

Examenprijzen KOFs examenbureau

Het KOFs examenbureau heeft per 1 juli 2001 de tarieven voor de examens aangepast. Dit in vervolg op de aanpassing van de prijzen voor het Groot vaarbewijs en het Rijnpatent.

Het KOFs motiveert de prijsaanpassing met het argument dat er sedert de vaststelling van de tarieven per 1996 geen prijsaanpassing meer heeft plaatsgevonden.

De tarieven per 1 juli 2001 voor: Schipper RKM/AB, Schipper Rijnvaart, Schipper Zeilvaart, Voorschot, Ondernemer in de Binnenvaart, bedragen f 209.- / € 95.-. Voor herexamens is per examenonderdeel een tarief vastgesteld van f 74.- / € 34.-.

Voor meer informatie over examens kunt u contact opnemen met het KOFs examenbureau, Weesperstraat 10, 1112 AP Diemen. Postbus 280, 1110 AG Diemen, Tel. 0900 -1442, fax: 0172-403454.

Wet op de binnenvaart

Op ambtelijk niveau werkt het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aan een vernieuwing en aanpassing van delen van de Nederlandse binnenvaartwetgeving. Het betreffen de Wet vervoer binnenvaart, de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart en de Binnenschepenwet.

Deze drie wetten hebben een aantal raakvlakken op het gebied van de toelating tot de markt voor de ondernemer, de bemanning en het binnenschip zelf.

In het NVVP is al eerder in het hoofdstuk dat handelt over "Marktoordening Goederenvervoer" de herziening van de huidige versnipperde wetgeving voor de binnenvaart aangekondigd.

Het Overlegorgaan goederenvervoer, resp. het Deelorgaan binnenvaart worden in het overleg met het ministerie betrokken.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer Mr. A.N. Roos of G. Poppelaars.

Naheffing havengeld

Het CBRB heeft het initiatief genomen tot het schrijven van een brief aan de directeur van de gemeentebelasting te Rotterdam over de vele naheffingen van havengeld over het jaar 1999.

In vrijwel alle gevallen betreft het naheffingen die ten onrechte zijn opgelegd. In meerderheid zullen de aanslagen na bezwaar worden vernietigd.

In de brief wordt een vraagteken gezet achter de betamelijkheid van het versturen van naheffingen als het bekend kan zijn dat de meeste aanslagen niet

terecht zijn. De binnenvaartondernemer wordt opgezegd met de kosten van het achterhalen van de betalingsgegevens en het aantekenen van bezwaar. CBRB, Kon. Schuttevaer en het Kantoor Binnenvaart vragen in hun gezamenlijke brief de naheffingen over 1999 collectief te vernietigen.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer Mr. J. Vogelaar.

CBRB overleg met bunkerbedrijven

Binnenkort gaat het CBRB weer met de NOVE (brancheorganisatie van bunkerbedrijven) rond de tafel om diverse zaken betreffende de binnenvaart bunkering te bespreken. Het is op diverse punten wenselijk om gezamenlijke afspraken te maken of standpunten te ontwikkelen.

Aan de orde zullen komen: de binnenkort verplichte bunker overvul beveiliging (BOB) de specificatie van de scheepvaartgasolie, de uitvoering van de regels voor de bunkering en bunkering op stroom.

Binnenkort zal de agenda met de NOVE worden afgestemd. Graag vernemen wij van U of er nog andere onderwerpen zijn welke in dit overleg aan de orde moeten komen.

U kunt hiervoor contact opnemen met de heer Mr. J. Vogelaar of de heer Ing. K.J.J.M. van Dijk.

Energielijst

Ondernemers en organisaties kunnen nu voorstellen indienen om de energielijst van EIA (Energie Investering Aftrek) uit te breiden of aan te passen. Dit overzicht van bedrijfsmiddelen die voor de EIA in aanmerking komen werd tot nu toe ieder jaar alleen door de overheid geactualiseerd. Dit jaar bevat de lijst al meer dan 130 energiezuinige voorzieningen. Voorstellen kunnen tot 15 september worden ingediend bij Senter in Zwolle. www.senter.nl/eia.

