumstances remain constant, the sector can continue to function at the current level of safety with technological developments being followed as in the past. In this respect, the sector satisfies all reasonable requirements.

5.2 Double-hulled tankers – a sensible approach

If the principal, government or society so requires, efforts can be made to replace the single-hulled fleet with double-hulled tankers or the equivalent at short notice. More emphasis can also be placed on innovation.

Building double-hulled tankers specially for substances dangerous to water would save costs compared to present-day double-hulled tankers.

The sector could not afford to pay additional costs that may be incurred from a speedy introduction of these extra safety and environmental protective measures.

Die Fakten

5.1 Gegenwärtiges Sicherheitsniveau bewährt sich

Unter gleichbleibenden Umständen kann die Schifffahrt auf dem gegenwärtigen Sicherheitsniveau weiterhin funktionieren, wobei der Stand der Technik wie in der Vergangenheit genutzt wird. Die Schifffahrt entspricht hiermit den vernünftigen Anforderungen.

5.2 Einsatz von Doppelhüllenschiffen mit Vernunft

Wenn es seitens der Auftraggeber, der Obrigkeit oder der Gesellschaft verlangt wird, kann versucht werden die Flotte der Einhüllenschiffe beschleunigt durch Doppelhüllenschiffe oder gleichwertige Tankschiffe zu ersetzen. Darüber hinaus kann man der Innovation mehr Aufmerksamkeit schenken.

Der Bau von Tankschiffen mit Doppelhülle, spezifisch für wassergefährdende Stoffe, würde eine Einsparung in den Kosten im Vergleich zu den jetzigen Doppelhüllenschiffen bedeuten.

Die eventuellen Mehrkosten der beschleunigten Einführung dieser zusätzlichen Sicherheits- und Umweltauflagen können nicht durch die Schifffahrtsunternehmen getragen werden.

