



ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Zwartewaalstraat 37 - 3081 HV ROTTERDAM
Tel.: +31 653 190459 +31 611 887791 +31 653 801460
E-mail: info@algemeeneschippersvereniging.nl

NIEUWSBRIEF Augustus 2014



Inhoud Nieuwsbrief augustus 2014

Voorwoord

Uitnodiging najaarsvergadering ASV

Verslag voorjaarsvergadering ASV

Oproep opstellen Zwartboek

Brief van voorzitter BLN-Koninklijke Schuttevaer

Soms is IOAZ een mooie oplossing

Langer doorvaren nu partnertoeslag verdwijnt

Chapeau voor La Glissoire

Plenaire voorjaarszitting 2014 van de CCR

OPINIE: 'Uitstel CCR-eisen is een doekje voor het bloeden'

Uitsluitel CDNI orgaan aangaande ingediende klacht bij CC

Uitkomst gesprek directeur Maritieme Zaken

Overleg met BLN

De schipper geeft na belading een cognossement af

Documentaire ZDF over uitstoot van roetdeeltjes door scheepvaart

ASV-denktankoverleg

Aanmeldingsformulier leden ASV

Aanmeldingsformulier donateur ASV

*Als u in het vervolg de ASV nieuwsbrief alleen nog digitaal wenst te ontvangen kunt u dit kenbaar maken door een email met uw adresgegevens te sturen naar:
nieuwsbrief@algemeeneschippersvereniging.nl*

Voorwoord

18 oktober is er weer een najaarsvergadering van de ASV. De vergadering zal anders gaan dan u gewend bent. De oplossingen voor wat dan ook, waar we als schippers tegenaan lopen, blijven uit en dat werpt zijn negatieve vruchten af. Niets wordt er gedaan aan de belabberde economische positie van schippers in de binnenvaart. En alle Kamervragen, hoorzittingen of moties betreffende de onzinnigheid van de CCR regelgeving ten spijt gebeurt er ook vanuit de politiek uiteindelijk niets. Dat is de harde realiteit en die voelen we nu. Aan die harde realiteit, en de gevolgen die dat voor de particuliere schipper heeft, maar ook aan de keuzes die u daarin kunt maken hebben we onze vergadering gewijd.

180 schepen gesloopt

18-10 is de volgende najaarsvergadering. 18 X 10 is 180, het aantal schepen die alleen al dit jaar gesloopt zullen worden. 180 schepen, over het algemeen het type schip uit het segment waar zeker geen overcapaciteit in zit. 180 schepen, terwijl de universiteit van Cambridge zojuist vastgesteld heeft dat juist door klimaatverandering het aantal kleine binnenvaartschepen zou moeten toenemen. 180 schepen worden alleen al dit jaar gesloopt terwijl de CCR stelt dat het niet de bedoeling is dat er "hele segmenten uit de markt verdwijnen".

Redenen van het verdwijnen van die schepen zijn bekend;

de slechte economische situatie, het verlies van vertrouwen in de toekomst, regels waarvan je weet dat je er nooit aan kan voldoen, geen financiering mogelijk voor een eventuele opvolger, vaarwegen die vergroot worden waardoor voor sommige schepen geen werk meer is, vaarwegen die zo slecht bediend worden dat een schipper geen vervoerszekerheid kan bieden etc.

180 schepen worden er gesloopt en dat zullen er nog wel meer worden nu de schepen die veel naar Veghel voeren "te klein" zijn geworden voor het vergrootte vaarwater. Want groter betekent goedkoper dus houdt dat werk voor veel schippers op.

Chaos en willekeur bij de keuringen

180 schepen worden er dit jaar gesloopt en dat kunnen er nog wel meer worden als zou blijken dat de eisen om aan de CCR regels te voldoen niet voor iedereen meevallen. Want de chaos is wat dat betreft ook compleet. Wat moet wel, en wat niet? Waarom vindt de ene expert iets goed wat een andere afkeurt? Waarom mag de ene schipper wel een camera plaatsen op het achterpiekschot en is dat voldoende en moet de andere er een alarm plaatsen? Waarom zegt een expert wel dat je niet voldoet maar mag een expert geen oplossing aandragen? Is dit een soort Russisch roulette geworden?

Hoe kan het dat autokranen die pas vanaf 2015 in de keuringen voor het Rijnvaartattest meegenomen moeten worden nu al op de certificaten staan als: te verwijderen? Waarom zegt de ene expert dat je gewoon een communautair certificaat kan nemen dan kun je over een paar jaar "gewoon weer je SI krijgen" terwijl dat volgens een andere expert niet kan, "dan moet alles aan nieuwbouweisen voldoen". Wat is waar? En hoe moet een particuliere schipper dat weten als de experts al van mening verschillen? Waarom denkt de politie en Rijkswaterstaat ook nog eens een duit in het zakje te moeten doen door ook te keuren en zaken die goedgekeurd zijn te noteren met de mededeling "dan zul je het na het verkrijgen van je certificaat wel weer veranderd hebben"? Waarom worden wij geconfronteerd met medewerkers van Rijkswaterstaat die opeens weer eisen dat er BOB's aanwezig zijn? Hoe zit het met de dubbele petten van experts die ook de verzekering regelen van je schip? En waarom laat een expert een schipper dure aanpassingen doen aan de leidingen als zeker die expert had kunnen en moeten weten dat dat onder het moratorium valt?

Kortom: Alsof die regelgeving op zich al niet een doodsteek is voor veel schepen; de wijze van uitvoering daarvan door Nederland is werkelijk om te huilen. Kennelijk vindt men het allemaal nog niet erg genoeg. Wat was dat woord ook al weer wat, destijds staatssecretaris Huizinga gebruikte? COULANCE: dat zou betrachtd worden. Je denkt aan meedenken, meevoelen, helpen. Maar wat is het geworden? Vraag het aan uw burens. Wat de ASV betreft is het de hoogste tijd om een zwartboek aan te leggen van al datgene wat mis gaat in de uitvoering.

Politieke keuzes

Dat de ASV al heel lang waarschuwt voor het verdwijnen van een essentieel deel van de binnenvaartvloot en daarmee voor het verdwijnen van de diversiteit van de binnenvaart helpt natuurlijk helemaal niet. Je hebt niets aan gelijk achteraf als je er niets mee kunt doen. Het is logisch dat men wilde geloven in uitspraken als "Als de crisis maar erg genoeg is komt er wel een oplossing".

Die oplossing blijkt er echter niet te zijn. Sloop en faillissementen zijn het resultaat bij een overcapaciteit waar we maar "mee moeten zien te leven" volgens de ING. De politiek heeft zijn verantwoordelijkheid niet genomen. De politiek die blijft zeggen dat "de markt zijn werk moet doen". De politiek die weigert toe te geven dat de vrije markt in de binnenvaart geen vrije markt is, en maakt dat schippers lijfeigenen worden van hun eigen (?) schip. Dat geldt zowel op nationaal als op Europees niveau. Maar wat doet u?

Keuzes maken

Economie is de wetenschap die de mens bestudeert in de wijze waarop keuzes tot stand komen. En een keus heb je altijd. U ook. Hopen dat het vanzelf overgaat of vanzelf goed komt of "iemand" wel zorgt dat het allemaal minder erg wordt levert alleen maar tijdverlies op. Tijd die besteed zou moeten worden aan het weloverwogen maken van de juiste keuzes. Want naast al het gene hierboven genoemd spelen er nog tal van andere zaken waar we mee geconfronteerd worden. Ziekte, overlijden van een partner, relaties die dit niet volhouden, gedwongen of vrijwillig stoppen met varen. Waar moet je rekening mee houden? Wat zijn de consequenties? Hoe zorg je ervoor zo goed mogelijke keuzes te maken?

Daarom is het ochtendgedeelte gewijd aan: wat betekenen deze situaties voor de individuele schipper en welke keuzes kun je nog wel maken. Want kiezen kun je altijd, maar dan moet je wel weten welke mogelijkheden er zijn en wat de regels zijn.

18 oktober is de najaarsvergadering. Die vergadering gaat over u. Wij vragen u met klem deel te nemen aan deze vergadering om samen met ons uw licht te laten schijnen over de mogelijke keuzes die wij, en u hebben gezien de gegeven omstandigheden.

Help mee hieraan invulling te geven en kom naar de vergadering....uw stoel staat al klaar!

Uitnodiging Najaarsvergadering 18 oktober 2014

Geachte collega's,
Het bestuur van de Algemeene Schippers Vereeniging nodigt u en uw partner hierbij uit voor onze
najaarsvergadering op 18 oktober 2014.

De vergadering zal worden gehouden op onze vergaderlocatie "de Harmonie"
Gaesbeekstraat 11
3081 NL Rotterdam

Aanvang 10.00 uur

De zaal is open vanaf 9.30 uur.

In de middagpauze zullen we gezamenlijk de lunch gebruiken.

Na de middag, vanaf 13:30 uur is de vergadering openbaar
en mag u dus collega's, die nog geen lid zijn, uitnodigen.

Het ligt in de bedoeling de vergadering om 17:00 te sluiten.

Na afloop is er gelegenheid van gedachten te wisselen onder het genot van een drankje.

Wij hopen u te mogen begroeten

Het bestuur van de
Algemeene Schippers Vereeniging

AGENDA OCHTENDDEEL: DE SOCIALE ASPECTEN VAN HET VAREN (aanvang 10:30)

1. Opening en rede voorzitter
2. Goedkeuring agenda
3. Goedkeuring verslag voorjaarsvergadering (zie deze nieuwsbrief)
4. Mededelingen
5. Het sociale aspect van het varen met medewerking van Lilian van Hiele (Steunpunt Binnenvaart/ AMVV)
6. Rondvraag
7. Sluiting ochtendgedeelte

AGENDA MIDDAGDEEL: NUT, NOODZAAK EN WERKWIJZE VAN DE CCR (aanvang 13:30 uur)

1. Opening technisch voorzitter
2. Inleiding doel van de middag door de voorzitter van de ASV
3. Belichting van de verschillende visies op de werking van de CCR door diverse betrokkenen
4. Vragenronde vanuit de zaal
5. Afsluitende discussie
6. Conclusies geformuleerd door de technisch voorzitter
7. Afsluiting middagdeel met een drankje en een hapje

Voor het ochtenddeel

Het ochtenddeel zal vooral in het licht komen te staan van het sociale aspect van het varen en welke problemen schippers tegenkomen. We denken aan faillissementen, ziektes, overlijden van partners, stoppen met varen, gedwongen slopen van schepen etc.

Het is belangrijk dat alle aanwezigen weten dat men vrijuit kan praten. Er zullen geen notulen gemaakt worden. Er zal wel een weergave van de onderwerpen en de conclusies in de volgende nieuwsbrief verschijnen.

Wij hebben Lilian van Hiele van het Steunpunt Binnenvaart (AMVV) bereid gevonden met u en ons van gedachten te wisselen over tal van zaken die zij in haar praktijk al tegenkomt bij de schippers in de binnenvaart.