Twistloks en Arbo

In de Arbolijst 2001 is op verzoek van Deltalinqs (voorheen SVZ) de "veiligheidsflat met roltrailer" opgenomen. Dit "bedrijfsmiddel" is bestemd voor het met geringe fysieke belasting plaatsen en rapen van twistlocks tijdens het laden en lossen van containers op schepen en bestaat uit een stalen frame met werkkooien. De Arbolijst 2001 is onderdeel van de regeling willekeurige afschrijving arbo-investeringen. (Farbo-regeling).

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer Ing. K.J.J.M. van Dijk.

Extern veiligheidsbeleid wordt milieubeleid

Het CBRB heeft eind mei een brief aan Minister Pronk gezonden met commentaar op het concept van hoofdstuk 9 van het nationaal milieubeleidsplan (NMP 4). Hoofdstuk 9 is getiteld "Beleidsvernieuwing externe veiligheid". Het Kabinet heeft eerder dit jaar al besloten dat de minister van VROM coördinerend minister voor externe veiligheid is. Het commentaar was onder meer gericht tegen het doorberekenen van de maatschappelijke kosten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen van onder meer nog te maken kosten voor sanering van de laatste jaren ontwikkelde bestemmingsplannen binnen bestaande risicocontouren, het beperken van transportroutes voor gevaarlijke stoffen, het aan termijnen verbinden van toestemming voor vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen enz.

De nota waarop vreemd genoeg geen inspraak meer mogelijk is, is op 8 juni door het Kabinet vastgesteld en op 13 juni aan de Kamer aangeboden. Dit najaar zal de nota in de Kamer worden behandeld.

Ook de CTGG heeft een in hoofdlijnen overeenstemmende maar modaliteit neutralere brief toegestuurd aan Minister Pronk. De belangrijkste punten uit het NMP 4 is eerder in de CBRB knipselkrant weergegeven.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer Ing. K.J.J.M. van Dijk.

Veiligheidsadviseur mag worden geleverd door rechtspersoon

Er is enige tijd verwarring geweest over de vraag of een rechtspersoon bv. SGS het product veiligheidsadviseur door middel van een overeenkomst aan een onderneming mag aanbieden. Het CBRB heeft zich altijd op het standpunt gesteld dat dit is toegestaan. Navraag bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft nu voor eens en voor altijd duidelijk gemaakt dat dit inderdaad is toegestaan.

Een bedrijf dat ingevolge de wet over een veiligheidsadviseur moet beschikken hoeft niet perse een persoon van vlees en bloed in te huren. Het kan ook een contract sluiten met een rechtspersoon die veiligheidsadviseurdiensten verleent. Deze feitelijke werkzaamheden dienen echter wel te worden verricht door een of meerdere natuurlijke personen die gekwalificeerd zijn als veiligheidsadviseur.

Ook het jaarverslag en het ongevalrapport moet zijn opgemaakt en ondertekend door zo'n veiligheidsadviseur.

De gevaarlijke stoffen transporteur welke per definitie internationaal opereert kan dus een contract sluiten met een (internationaal) opererende rechtspersoon. In geval van een ongeval in het buitenland kan deze rechtspersoon een daar ter plaatse werkende veiligheidsadviseur "van vlees en bloed" het ongevalrapport laten opmaken waardoor verlet en (hoge) reis- en verblijfkosten uit blijven. Ook kent de veiligheidsadviseur de plaatselijke situatie en gebruiken.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer Ing. K. J.J.M. van Dijk.

Bedrijfsmatige scheepvaartongevallen in Duitsland verder teruggelopen

Onlangs heeft het Duitse Bundesamt voor Statistiek de binnenscheepvaart ongevallenstatistiek voor 1999 uitgebracht. In 1999 zijn er op alle Duitse waterwegen in totaal 918 verkeers- en bedrijfsongevallen geregistreerd.

Dat komt neer op een daling ten opzichte van 1998 (in totaal 1035 ongevallen) van 11.3 %. Hiermee zet zich de positieve ontwikkeling ingetreden vanaf 1991 (1221 ongevallen) constant voort. Uit de statistiek blijkt dat het scheepvaartverkeer op de Duitse waterwegen nog veiliger is geworden dan het al was.

De cijfers van 2000 zijn nog niet beschikbaar.

