

magazine *Binnenvaart*

MAANDBLAD VOOR DE VARENDE ONDERNEMER

JAARGANG 8 - NUMMER 12 - DECEMBER 2006

*Belasting verhardt
invorderingsbeleid*

*Convenant voor
duurzame binnenvaart*

*Sluiting Rijnhaven
stuit op verzet*

*Pittige quiz met
aantrekkelijke prijzen*

A d v e r t e n t i e

Redactie

Kantoor Binnenvaart
Vasteland 12c
3011 BL Rotterdam
Tel.: 010-2060600.
Fax: 010-4147584

E-mail redactie:

redactie.mb@kantoorbinnenvaart.org
Margit van den Berg (ONS)
Henk van der Velde (CBOB)

Eindredactie

Johan Salverda

Basisontwerp

A. Birnie BNO, Twello

Vormgeving

Artnic, Deventer

Uitgever

Rob van Berkel
Uitgeverij Nassau,
Postbus 23
7400 GA Deventer

Abonnementen

klantenservice

Uitgeverij Nassau bv
Tel.: +31 (0)172 47 60 85
(van 9.00 uur tot 17.00 uur)
Fax: +31 (0)172 65 33 07
E-mail: marketinggroep@wknassau.nl

Abonnementsprijs 2007:

€ 85 excl. BTW

Een abonnement kan ieder gewenst moment ingaan. Beëindiging van het abonnement kan uitsluitend schriftelijk geschieden, uiterlijk twee maanden voor het einde van de abonnementsperiode. Nadien vindt automatisch verlenging plaats. Leden, contractanten en aangeslotenen van Kantoor Binnenvaart ontvangen het tijdschrift uit hoofde van hun lidmaatschap. Verschijning 11 keer per jaar

Advertenties

Uitgeverij Nassau
Postbus 23, 7400 GA Deventer
Advertentieverkoop:
Bunk Intermedia
Tel.: 078-6321010
Fax: 078-6321011
info@bunkintermedia.nl
www.bunkintermedia.nl
Orderbehandeling:
Ewald Nieuwenhuis
Tel.: 0570-665546
Fax: 0570-665530

Drukkerij

Giethoorn Ten Brink

Artikelen mogen alleen
overgenomen, gekopieerd enz.
worden na uitdrukkelijke schriftelijke
toestemming van de uitgever.

HOI
2006
PRINT

Nederlands
Uitgeversverbond
Groep uitgevers voor
vak en wetenschap

ISSN 1566-066

Foto voorpagina:
Monique Kruizinga



Binnenvaart sluit convenant 8 en 9

Belasting gaat invorderen 14 en 15

Pittige eindejaarsquiz 20 en 21



rubrieken

Berichten van Kantoor Binnenvaart,
ONS, CBOB en RKSB Sint-Nicolaas,
VBR en Bond van Eigenschippers.
23 en 24



WBR tegen sluiting Rijnhaven	4
Effe dubbel	5
Opzeggen vervoersovereenkomst kent rechten en plichten	7
Binnenvaart sluit convenant 'Werken aan winst' met	8 en 9
Fiscale impuls (2)	10
CMNI vervoersdocument	11 en 12
Nieuwe ADNR	13
Erkenning vaarbewijzen	13
Belasting gaat invorderen	14 en 15
Juridische vraagbaak	17
Haventarief Rotterdam omhoog	19
Eindejaarsquiz	20 en 21
CBOB-secretariaat	23
Nieuws van ONS	24
Ingezonden en Vraag en Antwoord	25
Jaaroverzicht	26

WBR overweegt procedure tegen sluiting van Rijnhaven

In het in november gehouden overleg tussen de **Werkcommissie Binnenvaartbelangen Rotterdam (WBR)** en het **Havenbedrijf Rotterdam (HbR)** zijn verschillende punten aan de orde geweest. **Discussie ontstond ondermeer over de voorgenomen sluiting van de Rijnhaven na overdracht aan het Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam. De WBR overweegt een procedure aan te spannen.**

Tijdens het overleg werd vastgesteld dat:

- De problemen met de dobberpalen in de Geulhaven en de Beneluxhaven zijn opgelost. Gebruikers wordt geadviseerd een steek eind en een voortouw vanaf de middelbolder op te zetten in verband met het ronddraaien van deze palen.

- Het ponton van Lehnkering in de Botlek blijft liggen en kan weer worden gebruikt.

De vraag of er een drinkwaterlaadplaats kan worden aangelegd in het Westelijk

havengebied (eventueel aan de kade bij de Pionier voor de Hartelhaven) zal nog intern bij het HbR worden besproken.

- Het havengeld kan ook via e-mail of sms geregeld worden.

- De zuidzijde van het Hartelkanaal gaat dicht en de scheepvaart moet dus rekening houden met enige vaarwegverandering. Het betreft het gedeelte tussen havennummer 6450 en 6460.

- Er is een uiteenzetting geweest over het verplaatsen van diverse palen en steigers in verband met de uitbreiding van de Maasvlakte over de periode van 2006-2020. Structurele lig- en wachtplaatsen zijn moeilijk te realiseren met het oog op de grote infrastructuurprojecten.