Oproep ochtenddeel:

Wij vragen alle betrokkenen specifiek om eventueel vragen aan te dragen voor Lilian van Hiele, zodat zij zich daar eventueel op kan voorbereiden. U kunt deze vragen naar ons mailen of, als u dat liever wilt rechtstreeks naar Lilian van Hiele. Als u wilt kunnen de vragen anoniem aan de orde komen. In deze nieuwsbrief zult u enkele stukken van haar hand vinden waarbij u wellicht een idee krijgt over datgene wat voor u van belang kan zijn.

Voor het middagdeel

Het middagdeel zal vooral in het licht komen te staan van alles wat met de CCR, regelgeving voortkomend uit de CCR, en oorzaak en gevolg van die regelgeving, te maken heeft.

In dit kader worden organisaties en betrokkenen die hier op welke wijze dan ook mee te maken hebben uitgenodigd hun visie te geven op de rol en de werkwijze van de CCR, oorzaak en gevolg van die werkwijze en vragen wij ook om een toekomstvisie hieromtrent. Het is belangrijk dat alle aanwezigen weten dat men vrijuit kan praten en er ruimte is voor de verschillende geluiden.

Doel van de vergadering

De ASV wil graag dat alle CCR aspecten belicht kunnen worden zodat vragen beantwoord worden en we op deze plek vanuit de particuliere schipper ons licht kunnen laten schijnen over een aantal zaken.

Zoals:

- ❖ Wat is het (oorspronkelijk) doel van de CCR
- ❖ Heeft de CCR in deze vorm anno nu nog wel bestaansrecht?
- ❖ ROSR: alle gebeurtenissen op een rij, inclusief de diverse rapporten
- ❖ De uitwerking van de keuringen:
 - Voorbeelden van gevolgen van deze regelgeving, schippers aan het woord.
 - Wat komen de experts tegen?
 - Welke vragen hebben de schippers aan het ILT?
 - Discrepancies tussen interpretaties van keuringseisen
 - Voorbeelden waarbij de (wijze van) keuren op willekeur lijkt te berusten.
 - Wie keurt wat en wat zijn de gevolgen? Zoals: Politie en Rijkswaterstaat die nu ook nog eens gaan controleren (met alle tegenstrijdige geluiden van dien.)
 - Etc.
- ❖ Gevolgen voor schippers die hun SI willen behouden, en de consequenties van het overstappen naar een communautair certificaat.
 - Kun je wel of niet "gewoon"weer een rijntest laten maken na een aantal jaar? (tegenstrijdige berichten)
- ❖ Wat houdt het moratorium in en wat hebben we aan het moratorium?
- ❖ Wat is de inzet van het ministerie IenM ten opzichte van de ROSR eisen?
- ❖ Wat is de inzet van Europa ten opzichte van deze eisen en de houding van de CCR in deze?
- ❖ Wat is de inzet van de collega-bonden ten opzichte van deze eisen?
- ❖ Wat is de houding van de Nederlandse politiek ten opzichte van deze eisen?
- ❖ Wat vindt de CCR van de eigen rapporten waaruit blijkt dat men willens en wetens een koude sanering toepast op een deel van de binnenvaart die onmisbaar blijkt te zijn?
- ❖ Hoe vinden de schippers dat wij het 200 jarig bestaan van de CCR zouden moeten vieren?
- ❖ Etc.

Oproep: inbreng van de schippers in de discussie

Wij willen u specifiek vragen om op voorhand aan te geven over welk onderwerp aangaande de CCR u een vraag of stelling heeft die u ter plekke naar voren wilt (laten) brengen. Dit om te zorgen dat alle onderwerpen op de juiste wijze aan bod kan komen.

U kunt deze vragen, opmerkingen of suggesties naar ons mailen.

Namens het bestuur van de ASV

Sunniva Fluitsma

Verslag ledenvergadering van 29 maart 2014

Om 10.05 opent technisch voorzitter, Bouke Veltman, de vergadering en verwelkomt de aanwezigen.

Rede

Voorzitter Sunniva Fluitsma leest de rede voor.

Goedkeuring notulen

De notulen van de vorige vergadering worden goedgekeurd.

In het verslag stond een vraag over de contributie, door de tekst leek het erop alsof we ervan uitgingen dat er helemaal geen schepen groter dan 3.000 ton lid zouden kunnen worden van de ASV. Daarom moest de tekst aangepast worden. De denktank wil zich beraden over de vraag of er misschien iets moet gebeuren om het voor grotere schepen aantrekkelijk te maken om lid te worden.

Roel Boerman, als penningmeester, antwoordt: "We hebben een maximum te betalen contributie van 3000 ton, dit nodigt misschien niet uit voor grotere schepen om lid te worden van de ASV". Dit is nu geschrapt en verder is er niets veranderd.

Peter Verboom denkt dat er misschien iets aan het basisbedrag moet worden veranderd, zodat kleinere schepen beter uitkomen. In de zaal heeft niemand met een kleiner schip hier problemen mee maar het bestuur en de denktank zal er nog eens naar kijken.

Financieel verslag

Penningmeester Roel Boermann legt de uitkomsten uit van de verschillende posten in de boekhouding van het afgelopen jaar en de begroting voor het volgend jaar. Door een toename van het aantal leden hebben we een behoorlijk positief saldo ondanks dat er veel kosten zijn gemaakt door het vele werk wat er het afgelopen jaar is verzet. Ook voor het volgend jaar wordt een positief saldo verwacht.

Ger Veuger heeft samen met Piet Bennik de kas gecontroleerd. Er waren een paar puntjes waar op gelet moet worden. Er is geen twijfel of het geld er is maar het boekhoudprogramma zou verbeterd moeten worden voor een beter controle. De boekhouding van het afgelopen jaar wordt goedgekeurd.

Jaarverslag

Na een aantal jaren afwezigheid is er nu weer een jaarverslag gemaakt.

Ron Breedveld leest het jaarverslag voor.

Er zijn 3 dingen die er uitspringen het afgelopen jaar, Crisis, CCR eisen en huisvuil.

De crisis speelde vooral in april toen de Belgische collega's gingen staken na een protestactie in Brussel. De ASV heeft zoveel als kon dit ondersteund.

Het afgelopen jaar heeft de ASV ook weer veel tijd gestoken in de CCR eisen. We zijn naar bijna alle politieke partijen in Den Haag geweest en onze voorzitter heeft op 28 november, tijdens een hoorzitting, mogen uitleggen aan de leden van de vaste Kamercommissie wat de problemen zijn. Dit heeft geleid tot een kamerbrede motie die zegt dat er gepleit moet worden om deze eisen niet te laten gelden voor schepen kleiner dan 86 meter. Ook zijn wij een petitie gestart wat resulteerde in een kleine 1000 handtekeningen die uitgereikt zijn in Straatsburg aan de CCR en aan de heer Theologitis van de Europese commissie DG MOVE. ?

De laatste maanden van het jaar stonden voornamelijk in het teken van huisvuil mede door de oprichting van de facebookpagina van Vrouwen In de Binnenvaart. Hieruit ontstond de aftakking "Voor gratis huisvuilcontainers in de binnenvaart" die in korte tijd 1400 volgers telden die tegen het betalen van ons huisvuil zijn. De ASV had daarvoor al een petitie gehouden tegen het betalen voor huisvuil waar 1068 mensen het mee eens waren. Er zijn 2 brieven samen met de andere bonden naar de minister gestuurd maar de minister heeft toch besloten om per 1 november 2013 een abonnement in te voeren van ongeveer 450 euro per jaar.

Werking bestuur en denktank

Sunniva. Fluitsma wil de denktank bedanken, het begint steeds beter te werken en de taken worden als vanzelf verdeeld. Er wordt natuurlijk heel veel per mail gedaan maar we hebben besloten om minimaal 4 keer per jaar als denktank te vergaderen omdat je niet alles per mail goed kunt bespreken met elkaar. Twee leden van de denktank worden door de voorzitter extra bedankt, Liesbeth de Jonge voor al haar werk aan de website en nieuwsbrief en ook voor de stand die er weer komt in Gorkum. Verder Jos Evens die alles leest ook de moeilijke en saaie stukken die een ander links laat liggen en alles uitzoekt op het internet.

Rol ASV (Nautisch Technisch)

De ASV doet steeds meer dingen die met nautisch technische zaken te maken hebben simpel om dat andere bonden dit laat liggen. Bv. Noord Holland waar de ASV al veel dingen op de kleinere vaarwegen heeft gedaan. Nu krijgen we van Noord Holland allerlei stukken binnen en worden we gevraagd voor overleggen. Dat wordt teveel dus is het misschien verstandig om 1 iemand op een bepaalde regio te zetten. Peter Verboom zegt dat hij contacten heeft in de regio zuidwest Nederland en wil dit daar wel op zich nemen, hij doet dat ook al voor de zeilvloot aldaar. Schuttevaer laat daarin veel liggen ze hebben ons gevraagd of ze nog mandaat hebben van de ASV om namens ons te kunnen spreken over nautisch technische zaken. Ze hebben eigenlijk altijd dat mandaat gehad maar nu willen we meer overleg. Ger Veuger zegt dat het al een hele tijd niet goed gaat met Schuttevaer omdat men teveel bezig is met het transitie proces. Er zijn veel vrijwilligers bij Schuttevaer met een hoofdbestuur en nu communiceert het hoofdbestuur niet goed meer met de vrijwilligers. Wij kunnen als ASV die taak niet overnemen. Maar meer dan 100 jaar mandaat over nautisch technische zaken raakt men kwijt. Eerst verliest men het mandaat van de ASV en in de toekomst gaan ze meer mandaten verliezen. Willem Stam geeft als voorbeeld de Donge waar met Schuttevaer is samengewerkt om palen voor de binnenvaart te behouden. David Twigt merkt op dat toen de ASV er een keer niet bij was ze gelijk alles weer weg gaven. Sunniva Fluitsma zegt dat het natuurlijk het mooiste zou zijn als Schuttevaer wee gewoon goed gaat werken zodat wij daar niet mee bezig hoeven zijn.