Gevaarlijke stoffen seminar Bad Honnef

Van 25 tot 27 september zal het traditionele internationale gevaarlijke stoffen seminar in Bad Honnef weer plaats vinden. Onder deskundige leiding van de heer Dipl.Ing. Klaus Ridder zullen er op de 25e diverse sprekers ingaan op de herstructurering van de diverse gevaarlijk stoffen reglementen voor de 5 modaliteiten. Op de 26e is het hoofdthema lading zekering terwijl op de 27e september de gehele dag is gericht op het gevaarlijke goederen transport in de binnenvaart. Hier zullen spreken de heer Klaus Ridder (ADNR ontwikkelingen 2001), de heer Klaas den Braven van het Nederlandse Ministerie van V&W (Herstructurering ADNR), de heer Urs Vogelbacher van het Rheinschiffahrtdirection Basel (ADNR opleidingen), de heer Klaus Smitt van Rederij Jaegers (Bouw van dubbelwandige tankers) en de heer Sander Kemner van Enverotec (ontgassen van tankschepen).

Aanmelden kan via fax 0049 8191 125600.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met MI Advantage telefoon 0049 – 8191 125501, of E-mail p.graefe@m-l-c.de.

(Passagiers-)schepen langer dan 110 meter boven Mannheim

Zoals bekend heeft de CCR in de voorjaarszitting de voorstellen met betrekking tot de aanvullende eisen voor schepen langer dan 110 meter bovenstreams van Mannheim aangenomen. Deze eisen gelden alleen voor vrachtschepen; passagiersschepen zijn expliciet uitgezonderd. In de nieuwe, aanvullende eisen voor lange schepen boven Mannheim is, ondanks aandringen door het CBRB, tot dusver nog niet echt een goede voorziening opgenomen voor schepen die al in aanbouw zijn maar niet meer vóór 1 oktober 2001 in de vaart komen en niet aan alle eisen voldoen (met name de eis dat het schip een dubbelschroefsaandrijving moet hebben is in enkele gevallen een probleem). Momenteel circuleert binnen de CCR echter een voorstel om op het traject Mannheim-Karlsruhe het alternatief van een enkelschroefsaandrijving plus boegschroef toe te staan op schepen waarvan de kiel is gelegd vóór 1 maart 2001. De precieze inhoud van dat

voorstel is het CBRB nog niet bekend en de vraag is of deze datum van 1 maart voldoende soelaas biedt.

Voor passagiersschepen langer dan 110 meter geldt het volgende: De momenteel volgens het RPR officieel nog toegestane mogelijkheid om een speciale vergunning aan te vragen boven Mannheim komt per 1 oktober 2001 te vervallen. De CCR-werkgroep die zich tot voor kort bezighield met aanvullende eisen aan lange vrachtschepen is nu aan het broeden op aanvullende eisen voor lange passagiersschepen. Aanvankelijk was het de bedoeling van de CCR om de aanvullende eisen voor lange passagiersschepen mee te nemen in de herziening van hoofdstuk 15 van het ROSR ("herziening veiligheidseisen"). Kennelijk heeft de CCR nu (om politieke redenen?) besloten om lange passagiersschepen als op zichzelf staand onderwerp te blijven beschouwen.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met mevrouw Ing. M.C.J.P. Helvoirt.

Veiligheidseisen passagiersschepen

De tekst van het laatste voorstel van de herziening van de veiligheidseisen passagiersschepen (hoofdstuk 15 ROSR) is nu ook in het Nederlands beschikbaar.

Mocht u problemen hebben met de Duitse taal en het voorstel derhalve graag in het Nederlands willen ontvangen neemt u dan contact op met het secretariaat.

Wat betreft dit onderwerp zijn er verder op dit moment geen ontwikkelingen te melden. De datum van de geplande hoorzitting bij de CCR over dit onderwerp, waarvoor ook vertegenwoordigers van de passagiersvaart zelf uitgenodigd worden, is nog niet bekend.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met mevrouw Ing. M.C.J.P. van Helvoirt.

Brandblussystemen

Op 27 augustus heeft er een CCR-hoorzitting plaatsgevonden over een herziening van de voorschriften voor brandbestrijdingsmiddelen (artikel 10.03 van het ROSR).

De volgende wijzigingen worden voorgesteld. Allereerst wil men het huidige artikel 10.03, waarin alle voorschriften voor zowel draagbare blussers als vast geïnstalleerde blusinstallaties zijn opgenomen, opdelen in drie delen ter bevordering van de duidelijkheid. Artikel 10.03 zal de voorschriften voor draagbare blussers bevatten. Behalve poederblussers kunnen dit ook nat- of schuimblussers zijn. Onder bepaalde omstandigheden mogen ook CO₂-blussers gebruikt worden; de eisen voor het gebruik daarvan worden aangescherpt.