Crisis

Marc de Decker is binnen gekomen, hij is jurist en heeft de Belgische bonden meegeholpen met het opstellen van het protocol met de regering over het verbod om onder te kostprijs te varen. Hij vertelt dat crisis en dumprijzen de belangrijkste punten waren maar ook de CCR eisen zijn meegenomen. Er is een Koninklijk Besluit dat er niet onder de kostprijs gevaren mag worden. Het moet nu uitgewerkt worden tot een wet. In België komen er verkiezingen maar men gaat proberen om dit voor de verkiezingen te regelen. Er moet een commissie komen die gaat uitmaken wat de kostprijs moet zijn. Ook in de ESO wordt hier over gesproken om dit ook op Europees niveau geregeld te krijgen. De verladerlobby is druk bezig dit tegen te houden. Dat betekent dat men toch bang is dat dit doorgaat anders hoef je er ook niet tegen te lobbyen. Als de Europese organisaties ESO en EBU dit willen gaat men daar aan werken. En dat is nu net het probleem want de EBU is er niet voor. DG MOVE zegt dat men samen met de sector gaat werken aan een marktobservatiesysteem. Je kunt in de toekomst je collega maar ook de verlader aanspreken wanneer er onder de kostprijs wordt gewerkt. Je kunt natuurlijk beter de verlader aanklagen als er onder de kostprijs wordt gevaren, we moeten niet als collega's elkaar aanklagen. Je moet de prijzen ook geen tarief noemen maar kostprijsindicatie want anders kom je in de problemen met de ACM. Marina de Waardt: er zitten grote verschillen in kostprijs, ook bij dezelfde schepen, omdat de nieuwste schepen veel duurder zijn gebouwd dan de wat oudere. Marc de Decker antwoordt; als je een duurder schip hebt moet je toch in de indicatie je prijs vinden, je zult dan wat meer reizen moeten doen. Oudere schepen zijn per definitie niet goedkoper, je moet ook meerekenen dat je dan veel meer moet vernieuwen en moderniseren. Maar dat wordt vaak niet gedaan. Jos Evens zegt dat de kostprijs per schip niet zo moeilijk is te bepalen, als je de boekhouding er bij pakt is dat niet zo'n probleem. Marc de Decker, je zult altijd kleine verschillen houden je moet het meer algemeen zien. De wet geldt voor alles wat er geladen of gelost wordt in België. Fokke Wijkstra vindt indicatie een heilloze weg, geeft de commissie opdracht te onderzoeken waarom de binnenvaart ondernemer totaal geen marktmacht meer heeft en daarom geen goed rendement meer kunnen behalen. David Twigt: wat is kostprijs is de vraag. Men denkt dat dat voor iedereen verschillend is maar dat is niet zo, de kostprijs is voor iedereen gelijk dat was in het verleden ook als je meer hypotheek hebt zal je harder moeten varen. Ger Veuger vraagt, kunnen wij het oude tarief van 1996 door de overheid opgesteld publiceren? Marc de Decker, je kunt niet zeggen dit is het tarief waarvoor gevaren moet worden maar je kunt wel zeggen dit zou het ongeveer moeten zijn. Sunniva Fluitsma zegt dat het bestuur daar over moet beslissen, als het fout gaat en er komt een boete dan kan de ASV dat niet betalen. Je kunt niet vragen aan de ACM of iets wel of niet mag maar geeft achteraf een boete als je iets doet wat niet mag. Marc de Decker zegt als de overheid zegt dit is het tarief dan is dat geen probleem, die kan niet aangepakt worden, een onderneming of particulier wel. Jannes Ooms zegt dat wanneer België de wet er door krijgt je een bewijs hebt dat de vrije markt niet werkt. Marc de Decker zegt dat de vrije markt geen verschuiving teweeg heeft gebracht van vervoer van de weg naar het water. Dat zie je aan de dagelijkse files. In alle witboeken die ondertussen zijn gepubliceerd staat dat de positie van de binnenvaart moet worden verbeterd maar er wordt niets mee gedaan.

In juni is er weer een CCR vergadering, Zwitserland wil nu ook wel een beetje meewerken, het enige land dat nog niets wil doen aan de CCR eisen is Duitsland. Er wordt gesproken over 9 punten die 5 jaar uitstel zouden kunnen krijgen. In juni wordt daar over besloten. Sunniva Fluitsma zegt dat de conclusie is dat we niets zijn opgeschoten. Men verzint nog steeds nieuwe

regels. In Nederland is er afgesproken dat eerst het nut en noodzaak van nieuwe regels moet worden aangetoond maar de nieuwe regels voor een reling in het gangboord wordt gewoon gesteund door Nederland.

Sunniva Fluitsma bedankt Marc de Decker voor zijn aanwezigheid en overhandigt een bloemetje.

Pauze

Voorzitter Sunniva Fluitsma bedankt iedereen voor zijn komst in het openbare middagedeelte van de vergadering en begint met het voorlezen van de rede.

CCR

Sunniva Fluitsma geeft de introductie en stelt Betty de Boer voor, tweede kamer lid voor de VVD en heeft o.a. binnenvaart in haar portefeuille. Betty de Boer heeft het initiatief genomen voor een hoorzitting over de CCR regels. Betty de Boer stelt zich voor, ze woont op een schip uit 1908 in Groningen en haar vader had vroeger een transportbedrijf met vrachtwagens. Ze is in Berlijn geweest om daar te praten met de Duitsers over de CCR regels. Duitsland wil nog niet mee om de CCR regels tegen te gaan. Binnenvaart is een duurzame sector en moet niet opgezadeld worden met zoveel regels. Ook de problemen met het huisvuil heeft de aandacht, de Vibia is woensdag nog op bezoek geweest. David Twigt stelt dat ook de grote nieuwe schepen op termijn in de problemen komen omdat er nog steeds nieuwe regels bijkomen. Ger Veuger zegt, als Duitsland niet verandert krijgen zij steeds meer problemen om de kleinere partijen te vervoeren. Fokke Wijkstra vraagt hoe denkt u de CCR aan te kunnen pakken. Betty de Boer, door druk uit te oefenen van onderaf, zodat de CCR zelf anders gaat denken. Fokke Wijkstra zegt dat de huidige CCR regels 10 jaar vooruit moeten worden geschoven en dan kijken welke regels ook echt noodzakelijk zijn. Jan Kruisinga is blij met het verhaal en de steun van Betty de Boer. Waarom staat Nederland altijd alleen om de problemen aan te pakken bij de CCR. Ook jonge schepen kunnen niet voldoen aan de geluidseisen. In een vliegtuig werken stewardessen in 80 decibel terwijl men in de binnenvaart 70 decibel eist. Sunniva Fluitsma zegt dat heel veel schepen nog niet voldoen aan de eisen van 2010 deze worden helemaal vergeten, men heeft het alleen maar over de eisen van 2015 en later. Peter Verboom meldt dat de decibelmeter van zijn telefoon in deze vergadering 70 tot soms 100 decibel aangeeft. De mensheid leeft altijd boven de 70 decibel. Sunniva Fluitsma zegt er van te balen want in Nederland is er afgesproken dat nieuwe regels eerst nut en noodzaak moeten aantonen maar nu steunt Nederland wel de relingplicht omdat Duitsland dat graag wil. David Twigt zegt dat het een hoofdpijn dossier is geworden als je daar van af wil moeten we terug naar de regel dat men alleen met terugwerkende kracht aan nieuwbouweisen moet voldoen bij nieuw- om- of verbouw, alleen dan kan je aan de regelgeving voldoen. Tom Boerema zegt dat de experts van de EFM ook wel een lijstje hebben met regels waarvan ze niet weten wat ze er mee aan moeten.

Huisvuil

Ger Veuger leidt dit verhaal in, door nog eens uit te leggen hoe dit alles in Brussel is geregeld. Onze minister heeft voor wat het huisvuil betreft haar eigen koers gevaren. Iets wat niet mag volgens het Europees verdrag. De ASV heeft de minister hier op gewezen en ook een petitie georganiseerd waar 1068 mensen tegen het betalen voor huisvuil is. De Vibia heeft dit dossier nu overgenomen, de containers zijn weg of op slot.

Esther Lubbers legt uit wat de Vibia zoal heeft gedaan. In het laatste overleg heeft Rijkswaterstaat gezegd dat men het beleid niet kan veranderen, dat is aan de minister. We hebben gevraagd wat het huisvuil koste in de oude situatie, maar men zegt daar geen cijfers van te hebben. Er is ook aan gedacht, om een kort Geding tegen de minister aan te spannen, maar dat kost een hoop geld. We hebben wat onderzoek laten doen en wat wel een mogelijkheid is om alle gemeenten aan te schrijven, want die hebben ophaalplicht voor huisvuil. We zijn ook naar de politiek geweest wat een prettige ervaring was en we graag nog eens terug gaan naar de politiek, want er zijn nog wel meer problemen waar vrouwen in de binnenvaart tegen aanlopen. Ilse Voerman zegt dat gemeentes verplicht zijn om wekelijks huisvuil op te halen bij al zijn inwoners dus ook bij de schipper. Dus daar zijn waarschijnlijk wel mogelijkheden. Ron Breedveld zegt dat de ASV een protestbrief heeft gestuurd naar de CCR over deze zaak, dat is 4 weken geleden maar nog geen reactie gekregen. Marina de Waardt zegt dat Amsterdam het havengeld gaat opsplitsen bijvoorbeeld 10 euro voor drinkwater en ook voor huisvuil moet dan apart betaald worden. Pierre Verbergt zegt dat het huisvuil in Antwerpen nog steeds gratis is, maar wanneer er in Nederland niets verandert gaat Antwerpen ook over op betalen voor huisvuil. In Gent moet men per 1 april geld betalen voor huisvuil. Bouke Veltman stelt dat gemeenten ophaalplicht hebben, dus wat is er gemakkelijker dan de vuilnisauto even langs de sluis te laten rijden om het huisvuil op te halen. Ger Veuger zegt dat Rijkswaterstaat

niet weet wat het kost en dus ook niet weten wat de bezuiniging is, misschien plaatst Rijkswaterstaat alleen de vuilnisbakken en haalt de gemeente het huisvuil op. De vraag werd gesteld of de EFM de binnenvaart juridisch steunen wanneer de binnenvaart naar de rechtbank stapt. Tom Boerema zegt dat het een geschil is tussen de minister en de binnenvaart, hij acht de kans niet groot dat de EFM dat gaat doen. Maar daar word binnen EFM nog over gesproken. En wanneer een schipper zijn huisvuil op de sluis zet en hij krijgt een bekeuring, krijgt de schipper dan ook juridische bijstand? Antwoord Tom Boerema, dat wordt moeilijk.

Crisis

Dit onderwerp is ook al voor de middag besproken. Vorig jaar is er een actie geweest met de Belgen en Marc de Decker is vanmorgen geweest en heeft uitgelegd dat er wel degelijk vooruitgang is in het proces naar een wettelijke regeling in België. Er is een wet, maar die moet nog worden ingevuld en daar is men mee bezig. Men is bezig met kostprijsindicatie en als die er is komt er de mogelijkheid om een proces aan te spannen tegen een verlader die onder deze prijs bevracht. Europa wil hier wel over nadenken, maar dan moet het bedrijfsleven, ESO en EBU, unaniem met een plan komen. ESO wil dat misschien wel, maar EBU helemaal niet dus dat word nog een groot probleem. Vanuit de zaak wordt er verschillend gedacht over de markt op dit moment.

Alleenvaart

Jos Evens vertelt dat je overal in Nederland alleen kan varen onder bepaalde voorwaarden, maar alleen niet op de Westerschelde. In België mag je nu ook overal alleen varen onder dezelfde regels als in Nederland. En in Frankrijk kan je nu ook een aanvraag indienen voor alleenvaart maar alleen op de kanalen, weer niet op Canal du Nord, omdat daar de sluisen groter zijn en je mag als alleenvaart niet met 2 schepen in de sluis. Je mag ook niet alleen varen op de rivier en door tunnels. De ASV heeft een brief gemaakt en om nogmaals te vragen om alleenvaart ook op de Westerschelde toe te staan.

Overlegstructuur

Ger Veuger vertelt dat de ASV erg ontevreden is met het huidige overleg met het ministerie. Vroeger had je een specifiek binnenvaartoverleg, nu heeft men grote overleggen waar iedereen welkom is en dus ook de binnenvaart. Op zo'n overleg wordt over van alles gepraat en daar komt dan ook een stukje binnenvaart voorbij. De ASV vindt dat we op deze manier onvoldoende worden gehoord. Als er beter overleg was geweest was b.v. het huisvuilprobleem niet zo uit de hand gelopen. De ASV is in Den Haag geweest om hier over te praten. Men vond het wel een punt van aandacht maar wilde niet veel veranderen aan de overlegstuctuur. Marina de Waardt zegt dat zij woensdag in Den Haag zijn geweest als Vibia en daar werd verteld dat men wel regelmatig van de ASV wat hoort over de binnenvaart, maar van de andere binnenvaartbonden niets.

Samenwerken

Transitie, vele weten al helemaal niet meer wat er mee bedoeld wordt, zegt Ger Veuger. Je moet bonden niet laten samenwerken, maar hun eigen werk laten doen. Kijk naar de Schuttevaer en het huisvuil. Huisvuil is helemaal niet iets waar Schuttevaer zich in moet mengen, dat is voor de sociaaleconomische bonden. De Schuttevaer is het mandaat van de ASV over de nautische zaken al kwijt en gaat straks ook die van het CBRB verliezen. Kijk naar de CCR eisen, de ASV wil terug naar nieuwbouw, verbouw en ombouw voor nieuwe regels. De BLN wil alleen de scherpe kantjes eraf halen. Sunniva Fluitsma zegt dat de ASV met iedereen op alle fronten wil praten maar de ASV heft zich niet op. Vorig jaar had de ASV een goed overleg met de varende bestuursleden van de diverse bonden, maar daarna niets meer. En als er later overleg is in Den Haag en de mensen van kantoor komen aan tefel hoor je ineens een heel ander geluid. Marina de Waardt zegt dat de Vibia de samenwerking met de ASV perfect vind verlopen maar willen ook graag een betere samenwerking met de ander bonden. Peter Verboom vraagt zich af hoe kun je als BLN lid het goed vinden dat de vertegenwoordigers alles weggeven. Gerard Kreuze zegt dat hij zich altijd hard heeft gemaakt om de CCR op de agenda te krijgen, het is fout dat onze mensen niet goed naar ons luisteren. Sunniva Fluitsma zegt dat we dat al heel vaak gehoord hebben dat er beter naar de leden geluisterd moet worden en wij willen morgen wel opnieuw beginnen maar dan wel met de varende bestuursleden. Piet Bennik zegt dat hij al 5 jaar als zeurpiet word bestempeld op de Schuttevaersite dus iedereen moet nu wel weten hoe ik er over denk. Ben op 28 januari op het vasteland geweest voor het overleg over huisvuil en wanneer Leny van Torenburg stelt dat 200 euro voor als abonnement voor het huisvuil dan is de ASV tegen maar Gerard Kester van BLN heeft dat voorstel niet tegen gehouden. Bouke Veltman denkt dat er de afgelopen jaren veel energie is gestoken om BLN van de grond te krijgen en daarom heeft men geen energie voor ander onderwerpen. Sunniva

Fluitsma stelt dat de BLN een binnenvaartorganisatie is en de ASV een schippersorganisatie en dat is een verschil. Marina de Waardt zegt dat bij de Vibia mensen zijn van de ASV en de BLN en mensen die bondloos zijn en dat willen we zo houden. Het is wel van belang dat we in de Tweede Kamer een betere lobby krijgen. Sunniva Fluitsma zegt dat BLN zegt dat men keihard werkt en daar ga ik van uit. De lobby naar de politiek moet beter.

17.30 technische voorzitter Bouke Veltman sluit de vergadering en nodigt, namens de ASV, iedereen uit voor een drankje.

Oproep opstellen Zwartboek

Geachte collega's,

Wij, bestuur en denktank van de ASV, ontvangen regelmatig praktijkvoorbeelden van schippers m.b.t. scheepskeuringen in het kader van het Reglement van Onderzoek voor Schepen op de Rijn (ROSR) en/of EU Richtlijn 86/2006/EG, in de volksmond ook wel SI-keuring genoemd.

In de voorbeelden die ons toekomen zien wij zaken bij de uitvoering van het ROSR die ons verontwaardigen. Deze zaken willen wij met uw hulp inventariseren en bundelen in een 'Zwartboek CCR-eisen'. Wij hopen dit boek tijdens de najaarsvergadering van de ASV op 18 oktober a.s. te overhandigen aan vertegenwoordigers van de ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) en NBKB (Nederlands Bureau voor Keuringen in de Binnenvaart).

Voorbeelden waar wij naar op zoek zijn kunnen divers zijn. Wanneer er bijvoorbeeld sprake lijkt/blijkt te zijn van;

- "verbeteringen" die de zaak duidelijk alleen maar slechter maken,
- willekeur door verschillende interpretaties van de diverse keuringsexperts zodat niemand werkelijk weet waar hij/zij aan toe is,
- het weigeren van experts de schippers op de hoogte te stellen van mogelijke oplossingen, onder het mom "Wij mogen geen aanwijzingen geven", zodat het Russische roulette begint te lijken,
- voor de hand liggende oplossingen (bv. biologisch afbreekbaar schroefasvet) waar maar geen duidelijkheid over komt,
- keuren op zaken die nog niet aan de orde zijn (autokranen die verwijderd dienen te worden),
- handhavers (Politie en Rijkswaterstaat) die vinden dat ze ook nog eens moeten keuren, met alle gevolgen van dien.
- etc.,

Voorbeelden kunt u bij de ASV melden. Ook punten die hier nog niet genoemd zijn, maar waarvan u denkt dat ze van belang kunnen zijn, kunt u in uw eigen woorden vermelden. Tevens zullen wij het zeer op prijs stellen wanneer u eveneens in wil gaan op de consequenties voor u als schipper van de uitvoering van de technische eisen.

Als individuele schipper kunt u uw beklag doen bij ILT en/of NBKB, daar wordt vanuit het ministerie van Infrastructuur en Milieu ook om gevraagd. Echter, samen staan we sterker en om die reden willen wij alle door u aangedragen voorbeelden bundelen in het eerder genoemde Zwartboek CCR-eisen. Wij hebben hiermee tot doel ILT en beleidsmakers op de hoogte te stellen van het feit dat, de wijze waarop de regelgeving nu wordt toegepast (m.n. de overgangsbepalingen ROSR) tot nog meer onbegrip kan/zal leiden voor het met terugwerkende kracht doorvoeren van technische eisen voor nieuwbouw op bestaande schepen.

Wilt u uw medewerking verlenen aan het samenstellen van een Zwartboek CCR-eisen? Kijk dan op www.algemeeneschippersvereniging.nl voor meer informatie en het invulformulier.

Bestuur en denktank ASV.
Voor schippers, door schippers

"Overigens wil de ASV erop wijzen dat het opleggen van (ongefundeerde) nieuwbouweisen aan bestaande schepen (CCR) leidt tot koude sanering van dat segment schepen waar al een tekort aan is"

Brief van voorzitter BLN-Koninklijke Schuttevaer.

Als reactie op zijn rede tijdens het Schuttevaercongres 2014 (welke ook in diverse media is gepubliceerd) heeft de ASV de voorzitter van BLN-Koninklijke Schuttevaer een brief toegestuurd (zie ASV nieuwsbrief juni 2014 "Aan de voorzitter van BLN-Koninklijke Schuttevaer". Als antwoord is onderstaande brief ontvangen :

Rotterdam, 23 juli 2014
Briefnr. 652

Geacht bestuur,

In uw brief wijst u op een passage in mijn jaarrede van 5 juni jl. te Doorwerth. Kennelijk voelt u zich aangesproken door mijn rede. Omdat de naam ASV nergens in mijn rede wordt vermeld zou daar geen reden voor moeten zijn. Er zijn, naast de ASV, immers ook andere groepen actief in onze sector. Ik heb uw organisatie niet expliciet bedoeld, maar maak wel van de gelegenheid gebruik om het volgende met u te delen:

Voor zover het huisvuil- en ROSR-dossier betreft verschilt de aanpak van uw organisatie van die van ons en de overige. Dit, terwijl de einddoelen van alle organisaties vrijwel hetzelfde zijn. Het zou toch zoveel zinvoller en productiever zijn wanneer u uw activiteiten ondersteunend zou laten zijn aan onze gezamenlijke inspanning. Het speelveld in de binnenvaart beschouw ik als te klein om te strijden om de gunsten van de achterban. Wanneer sprake zou zijn van een krachtenbundeling zouden wij samen veel effectiever kunnen zijn en meer resultaten kunnen bereiken.

Wij zijn het met U eens dat de regeling, eenzijdig door Nederland georganiseerd, een groot risico met zich meebrengt door mogelijke regelingen van de andere Landen. Dit neemt niet weg dat de inzet zoals wij die besloten hebben ook resultaat heeft bereikt. Anders was de uitkomst voor de binnenvaart nog veel slechter geweest. Indien wij niet hadden onderhandeld over het huisvuildossier zou nu sprake geweest zijn van een nog duurdere regeling met nog minder bakken. En nogmaals, samen hadden wij wellicht meer kunnen bereiken, zowel in Nederland en in de opmaak ook op internationaal niveau.

Wij zijn positief over het moratorium dat Minister Schultz bereikt heeft in het kader van de ROSR-overgangseisen, zeker ook in het Licht van de nieuwe mogelijkheden om nu een aantal onzinnige eisen van tafel te krijgen.

Met het uitstel is in ieder geval niets verloren. Of de sector er ook mee gaat winnen ligt in de toekomst besloten, maar dat hangt nu deels ook van onszelf af. Alles blijven afwijzen levert in dit geval ook niets op. Overigens heeft de ASV, op het op grond van crisisoverweging in 2010 verkregen uitstel van de toenmalige eisen en de beperking tot 2500 euro, wel positief gereageerd.

Onze beide organisaties staan ervoor om resultaten te boeken voor onze leden. Het zijn namelijk onze leden die het moeilijk hebben om te overleven en tegelijk geconfronteerd worden met oplopende kosten (en minder service en faciliteiten van de overheden en vaarwegbeheerders).

Het is ons doel obstakels in wetgeving en infrastructuur weg te nemen die ons in onze bedrijfsuitoefening en exploitatie zouden kunnen belemmeren. Onze methode hoeft de uwe niet te zijn, maar we zouden wel respect moeten kunnen opbrengen voor elkaars inzet, expertise en behaalde resultaten, ook al zijn die niet altijd wat we ervan verwacht hadden.

Ik zou graag binnen het kader van BLN de hand willen reiken naar een betere samenwerking. Indien wij niet in staat zijn gezamenlijk effectief op te treden lopen we het risico te worden gemarginaliseerd. Dit toont geen respect voor de zware omstandigheden waaronder onze leden moeten werken en de bedreigingen voor de continuïteit van de ondernemingen.

Wij hopen op een positieve reactie,

Met vriendelijke groet,

Eric Schultz, voorzitter BLN-Koninklijke Schuttevaer.

Soms is IOAZ een mooie oplossing

*door Lilian van Hiele,
Steunpunt Binnenvaart*

Er was een tijd dat je schip je pensioen was, maar dat geldt helaas voor steeds minder mensen. Veel oudere schippers tobben dan ook over het moment dat ze kunnen stoppen met varen. In het vorige magazine spraken we over de verhoging van de AOW leeftijd en het verdwijnen van de partnertoeslag AOW. Maar hoe overbrug je, als je wilt of moet stoppen, de periode tot je AOW? Hoe kom je als oudere ondernemer aan een inkomen als je wegens ziekte of andere narigheid niet meer kunt varen. Of als de bank niet meer wil investeren als de motor eruit loopt of er klasse gemaakt moet worden?