Artikel 10.03a bevat de eisen voor vast geïnstalleerde brandblusinstallaties voor woningen, stuurhuizen en passagiersruimten. Hier mogen voortaan alleen nog sprinklerinstallaties toegepast worden. Let wel: een vaste brandblusinstallatie is niet verplicht, maar als u er een heeft moet dit een sprinkler zijn.

Artikel 10.03b bevat de eisen voor vast geïnstalleerde brandblusinstallaties voor machinekamers, ketel- en pompruimten. In deze ruimtes mogen de volgende blusmiddelen gebruikt worden: CO₂, HFC 227ea, IG-541. De laatste twee blusmiddelen waren voorheen alleen toegestaan op grond van aanbevelingen van de CCR.

Bij het ter perse gaan van deze Nieuwsbrief zijn de resultaten van de hoorzitting nog niet bekend; daarover zult u in de volgende Nieuwsbrief nader geïnformeerd worden.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met mevrouw Ing. M.C.J.P. van Helvoirt.

Wijzigingen RPR per 01-10-2001

In het RPR wordt met ingang van 01-10-2001 het volgende gewijzigd met betrekking tot snelle schepen:

- De grens voor een 'snel schip' wordt gesteld op 40 km/uur! (In het BPR is deze grens voorlopig gesteld op 30 km/uur!)
- Aan boord van een snel schip moeten twee personen met een Rijnpatent en radarpatent aanwezig zijn in de stuurhut, behalve tijdens het manoeuvreren.
- Een snel schip moet voor elk ander schip uitwijken. Tegelijkertijd wordt bepaald, dat "een klein schip en een sleep of gekoppeld samenstel dat uitsluitend uit kleine schepen bestaat is verplicht aan een ander schip met inbegrip van een snel schip de ruimte te laten die dit nodig heeft om zijn koers te volgen en te manoeuvreren". Dit is een tegenstrijdige formulering: moet een snel schip nu uitwijken voor alle schepen of mag het van een klein schip (dan wel een sleep of gekoppeld samenstel dat uitsluitend uit kleine schepen bestaat) medewerking verlangen?

Deze wijzigingen gaan in op 01-10-2001 en gelden voor een periode van drie jaar, dus tot en met 30-09-2004.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met mevrouw Ing. M.C.J.P. van Helvoirt.

Passagiersschepen: aanvullende eisen in België

Sinds enkele maanden worden (Nederlandse) passagiersschepen in België geconfronteerd met aanvullende technische eisen op het gebied van onder meer vrijboord, reddingsmiddelen, navigatiemiddelen en bemanning. Vele van deze passagiersschepen komen al jaren met grote regelmaat in België maar worden pas sinds kort geconfronteerd met veelvuldige controles, boetes, en - in het ergste geval zelfs - het stilleggen van het schip.

De Belgische Scheepvaartinspectie baseert zich hierbij op het "Reglement inzake passagiersschepen op de Belgische zeevaten met uitzondering van de Belgische territoriale zee" en op een lijst van "waterwegen waar maritieme omstandigheden kunnen heersen" uit 1977, behorende bij een Europese Richtlijn uit 1976.

Het CBRB trekt de legitimiteit van deze aanvullende

eisen in twijfel en heeft hierover frequente contacten met zowel de Belgische Scheepvaartinspectie als de Europese Commissie. Door de ondoorzichtigheid van de betreffende regelgeving is het echter erg moeilijk om alles juridisch duidelijk op een rijtje te krijgen en vast te stellen of België deze aanvullende eisen nu wel of niet kan en mag stellen.

Wij verzoeken leden die met deze problematiek te maken krijgen contact met ons op te nemen.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met mevrouw Ing. M.C.J.P. van Helvoirt.

IMO verlaat enkelwandige tanker

De Marine Environment Protection Committee (MEPC) van de internationale maritieme organisatie (IMO) heeft in april besloten tot uitfasen van enkelwandige tankschepen (voor de zeevaart). Men is binnen MEPC overtuigd van het groter beschermingsniveau van dubbelwandige tankschepen. Zover nu te overzien betekent dit dat uiterlijk in 2017 de enkelwandige tankers zullen zijn uitgefaseerd.