Dan kun je, om in je onderhoud te voorzien, een beroep doen op de bijstand. Maar je komt in principe pas in aanmerking voor bijstand als je daadwerkelijk woont op het adres waar je bij de burgerlijke stand staat ingeschreven en als echtpaar niet meer dan € 11.700 euro vermogen hebt. Voor een alleenstaande is dat € 5.850. Dat betekent dat je eventueel eigen vermogen dus eerst 'op moeten eten'. Ook je schip wordt als vermogen gezien, dus dat zal dan eerst verkocht of gesloopt moeten worden.

Voor ondernemers van 55 jaar en ouder is er nog een mogelijkheid. De IOAZ, de Wet Inkomensvoorziening Oudere en gedeeltelijk Arbeidsongeschikte gewezen Zelfstandigen. In de IOAZ krijg je ook maandelijks een bijstandsuitkering, maar om er voor in aanmerking te komen hoeft je niet eerst je (hele) eigen vermogen op te eten. Je mag € 128.547 eigen vermogen hebben, plus € 117.058 voor (aanvullende) pensioenvoorzieningen (norm januari 2014). Er gelden allerlei voorwaarden voor de IOAZ. Je moet bijvoorbeeld 55 jaar of ouder zijn en zeker tien jaar als zelfstandige gewerkt hebben. De lastigste voorwaarde is de 'inkomenseis'. Je komt pas in aanmerking voor een IOAZ-uitkering als de gemiddelde winst uit het bedrijf van beide partners opgeteld, de laatste drie jaar, onder de € 21.115 bruto per jaar lag. Dat is niet veel, maar het gaat om het gemiddelde van drie jaar en als daar door ziekte, reparaties of de crisis een of meerdere slechte jaren tussen zitten, val je al snel binnen die norm.

Omdat 2011 bij de meeste binnenvaartondernemers een 'goed' jaar was, lukte het de afgelopen tijd vaak niet om mensen in de IOAZ te krijgen. Inmiddels is het 2014 en kan er naar de gemiddelde inkomsten over 2012, 2013 en 2014 worden gekeken. Zeker in geval van lang stil liggen wegens ziekte of andere problemen zou de IOAZ dan voor oudere ondernemers een oplossing kunnen zijn om de periode tot de eerste AOW/pensioenuitkering te overbruggen.

In bijzondere gevallen kun je zelfs overwegen het schip de laatste maanden van 2014 al vast stil te leggen om zo aan dat gemiddelde maximuminkomen te komen. Want nogmaals, wie in andere gevallen een beroep op de bijstand wil doen moet eerst het bedrijf beëindigen en het 'eigen vermogen opeten'. Best triest na een leven hard werken!

IOAZ moet, vóór dat het bedrijf wordt beëindigd, worden aangevraagd bij de gemeente waar je staat ingeschreven. Tussen de aanvraag en het moment waarop het bedrijf stopt mag maximaal 1,5 jaar zitten. Voor meer informatie over de IOAZ kunt u terecht bij uw boekhouder, uw adviseur of bij Lilian van Hiele van Steunpunt Binnenvaart (e-mail: steunpuntamvv@hetnet.nl /tel: 0620-112319).

Langer doorvaren nu partnertoeslag verdwijnt

*door Lilian van Hiele,
Steunpunt Binnenvaart*

De partnertoeslag AOW verdwijnt. Nu krijgen echtparen waarvan de vrouw geen, of een laag inkomen heeft, op het moment dat haar partner AOW ontvangt nog (gedeeltelijke) partnertoeslag. Dat verandert 1 januari 2015. Dat was al heel lang bekend, maar in combinatie met de verhoging van de AOW- en pensioenleeftijd kan dat forse consequenties hebben. Financieel, maar wellicht ook voor het moment dat oudere ondernemers kunnen stoppen met varen.

Er was een tijd dat je schip je pensioen was, maar dat geldt helaas voor steeds minder mensen. Niet iedereen heeft voldoende pensioen en/of spaargeld en er zijn, ook in de binnenvaart, mensen die straks echt afhankelijk zijn van de AOW (Algemene Ouderdomswet). Dat is nu voor één persoon netto € 718,52 per maand. Als de jongere partner zelf geen inkomsten heeft, komt daar op dit moment nog partnertoeslag bij en krijgt een echtpaar netto € 1314,77 per maand. Na 1 januari verandert dat en krijgt de partner pas AOW op het moment dat die zelf de pensioengerechtigde leeftijd heeft bereikt.

Die pensioengerechtigde leeftijd wordt de komende jaren stapsgewijs verhoogd. Bij veel echtparen is de man een aantal jaren ouder dan de vrouw, waardoor zij veel later AOW krijgt dan haar man. Een voorbeeld: de man, geboren in april 1950, krijgt als hij 65 + 3 maanden is, dus eind juli 2015 AOW. Alleen voor hemzelf. Zijn vrouw, geboren in februari 1955, krijgt door de verhoging van de AOW-leeftijd pas AOW als ze 66 jaar + 6 maanden is. Zij krijgt dus pas AOW in augustus 2021. In die tussen liggende periode krijg je maar één keer AOW, nu € 718,52 per maand. Als je een aantal jaren in het buitenland hebt gewerkt, is dat nog minder. Daar valt, als je verder geen pensioen of spaargeld hebt, nauwelijks van te leven. Al kun je in dat geval nog wel huur- en/of zorgtoeslag krijgen.

Inmiddels ligt er een voorstel de AOW-leeftijd nog verder te verhogen. De vrouw in het voorbeeld zou dan pas AOW krijgen als ze 67 is. Dat voorstel moet nog door de Eerste en Tweede Kamer, maar de kans is groot dat het wordt aangenomen.

Probleem is dat veel mensen niet weten of zich niet realiseren dat de wet- en regelgeving is veranderd en daardoor wellicht langer door moeten varen. Wellicht zelfs tot het moment dat ook de partner AOW krijgt. Hoe zit dat bij u? Kunt u, indien dat financieel nodig is langer doorvaren? Houdt u dat vol? Tot wanneer zit er SI op het schip? Is er geld om te keuren? Allemaal zaken om toch eens over na te denken of met uw boekhouder of adviseur te bespreken.

En om het nog ingewikkelder te maken. Na 1 januari 2015 krijgen partners van AOW-ers alleen nog partnertoeslag als zij voor 31 december 2014 de hele of gedeeltelijke AOW-toeslag kregen. Heeft één van u beiden AOW, bent u, ook omdat het schip niet te verkopen is, nog aan het varen en ontvangt de jongste partner door dat inkomen geen partnertoeslag?

Neem dan contact op met uw boekhouder om te kijken of er wellicht iets kan worden aangepast. Anders krijgt de jongste partner na 1 januari 2015 nooit meer partnertoeslag en krijgt die pas AOW als die zelf de AOW-gerechtigde leeftijd heeft bereikt. Dat kan tienduizenden euro's schelen!

Neem voor meer informatie contact op met uw boekhouder, uw adviseur of met Lilian van Hiele van Steunpunt Binnenvaart (e-mail: steunpunt amvv@hetnet.nl / tel/: 0620-112319).

Chapeau voor La Glissoire.

Onderstaande stuk is geschreven door ASV-voorzitter Sunniva Fluitsma en bij verschillende vakbladen ingezonden. Dit n.a.v. een krantenartikel in de Scheepvaartkrant nr. 785 "La Glissoire klaagt problemen Rhône aan".

Hoeveel jaar is het nu al dat er in het wegtransport en de binnenvaart geluiden opgaan dat de 'vrije markt' zo niet langer kan? In Frankrijk zien we de uitwassen misschien extra uitvergroten bij de schippers die de route Rhône-Saône varen. Die worden door de bevrachters geboycot als ze iets durven zeggen over hun, in 'de vrije markt' door bevrachters gedicteerde tarief en liggen nu al maanden stil. Een kleine bond durft zijn nek uit te steken en daar iets van te zeggen.

Deze bond heet La Glissoire. Dat betekent wrijfhout en is een juiste benaming voor een bond die probeert de klappen voor de schippers op te vangen.

Dat dit maar moeizaam wil lukken heeft meerdere oorzaken. We weten allemaal dat in deze 'vrije markt' alle machten teweer worden gesteld tegen degenen die proberen het leven van een kleine zelfstandige leefbaar te houden (of weer te maken). Maar daarnaast is het zo, dat binnen het Franse systeem iedere schipper verplicht lid is van een overkoepelende bond, het CNBA. Omdat het CNBA 'alle schippers' vertegenwoordigt, kan het CNBA zelden stelling nemen, vindt men zelf. Zie hier hoe een systeem werkt waarbij een bond een semi-overheidsorgaan wordt met functionarissen die jarenlang blijven zitten op sleutelposities, zeker wetend dat de inkomsten blijven binnenkomen, want de leden kunnen niet opstappen. Slim aangepakt, vanuit de Franse staat gezien, om mensen stil te krijgen. Zo is het CNBA dus een tandeloze bond geworden en kunnen uitspraken daarvan ons niet verbazen: 'La Glissoire moet niet zo'n onrust stoken'.

Respectloos

Onrust stoken? La Glissoire benoemt wat al zo lang benoemd had moeten worden. Alle schippers die nu en in het verleden te maken hebben gehad met de praktijken van de bevrachters in Zuid-Frankrijk, weten dat schippers er totaal respectloos worden behandeld. Dat, als ze bijvoorbeeld ligdagen claimen, ze worden geboycot. Het is het gebied waar de schipper niets te vertellen heeft. Er worden geen ligdagen uitbetaald bij wind of regen staat er in je charter. Take it or leave it, alle risico's voor de schipper. Ja, je hebt keus, je kunt de reis ook niet doen.

De kleinste schepen kunnen nog naar een ander gebied (als die vaarwegen tenminste open zijn, want door gebrek aan onderhoud..., maar dat is een ander verhaal). Maar de grotere schepen zitten gevangen in het Rhônedal en dat weet de bevrachter heel goed.

Diep respect dus voor wie de rol van de bevrachters in het zuiden durft aan te kaarten. Wij hebben La Glissoire leren kennen als een bond die verder kan denken dan het belang van de eigen leden. Zij kwam, net als de Belgische bond Ons Recht, samen met ons op voor een betere positie voor de particuliere binnenvaart in Europa. De heer Delhay heeft een gloedvol betoog gehouden voor de Europese Commissie, waarbij hij uitlegde hoe afhankelijk de particuliere binnenvaart is gemaakt van machten waar zij zich nooit tegen teweer kan stellen. Ook kwam La Glissoire op tegen de CCR (overgangs)eisen. En dat terwijl de Fransen daar zelf geen last van hadden en hebben. Maar dit 'wrijfhout' kon verder kijken dan het eigen belang op korte termijn. Het begreep dat we een gezamenlijk belang hebben.

Inmiddels is Delhay zijn schip kwijt, die kreeg al lang geen werk meer. Maar dat heeft hem de mond niet gesnoerd. Chapeau, monsieur Delhay et monsieur Claey's, chapeau La Glissoire! Waren er meer zo moedig, dan kwamen we een stuk verder.

Plenaire voorjaarszitting 2014 van de CCR. (Persbericht CCR)

Straatsburg, 16 juni 2014 – Op 12 juni heeft in Straatsburg onder voorzitterschap van mw. Gijsbers, hoofd van de Nederlandse delegatie, de plenaire voorjaarszitting van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) plaatsgevonden.

Economische situatie van de Rijnvaart

De licht stijgende tendens in het vervoer van goederen over de Rijn, die de afgelopen drie jaar kon worden vastgesteld, heeft zich in de loop van 2013 voortgezet. Wanneer men ook de resultaten op het Nederlandse gedeelte van de rivier meetelt, werd in 2013 in totaal 332 miljoen ton over de Rijn vervoerd.

De verdeling van het vrachtvervoer over de drie belangrijkste segmenten, droge bulkgoederen, vloeibare bulkgoederen en containers, is de laatste tien jaar vrijwel constant gebleven.

Naar verwachting zullen de perspectieven, die voor het lopende jaar en voor volgend jaar wijzen op een toename van de vervoerde hoeveelheden, opnieuw gerealiseerd worden. De positieve dynamiek wordt echter door de aanhoudende overcapaciteit en stagnerende vrachtprijzen afgezwakt. Een echte verbetering van het omzetcijfer zal pas bereikt kunnen worden wanneer de vervoerde hoeveelheden duidelijk toenemen.

Wijziging van een aantal overgangsbepalingen in het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn

In het licht van de moeilijke economische situatie waar de binnenvaart nog steeds mee te kampen heeft, hebben de CCR en de Europese Commissie vastgesteld dat een moratorium (een opschorting van de einddatum) voor bepaalde overgangsbepalingen van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn een mogelijke maatregel is om de binnenvaart tegemoet te komen bij het overwinnen van de moeilijkheden.

De CCR heeft daarom besloten de termijnen van bepaalde overgangsbepalingen van 2015 tot 2020 te verlengen (zie de bijlage voor de vakpers). De opschorting van de inwerkingtreding van deze bepalingen stelt de delegaties niet alleen in staat nader onderzoek te doen en alternatieve oplossingen voor te stellen zonder afbreuk te doen aan het fundamentele doel van een verdere verhoging van de veiligheid in de binnenvaart en voor de bemanning aan boord, maar schept tevens de mogelijkheid met alle betrokken stakeholders van gedachten te wisselen. De CCR hoopt dat de internationale brancheorganisaties voor de Europese binnenvaart ook van hun kant de nodige initiatieven zullen ontplooiën om een bijdrage te kunnen leveren aan de bovengenoemde onderzoeken.

De CCR is van mening dat een uitstel van de termijnen de veiligheid en het milieuvriendelijke imago van de binnenvaart niet zal aantasten.

Eisen voor Inland ECDIS-apparaten in informatiemodus

Tijdens de najaarszitting in december 2013 heeft de CCR een verplichting ingevoerd voor de uitrusting van de schepen met een Inland AIS-apparaat, samen met een Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus (of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem). Deze maatregel is bedoeld ter verhoging van de veiligheid en voor een betere verkeersafwikkeling in de Rijnvaart.

De eisen die gesteld worden aan Inland ECDIS-apparaten in de informatiemodus, of aan vergelijkbare apparatuur voor de weergave van de kaarten, zijn inmiddels nader uitgewerkt. Er zijn minimumvereisten en aanbevelingen opgesteld voor de in de binnenvaart gebruikte elektronische kaarten en voor de toestellen en software die nodig zijn voor de weergave van de kaarten. Deze eisen en aanbevelingen zijn tevens bedoeld als aansporing voor het bedrijfsleven om apparatuur aan te schaffen die voldoet aan de Inland ECDIS-standaard. De CCR is van mening dat alleen deze uitrusting zich op den duur op de markt zal doorzetten.

Integratie van de binnenvaart in de logistieke ketens

Gezien het belang van een betere integratie van de binnenvaart in de logistieke transportketens naar het achterland van de zeehavens en binnen de continentale transporten, heeft het Economisch comité van de CCR deze problematiek geanalyseerd. Op grond van dit onderzoek zijn diverse maatregelen in kaart gebracht die door verschillende particuliere partijen en overheden getroffen zouden moeten worden.

Zo wordt bijvoorbeeld aangeraden om specifieke obstakels voor de coördinatie en samenwerking tussen de verschillende schakels van de logistieke keten uit de weg te ruimen, zodat met name de co-modaliteit tussen de binnenvaart en het spoor kan worden verbeterd. De efficiency zou kunnen worden verhoogd door een betere aansluiting op lokaal vervoer naar de eindbestemming, terwijl tegelijkertijd de binnenvaart beter ingepast zou moeten worden in de Europese transportcorridors. Een beter gebruik van de beschikbare financiële middelen door de binnenvaart zou kunnen worden bereikt door te zorgen voor adequate randvoorwaarden. Een betere kijk op wat binnen de logistiek nodig is qua vereisten ten aanzien van de binnenvaartinfrastructuur en de beschikbaarheid daarvan, alsmede het gebruik van de River Information Services (RIS) in de binnenvaart, wordt eveneens van groot belang geacht. De attractiviteit van de binnenvaart en alles wat bereikt is op het vlak van de milieubescherming en de duurzame ontwikkeling in de binnenvaart zijn gebieden die naar buiten toe een versterkte communicatie behoeven.

De CCR streeft vooral naar een nauwere betrokkenheid bij de werkzaamheden die gaande zijn, waardoor alle lopende activiteiten met elkaar verstrengeld kunnen worden. Verder wil de CCR in overleg met haar partners en met de diverse betrokken partijen in de toekomst concrete initiatieven ontplooiën om bij te dragen aan de uitvoering van de vereiste maatregelen.

Nieuwe benoemingen bij de Kamer van Beroep

Na het vertrek van de Belgische rechter Hermann Craeybeckx en de Franse rechter Hélène Abelson-Gebhardt, heeft de Centrale Commissie voor de Kamer van Beroep de volgende rechters benoemd:

- De heer Paul DE BAETS (België), Raadsheer bij de Hof van Beroep te Antwerpen en plaatsvervangend president van de vierde zeevaartkamer, als plaatsvervangend rechter;
- De heer Antoon VERSTREKEN (België), tot nu toe plaatsvervangend rechter, als rechter voor de periode van 12 juni 2014 tot 31 december 2015;
- De heer Jean-Marie WOEHLING (Frankrijk), voormalig secretaris-generaal van de CCR en voormalig president van de administratieve rechtbank te Straatsburg, als rechter voor de periode van 1 juli 2014 tot 31 december 2015.

Over de CCR (www.ccr-zkr.org)

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart is een internationale organisatie die een essentiële rol speelt bij het bepalen van de regelgeving voor de Rijnvaart, op technisch, juridisch, economisch, sociaal en ecologisch vlak. Zij stelt daarbij altijd de efficiëntie van de Rijnvaart, de veiligheid, de sociale dimensie en het respect voor het milieu voorop. Vandaag de dag houdt de Centrale Commissie zich niet langer uitsluitend met de Rijnvaart bezig, maar ook met de Europese binnenwateren in ruime zin. Zij werkt nauw samen met de Europese Commissie en met de andere riviercommissies en internationale instellingen.

Contact

Secretariaat van de CCR

Palais du Rhin

2, Place de la République

67082 Straatsburg

+33 (0)3 88 52 20 10 / ccnr@ccr-zkr.org

OPINIE: 'Uitstel CCR-eisen is een doekje voor het bloeden'

Door Sunniva Fluitsma
Voorzitter ASV

Op verschillende plekken lezen wij tevreden reacties van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en collega-bonden op het 'uitstel scheepseisen op de Rijn'. Eindelijk goed nieuws zullen velen hebben gedacht, maar zij komen bedrogen uit.

Vijf jaar uitstel van de CCR-eisen? Niets is minder waar. Zelfs voor de bepalingen waarover nu overeenstemming is bereikt is het nog niet zo eenvoudig en geldt het uitstel niet voor alle gevallen. 'Waarom nu weer zo negatief?', denkt u misschien. Iedereen die ik tegenkom feliciteert ons tenslotte met het bereikte resultaat. Dat is leuk, maar ook gevaarlijk, want schippers denken echt dat de regels vijf jaar zijn uitgesteld. Maar wie de CCR-stukken leest, ziet hoe beperkt dat uitstel is.

'Dit is een begin', horen wij. En inderdaad: de CCR voelt zich gedwongen te bewegen en dat is positief. Maar op deze manier is het lang niet genoeg. Bovendien is er geen zicht op vervolgstappen, dus is helemaal geen sprake van 'een begin'. Sterker: volgens secretaris-generaal Van der Werf van de CCR is dit het maximaal haalbare, want ze 'hadden het voor de poorten van de hel weggesleept'. Dus maakt u zich geen illusies; hiermee moeten we het doen. Met een doekje voor het bloeden dus, want wat houden de aanpassingen nu helemaal in? Die gelden slechts voor een handjevol ROSR-eisen. Bovendien gaat de CCR hierbij volledig voorbij aan alle regelgeving die al sinds 2010 geldt en waarvoor veel schippers gebruik hebben gemaakt van de crisis-hardheidsclausule, of in 2009 hun schip hebben laten keuren. Die komen dus nu uiterlijk in 2019 in problemen.

Motie Graus

Als de minister echt iets had gewild, dan had ze de motie Graus uitgevoerd. Die motie, waarin de minister wordt gevraagd te zorgen dat de nieuwe ROSR-eisen niet langer gelden voor bestaande schepen tot 86 meter, is door alle politieke partijen in de Tweede Kamer aangenomen. Dat was écht een begin geweest. Dan had Nederland de CCR-landen laten zien dat wij niet langer (als enige) een essentieel deel van onze vloot om zeep willen helpen. En dan was er ook kans geweest om die regels aan de orde te stellen met betrekking tot de grotere tonnenmaten.

Het niet uitvoeren van die motie had ook op woede moeten rekenen van onze collega-bonden. Dat was heel wat reëler geweest dan deze blijdschap om een dooie mus. Want intussen weten we dat alleen al dit jaar zo'n 180 schepen worden gesloopt, grotendeels in de tonnenmaten die we niet kunnen missen. Dat drama gaat maar door. En dan lees ik dat we tevreden zijn, terwijl we vanuit de CCR zelf weten dat de regels juist zijn bedacht om te zorgen voor een koude sanering. Pure opzet dus.

CCR gaat door

Hoe kan sprake zijn van blijdschap als we weten dat er ook nog steeds eisen bijkomen? Denk bijvoorbeeld aan de reling- en AIS-plicht. De CCR-machine, waar het ministerie deel van uitmaakt, blijft regels verzinnen die steeds dieper de vrijheid van schippers aantast onder het mom van veiligheid.

De ASV-petitie, met zo'n 1000 ondertekenaars, heette niet voor niets: Stop de CCR. Maar ook al die handtekeningen legt men naast zich neer.

De vraag voor ons allemaal is: wat nu? Kennelijk komen we er niet met keurige petities, vragen in de Tweede Kamer, aangenomen moties en brieven van de ESO ondersteund door de EBU waarin men bij de CCR aandringt op het terugkeer naar de regel dat nieuwe eisen gelden bij om-, ver- of nieuwbouw. Dit jaar wordt het groot feest. De CCR bestaat 200 jaar. Wij moeten ons maar eens gaan bezinnen over hoe dat 'feest' moet worden gevierd.