Stellingen Bureau Innovatie

Tijdens de informatieve bijeenkomst van het Bureau Voorlichting Binnenvaart zijn door het Bureau Innovatie de volgende stellingen geponeerd

Stellingen (eens / oneens)

1. Als de binnenvaart zelf niet creatief meedenkt in innovatie, verliest ze marktpositie.
2. Er is onvoldoende bekendheid bij de binnenvaart van technologische vernieuwingen in andere sectoren van het bedrijfsleven
3. Nieuwe logistieke concepten, bijv. Distrivaart, zullen slechts dan tot stand komen als er specifieke telematica ondersteuning is.
4. De brancheorganisaties moeten nog meer aandacht en stimulering geven aan innovatieve projecten voor de binnenvaart.
5. De overheid moet voor innovatie voorwaardenscheppende stimuleringsmaatregelen nemen.
6. Vroegtijdige informatie over het schutten (lockplanning) verhoogt de efficiency in de binnenvaart.

Uitslag Stellingen

1		2		3		4		5		6	
Eens	Oneens	Eens	Oneens	Eens	Oneens	Eens	Oneens	Eens	Oneens	Eens	Oneens
48	1	42	7	36	9	35	7	21	22	31	16
				2x geen mng		7x geen mng		6x geen mng		2x geen mng	

7. Spectaculaire vernieuwende ontwikkeling zullen zich voor de binnenvaart voordoen in:

Cascobouw? ja / nee - waarom?
 Scheepsmotoren? ja / nee - waarom?
 Wijze van voortstuwing? ja / nee - waarom?
 Ladingzone? ja / nee - waarom?

Uitslag	ja	nee	Geen mening
Cascobouw	37	1	11
Scheepsmotoren	29	1	19
Voortstuwing	23	2	24
Ladingzone	22	3	24

Geef bij vraag 7 de volgorde van belangrijkheid aan!

Volgorde	1	2	3	4
Cascobouw	14	8	7	1
Scheepsmotoren	8	2	4	3
Voortstuwing	3	5	5	5
Ladingzone	9	2	1	6

Conclusie:

1. Cascobouw
2. Scheepsmotoren
3. Ladingzone
4. Wijze van Voortstuwing

Opmerkingen op de enquêteformulieren zijn:

Stelling 1:

- Het moet ook altijd vanuit de ondernemer zelf komen.
- Organiseren en meedenken.

Stelling 2:

- Schipper kom van je eiland!
- Kennis wordt meer door het te delen.
- Communiceren via internet.

Stelling 3:

- Niet beslist alleen aan boord van schepen.
- Bij alle vol automatische laad- en los bewegingen is het grote probleem als er storingen zijn. Mijn vraag is of kosten/baten overeenkomen.
- De theorie is vaak heel mooi, maar de praktijk blijft vaak ver achter!!

Stelling 4:

- Een behoorlijke groep ondernemers heeft een zetje nodig!

Stelling 5:

- Kan niet omdat er nu nog teveel mogelijkheden zijn.
- Moet wisselwerking zijn.

Stelling 6:

- Oneens, te lange wachttijden voor eerste schip.
- Eens, mits iedereen meewerkt en de systemen uniform zijn.
- Riskant. Tijdsplanning van sluis is niet van toepassing. Waarom, men wil je beurt houden en ga je sneller dan zorg je dat je de burens voor komt bij drukte.

Algemene opmerkingen voor BVB:

- Het maken van een documentaire of een programma via Teleac. (Misschien wel betaalbaar)
- Geef schippers bijv. pennen om uit te delen.
- Nederlandse burger bewust maken van het feit dat alles wat een huishouden in gebruik heeft eerst vervoerd moet worden.
- Kees de Vries naar Business Class (Harry Mens) op zondagmorgen bij RTL 5
- Jongeren weten vaak niet waarvoor ze kiezen en breken dan later de opleiding af.

Overzicht nieuwe leden

Graag heten wij welkom bij onze vereniging:

Groep Duwvaart

Eurobulk

Groep Varende Ondernemers (droge lading)

H. Boersma, Rhenen

Agenda

- | | |
|--------------|---|
| 11 september | Ledengroep Duwvaart |
| 11 september | Vooroverleg ADNR |
| 12 september | Ledengroep Containeroperators |
| 13 september | Ledengroep Varende Ondernemers |
| 18 september | Ledengroep Sleep- en bijzondere transporten |
| 28 september | ADNR opleidingen |