Uitsluitel CDNI orgaan aangaande ingediende klacht bij CCR

Geachte heer van der Werf,

Naar aanleiding van uw brief d.d. 15 mei 2014 betreffende 'Klacht ingesteld tegen de Nederlandse regering, uw brief van 27 februari 2014' richten wij ons tot met het volgende:

Inmiddels zijn er bijna twee maanden verstreken na betreffende brief.

In uw brief heeft u te kennen gegeven dat de uitvoerend secretaris van het CDNI-verdrag de ASV op korte termijn zal berichten over de opgevoerde kwestie. Tot dusver heeft de ASV nog geen bericht mogen ontvangen.

Betreffende passage uit uw brief;

"De beantwoording van uw eerder genoemd schrijven is enigszins aangehouden in verband met nog lopend beraad over de door u opgevoerde kwestie. De uitvoerend secretaris van dat verdrag zal u binnenkort nader berichten".

Naar wij hebben vernomen heeft er onlangs (26 juni jl.) een conferentie plaatsgevonden van Verdragsluitende Partijen. Wij willen u derhalve op dit moment verzoeken op korte termijn de ASV nader te berichten over de uitkomsten van het beraad dat op 15 mei in uw schrijven nog lopende was.

In afwachting van uw bericht verblijven wij,

Hoogachtend,

Namens de ASV

Ron Breedveld
Vicevoorzitter
+31 653 801 460

Naar aanleiding van bovenstaand schrijven heeft de ASV de volgende brief mogen ontvangen:

Straatsburg, 18 juni 2014

Geachte mevrouw Fluitsma,

Met uw schrijven van 27 februari 2014 heeft u bij de CCR een klacht ingesteld in een kwestie die terugvoert naar de uitvoering van het CDNI-verdrag door Nederland, die vervolgens aan het secretariaat van het CDNI-verdrag is voorgelegd.

In dit kader kan ik u met de instemming van de verdragsluitende partijen mededelen dat het CDNI-verdrag geen klachtrecht voorziet.

Wij raden dan ook aan de opgevoerde kwestie op nationaal niveau te behandelen. In de verwachting u hiermede van dienst te zijn, met vriendelijke groet en hoogachting,

Katrin Moosbrugger

Meer informatie over deze kwestie is terug te vinden in het huisvuildossier op de website van de ASV: www.algemeeneschippersvereniging.nl

Uitkomst gesprek directeur Maritieme Zaken

Zoals bericht in de laatste nieuwsbrief in het onderwerp “Geen verslag van de CCR voorbespreking” zijn Sunniva Fluitsma en Ron Breedveld op gesprek geweest bij de directeur Maritieme Zaken en het hoofd Binnenvaart van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Dit gesprek heeft plaatsgevonden op 20 juni jl. Het was een open gesprek waarbij de gesprekspartijen het volgende zijn overeengekomen:

- Het ministerie zal duidelijker aangeven welke stukken vertrouwelijk zijn en welke niet. De vertrouwelijke stukken worden door de ASV niet verspreid buiten de eigen kring (bestuur en degenen die betrokken zijn bij de voorbereiding van het overleg).
- Besluiten die definitief zijn, zijn openbaar en kunnen door de ASV worden gepubliceerd
- De ASV heeft aangeboden het volgende verslag vooraf in te sturen voor inzage en reactie
- Een verslag van het overleg vindt het ministerie niet bezwaarlijk, mits:
- Geen ambtenaren bij naam genoemd worden;
- duidelijk onderscheid gemaakt wordt tussen feitelijk verslag van de vergadering en commentaar of opvattingen van de ASV;
- geen details over onderhandlungsstrategie en vertrouwelijke agendaonderwerpen opgenomen worden.

Bij de gesprekspartners is er de wens om het overleg tussen de partijen op een constructieve manier voort te zetten. De desbetreffende vertegenwoordigers hebben het overeengekomen teruggekoppeld naar de denktank. De denktank is akkoord gegaan met de overeengekomen punten.

Overleg met BLN

De afgelopen periode heeft er regelmatig overleg plaatsgevonden tussen BLN en de ASV. Dit overleg vond plaats tussen Hester Duursema (directeur BLN) en mijzelf namens de ASV, waarbij beide partijen ook anderen (varende schippers) aan het overleg lieten deelnemen. Vanuit de ASV was Ron Breedveld degene die bij de gesprekken aanwezig was. Buiten deze gesprekken om is er ook een, steeds intensiever e-mailcontact geweest met Hester Duursema. Deze contacten hadden vooral te maken met duidelijk maken waar we voor staan, welke problemen we gezamenlijk aan kunnen pakken en hoe we dat willen gaan doen.

We hebben een open oor gevonden en het is heel erg hoopgevend dat we nu echt over de gezamenlijke problemen hebben kunnen spreken zonder op welke manier dan ook de hakken in het zand te zetten. De inhoud van de gesprekken en de mails was vooralsnog vooral gericht op het behoud van de diversiteit van de vloot (kleine schepen). Daarbij komen specifiek de oorzaak en de gevolgen van de CCR eisen aan bod en hoe we daar mee om kunnen gaan. We hopen en verwachten dat we op dit dossier tot een vruchtbare samenwerking kunnen en zullen komen. Mede dankzij de positieve inzet van Hester Duursema zoals wij dat tot nu toe hebben mogen ervaren.

Sunniva Fluitsma

De schipper geeft na belading een cognossement af

Door een denktanklid van de ASV

Bij diverse laadinstallaties wordt na belading van het origineel en de kopie cognossementen mee gegeven.

Op zich heel handig hoef je natuurlijk nooit te wachten op lossing als het cognossement niet aanwezig is.

Maar nu komt het. Ze vragen vaak ook een papier te tekenen waarin instaat dat je het origineel cognossement hebt ontvangen en deze afgeeft aan de ontvanger.

Dat is de wereld op zijn kop. Als er al iemand moet tekenen voor ontvangst is dat de afzender, immers de cognossementen worden uit mijn naam uitgegeven!!!!

Dit kan vervelende situaties opleveren, immers nu wordt jij (als schipper) ook verantwoordelijk voor de afgifte aan de ontvanger en dat is niet terecht. Op zich is het ook geen probleem om het cognossement mee te nemen en daar af te geven natuurlijk, maar er is op de losplek meestal niemand die tekent dat jij deze daar hebt afgegeven. Ik zie het als een service om dit voor hen te doen, maar dan moeten ze niet de verantwoordelijkheid bij mij neer leggen.

Want wat is je juridische positie als de bewuste papieren zoek zijn en je wel hebt getekend voor ontvangst en niks hebt om te bewijzen dat je dit netjes hebt afgegeven, bij de wetenschap dat deze papieren de waarde van de lading vertegenwoordigen(en kan zomaar miljoenen zijn).

Dus niet doen. Hooguit kun je een krabbel zetten voor ontvangst maar wel met de vermelding dat je niet verantwoordelijk kan worden gesteld voor deze papieren.

De schipper geeft na belading een cognossement af. Zo hoort het, maar uit gemakzucht van onze kant is dit in de loop van de vele jaren verwaterd. We laten het kantoor waar je laadt of bevrachter dit doen en tekenen die eventueel dan. Maar uit naam van ons wordt die dan opgemaakt en wij mogen dan ook bepalen wat erop staat.

Als je het dan ook niet eens wordt kun jij deze zelf opmaken en tekenen en afgeven aan de afzender van de lading. Vervolgens stuurt hij deze naar diegene die de lading heeft betaald.

Als de ontvanger het cognossement dan aan jou kan laten zien is dat het bewijs dat het is betaald en hij de eigenaar van de lading is, en kun jij de lading gaan lossen.

En niet eerder. Er bestaat immers de kans dat je het bij een verkeerde afgeeft en daar ben jij verantwoordelijk voor.

Het schip is nu eigenlijk altijd eerder op de bestemming dan het cognossement. Zeker als het om een binnenlandse reis gaat. Als je dan een getekend cognossement hebt afgegeven op de laadplaats neem je wel een risico als je wel al vast lost en er is geen cognossement. Maar iedereen (en terecht) wil natuurlijk ook direct lossen. En meestal gaat dit natuurlijk ook goed. Maar besef wel, welk risico je neemt. Als je dus niks hebt getekend op de laadplaats wat bv. ook veel in het veevoeder gebeurd heb je dit risico niet.

Het systeem van vrachtbrieven (4 kopieën onder elkaar, wat ook in het wegvervoer gebruikt wordt) is volgens de ASV veel handiger en veiliger voor de schippers.

En net zo als elk bedrijf/persoon die iets over juridische zaken opschrijft, geldt ook dat hier natuurlijk geen rechten aan ontleed kunnen worden. Het is alleen bedoeld om in gewone taal u uit te leggen hoe het ongeveer werkt en elkaar voor juridisch problemen te behoeden.

Bron: Wikipedia

Cognossement

Een cognossement of beurtvaartadres is een eigendomsdocument, dat wordt opgesteld en verstrekt, oorspronkelijk door een schipper, later een scheepvaartmaatschappij en is een verklaring dat in het cognossement omschreven goederen zijn geladen. Bij aankomst dient het cognossement als

eigendomsbewijs, waar het meestal aan de nieuwe eigenaar van de goederen wordt overhandigd (dit ontvangstbewijs wordt soms ook stuurmansreçu genoemd) in ruil voor een wissel. De goederen kunnen dan na overlegging van het cognossement in ontvangst worden genomen.

Functies

- 1. Een cognossement heeft drie belangrijke functies:*
- 2. Ontvangstbewijs van de goederen: vanaf het ogenblik dat de goederen aan boord zijn ontvangen, tekent de kapitein of scheepsagent het cognossement.*
- 3. Bewijs van de voorwaarden van de vervoersovereenkomst: de gedetailleerde voorwaarden van de overeenkomst bevinden zich op de keerzijde van het cognossement.*
- 4. Titel die recht geeft op afgifte: men moet een origineel cognossement kunnen voorleggen om de geleverde goederen in de haven van bestemming te kunnen opeisen. Zelfs in het geval van een naamcognossement.*

Aantal exemplaren

Van elk cognossement worden 4 exemplaren opgesteld. Eén exemplaar wordt door de bevrachter ondertekend en is voor de kapitein. De 3 andere exemplaren worden door de kapitein ondertekend en zijn voor de bevrachter, de geadresseerde en de rederij. Op het exemplaar voor de geadresseerde staat ORIGINAL en dit is het enige verhandelbare exemplaar. Na het ondertekenen geeft de kapitein de ORIGINAL aan de bevrachter en hij stuurt deze op naar de geadresseerde.

Soorten

- Volgens overdraagbaarheid:*
- Cognossement op naam: Alleen de aangeduide persoon kan de goederen in ontvangst nemen.*
- Cognossement aan toonder: Iedereen met het cognossement kan de goederen in ontvangst nemen.*
- Cognossement aan order: Het cognossement kan aan derden overgemaakt worden via een eenvoudig endossement.*
- Volgens garanties*
- Schoon cognossement: Op het cognossement staan geen clausules die op schade van de goederen wijzen.*
- Vuil cognossement: Op het cognossement staan beperkende clausules.*
- Waarborgbrief: De bevrachter stelt een waarborgbrief op zodat men niet alle clausules op het cognossement moet zetten. Deze waarborgbrief zorgt ervoor dat de kapitein en de bevrachter geen verantwoordelijkheid meer hebben.*

Documentaire ZDF over uitstoot van roetdeeltjes door scheepvaart

Enige tijd geleden heb ik op de Duitse televisiezender ZDF naar een onderzoeksprogramma gekeken waar het ging over de vervuulende scheepvaart. Jaarlijks overlijden in Noordwest Europa 50.000 mensen aan de gevolgen van inademing van fijnstof, voor een significant gedeelte veroorzaakt door scheepvaart. Zo was de journaliste op bezoek bij een inwonster van Duisburg, tevens milieuoactiviste, die van mening was dat de slechte luchtkwaliteit in die omgeving werd veroorzaakt door de binnenvaart. Deze mevrouw vroeg zich af waarom er niks gedaan werd aan die vuile binnenvaartschepen. Als voorbeeld noemde ze de milieuzones die in veel Duitse steden zijn ingesteld voor auto's.

Om aan te tonen hoe vervuilend de binnenvaart wel niet is in Duisburg heeft de journaliste samen met een expert op dit gebied een meting verricht ter hoogte van de Ruhrmond. Wat bleek, op het moment dat er een schip voorbij was gevaren (toevallig een vrij nieuw schip) schoot het aantal gemeten fijnstofdeeltjes in de lucht ver boven de norm.

Daarop zijn de journaliste en de expert een gesprek aangegaan met de heer van de Europese Commissie. Waarom is de binnenvaart zo vervuilend t.o.v. weg- en spoorvervoer, met name als het gaat om fijnstof?

Antwoord: Binnenvaartschepen gaan lang mee, tot wel 100 jaar. De levensduur van scheepsmotoren is ook lang. Die kunnen 40 tot 50 jaar in het schip blijven voor ze moeten worden vervangen. Het duurt dan ook lang voordat alle scheepsmotoren in de binnenvaart zijn vervangen door motoren die voldoen aan nieuwe, strengere normen.

Waarom worden alle schepen niet uitgerust met een katalysator (roetfilter), zoals bij vrachtauto's?

Antwoord: Er is regelgeving in de maak bij de EC die erin voorziet dat omstreeks 2030 alle binnenvaartschepen voldoen aan een door de EC gestelde norm die vergelijkbaar is met de Euro 6-norm voor vrachtauto's.

2030 is pas over 15 jaar. Kan dat in het belang van de luchtkwaliteit niet worden versneld?

Antwoord: De binnenvaartsector is een kleine afzetmarkt. Alhoewel de techniek verder ontwikkelt en toegankelijker wordt voor scheepseigenaren, is een nieuwe motor en/of katalysator plaatsen een kostbare aangelegenheid. Daarbij neemt een katalysator op een schip relatief veel ruimte in. Bij een groot aantal schepen zal het inpassen van een katalysator niet of moeilijk uit te voeren zijn.

Na dit gesprek stapte de journaliste vervolgens aan boord van het Duitse motorvrachtschip Tukan. In dit 100 jaar oude schip staat een goed werkende voortstuwingsmotor van 50 jaar oud. De eigenaar van de Tukan wil voor milieuverbetering wel een nieuwe motor (evt. met katalysator) plaatsen, maar heeft daar de financiële middelen. Een nieuwe motor kost € 250.000,-. Hij zal daarvan 60% (€ 150.000,-) moeten lenen. Door de economische gevolgen van de crisis kan hij met dit schip niet genoeg verdienen om de lening terug te betalen.

De uitzending ging verder met zeevaart, die ook te kampen heeft met enorme hoeveelheden uitstoot van gevaarlijke roetdeeltjes (fijnstof).

Om een onderliggende oorzaak te vinden voor het uitblijven van verregaande verbeteringen op het gebied van uitstoot van roet door de scheepvaart, heeft het programma het transportsysteem onder de loep genomen. In Europa is een grote vraag naar goedkope, in verre landen geproduceerde producten. De kosten voor het transport naar Europa moet daarbij ook zo laag mogelijk blijven. Een woordvoerder van de grote Duitse containerrederij Hamburg-Süd meldde desgevraagd dat zij hun schepen technisch gezien wel kunnen aanpassen, maar ziet weinig bereidheid bij klanten (verladers) om de verhoogde transportprijs daarvoor te betalen.

Het effect van een verhoogde transportprijs op de consumentenprijzen zijn nihil kwamen de programmamakers achter. In het slechtste geval gaat het om een paar centen.

Het viel mij in het programma op dat al snel, zonder gedegen onderzoek, wordt aangenomen dat de binnenvaart enorm vervuilend is. Dit soort aannames en incorrecte cijfers komen zeer vaak voor in onderzoeksrapporten over de binnenvaart. De vrachtwagen- en spoorlobby vinden dat wel mooi. Als het grote publiek en beleidsmakers aannemen dat de binnenvaart ver achter loopt qua vermindering van de uitstoot, is de bewering die zij doen dat de binnenvaart is/wordt ingehaald door de vrachtwagen geen gekke gedachte.

Al die onterechte aannames maken mij ook nieuwsgierig naar de onderbouwing van de Europese Commissie om de binnenvaart met torenhoge kosten op te zadelen door de eis dat alle binnenvaartschepen aan een EURO-6 norm moeten gaan voldoen in 2030.

De ASV heeft in de najaarsvergadering 2013 voorgesteld aan BLN e.a. om gezamenlijk wat te gaan doen aan al die incorrecte aannames. In de komende overleggen met BLN zal hier zeker over gesproken worden. Samenwerking hieromtrent wordt des te belangrijk nu de milieubeweging in Duitsland sterker aandringt op het verplichten van roetfilters voor binnenvaartschepen (www.totaaltrans.nl/duitsers-protesteren-voor-verplicht-roetfilter-binnenvaart).

Ron Breedveld

ASV-denktankoverleg

Voor het derde jaar op rij heeft de ASV denktank een zomeroverleg gecombineerd met een barbecue. Net als vorig jaar zijn we ook een stukje wezen zeilen.





ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Wij verzoeken u vriendelijk dit formulier, liefst per email, aan ons terug te sturen.

AANMELDINGSFORMULIER

Persoonlijke gegevens

Naam schipper / eigenaar :

Voornaam :

Geboortedatum :

Post / waladres :

Postcode en plaats :

Naam schip: m/s s/s :

Telefoonnummer(s) :

Faxnummer(s) :

E-mail :

Tonnage :

Rechtsbijstandverzekering :

VERKLARING

Ondergetekende schipper / eigenaar van bovengenoemd vaartuig verklaart hiermede als lid te zijn toegetreden tot de "ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING", gevestigd:

Zwartewaalstraat 37 , 3081 HV Rotterdam.

Ondergetekende verplicht zich te houden aan de statuten van de vereniging.

Wenst u gebruik te maken van de contributieregeling voor nieuwe leden: 75 % voor de eerste 12 maanden.

JA 0 NEE 0

Reeds ontvangen:

VLAG 0 STATUTEN 0

Plaats:

Datum:

Handtekening:

.....

Wij verzoeken u vriendelijk dit formulier, liefst per email, aan ons terug te sturen.

Zwartewaalstraat 37 * 3081 HV Rotterdam
Tel.: +31 653 190459 +31 611 887791 +31 653 801460
E-mail: info@algemeeneschippersvereniging.nl
www.algemeeneschippersvereniging.nl



ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Wij verzoeken u vriendelijk dit formulier, liefst per per email, aan ons terug te sturen.

AANMELDINGSFORMULIER DONATEUR

Persoonlijke gegevens: (Digitaal in te vullen)

Naam Bedrijf (eventueel):

Achternaam :

Voornaam :

Geboortedatum :

Post / waladres :

Postcode en plaats :

Naam schip (eventueel): m/s s/s :

Telefoonnummer(s) :

Faxnummer(s) :

E-mail :

VERKLARING

Ondergetekende verklaart hiermede zich aan te willen melden voor het donateurschap van de "ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING", gevestigd:

Zwartewaalstraat 37 , 3081 HV Rotterdam.

Ondergetekende verplicht zich te houden aan de statuten van de vereniging.

Reeds ontvangen:

VLAG 0

STATUTEN 0

Plaats: Datum:

Handtekening:

.....

uit de statuten:

Artikel 14

1. Donateurs zijn zij, die zich bereid hebben verklaard de vereniging financieel te steunen met een bij het Huishoudelijk Reglement vast te stellen minimum bedrag.
2. Donateurs hebben geen andere rechten en verplichtingen dan die welke hun bij of krachtens deze statuten zijn toegekend of opgelegd.
3. Het bestuur beslist omtrent de toelating van donateurs.
4. Door ondertekening van het aanmeldingsformulier onderwerpt hij zich aan de statuten van de vereniging.
5. De rechten en plichten van een donateur kunnen te allen tijde door opzegging worden beëindigd, behoudens dat de jaarlijkse bijdrage over het lopende verenigingsjaar voor het geheel verschuldigd blijft.
6. Opzegging namens de vereniging geschiedt door het bestuur.

Zwartewaalstraat 37 * 3081 HV Rotterdam

Tel.: +31 653 190459 +31 611 887791 +31 653 801460

E-mail: info@algemeeneschippersvereniging.nl

<http://www.algemeeneschippersvereniging.nl>

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Kantoor: Zwartewaalstraat 37, 3081 HV Rotterdam.
Tel.: +31 653 190459 +31 611 887791 +31 653 801460.
Web: <http://www.algemeeneschippersvereniging.nl>
E-mail: info@algemeeneschippersvereniging.nl
IBAN: NL06INGB0000231645 - BIC: INGBNL2A

Stellingen

De A.S.V. streeft voor de particuliere schipper naar;

- *een sociaal/economisch aanvaardbare situatie in de binnenvaart,*
- *een evenredige verdeling van lasten en lusten,*
- *onvervalste concurrentie tussen de vervoersvormen en*
- *het behoud van onafhankelijkheid.*

Alleen met een goede marktordening is dit te bereiken.

Tevens pleit zij voor;

- *functioneel hanteerbare reglementeringen,*
 - *uitbreiding en goed onderhoud van vaarwegen en*
 - *goede lagere- en beroepsopleidingen met bijbehorende begeleiding en huisvesting.*
-
-

Bestuur:

Voorzitter:	Sunniva Fluitsma,
E-mail:	twigt.franto@shipmail.nl
Tel.	+31 611 887791
Vicevoorzitter:	Ron Breedveld,
E-mail:	ronbreedveld@algemeeneschippersvereniging.nl
Tel.	+31 653 801460
Secretaris:	P. Markusse,
E-mail:	aisance@hetnet.nl
Tel.	+31 653 681270
Penningmeester:	Roel Boerman,
E-mail:	rboerman@shipmail.nl
Tel.	+31 653 198716

**HEEFT U OOK EEN MENING?
WORDT DAN LID VAN ONZE VERENIGING**

Alle publicaties in de Nieuwsbrief vallen onder de verantwoording van het bestuur van de A.S.V., tenzij anders vermeld.