- Er is discussie ontstaan tussen WBR en HbR over de Rijnhaven. Deze haven wordt overgedragen aan het Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam en gaat op korte

termijn dicht voor de scheepvaart. De WBR overweegt een procedure te starten tegen deze plannen. Nog voordat dit in de WBR was besproken werd het namelijk al bekend gemaakt in Weekblad Schuttevaer. De bedrijven aan zuidzijde van de Rijnhaven hebben een contract tot 2030. Op termijn zal er aan de Maashaven oostzijde ook nog een stuk worden gedempt in verband met wegverbreding dan wel aanleg parkeerplaatsen.

- Binnenkort wordt op de Maashaven Hannopier als proef één stroomkast geplaatst met zes aansluitingen voor 380 volt en 64 amp. Voor 220 volt moet een verloopstekker worden gebruikt in verband met de dikte van de kabel. Bekeken wordt nog voor hoeveel schepen breed er aansluiting moet komen. De verwachting is dat er op hele brede rijen schepen geen behoefte is aan stroom. Een verbod op zelf stroom draaien is voorlopig niet aan de orde.

Kijk eens wat verder...

Ja, ik vind een goede binnenvaartvertegenwoordiging belangrijk en daarom

- word ik contractant bij Kantoor Binnenvaart. Stuur mij een infopakket en aanmeldingsformulier.
- vraag ik een infopakket voor een collega aan.
Zelf ben ik aangesloten bij CBOB / ONS / RKSBB / KANTOOR BINNENVAART / VBR / BvE *
* Svp doorhalen wat niet van toepassing is.

Gegevens aanbrengrer:

Naam: _____ Naam schip: _____
Adres: _____ Postcode + Plaats: _____

Gegevens nieuwe contractant:

Naam: _____ Naam schip: _____
Adres: _____ Postcode + plaats: _____
Datum: _____ Handtekening: _____

Stuur de bon in een ongefrankeerde envelop op naar: Kantoor Binnenvaart, Antwoordnummer 3067, 3000 WB Rotterdam.



Kantoor Binnenvaart

Een infopakket kan worden aangevraagd via info@kantoorbinnenvaart.org, telefoon 010-2060600 of per fax 010-4147584

Nieuwe contractanten ontvangen als welkomstgeschenk een compacte kwaliteitskijker (10x25) in een beschermetui. Aanmelders van contractanten krijgen een handig opvouwbaar leeslampje. Als u drie contractanten werft krijgt u ook die mooie verrekijker!

Records

door Johan Salverda



Ik weet niet hoe het u vergaat, maar zo tegen het eind van het jaar ben je toch geneigd een beetje terug te blikken. Tenminste, bij mij is dat wel zo. Als je dan over de schouder kijkt, vallen hier en daar toch een paar dingen op. Veranderingen met name en in sommige gevallen in extreme vorm. Denk dan niet alleen aan het weer - het ene record na het andere sneuvelde - maar ook aan bijvoorbeeld de recente verkiezingen, die het politieke landschap in een slagveld veranderden. Recordwinsten werden afgewisseld met recordverliezen.

Records zijn er eveneens te noteren in de binnenvaart, ook als het gaat om winst en verlies. De vraag naar personeel steeg en stijgt nog steeds naar grote hoogten, gekoppeld aan nieuwe scheepsruimte die in recordtempo in de vaart wordt gebracht omdat de vraag naar vervoer - zeker en vooral ook die over water - in evenredige stappen toeneemt. Het vervoer groeit, harder dan was voorzien, de schepen zijn bij wijze van spreken niet aan te slepen. Daarmee stijgen ook de omzetten; de kosten trouwens ook, zoals blijkt uit de gasolieprijs, die helaas ook een hoogtepunt liet noteren en nog steeds aan de hoge kant zit.

Wat ook fors in de plus zit, is de belangstelling voor de binnenvaart als bedrijfstak. Jarenlang is er voor geknokt de plaats in de logistieke keten te bereiken waar de branche recht op heeft: een volwaardige, concurrerende vervoerder, die professioneel en met moderne middelen op een duurzame wijze de lading van A naar B brengt. Eindelijk gaan ook bij de beleidsmakers - nationaal zowel als internationaal - de ogen open. Zelfs de kleinere schepen komen steeds meer in beeld. Dat belooft nog wat.

Wat ook nog wat belooft, is die andere belangstelling, waarmee de overheid naar onze bedrijfstak kijkt. Een interesse vanuit een invalshoek, die in sommige

kringen misschien iets minder gewenst is, maar helaas onvermijdelijk. Het gaat dan om zaken als controles, inspecties, waarschuwingen, boetes en in het ergste geval: aan de ketting.

Overheidsbemoeienis dus, soms gewenst, soms niet, maar meestal niet aan te ontkomen. Het hoort evenwel bij een bedrijfstak, die - gelukkig - voor vol wordt aanzien. Voor dat laatste is veel strijd geleverd, decennia lang. Met vallen en opstaan, dat wel, maar het resultaat - zelfs financieel - gaat er steeds meer op lijken.

Dat vindt bijvoorbeeld ook de Belastingdienst, die er nauwlettend op toeziet dat 's lands schatkist naar behoren wordt gevuld en een ieder daaraan zijn steen of steentje bijdraagt. Dat geldt dus ook voor binnenvaartondernemers. Ook zij worden aangeslagen en wie niet horen wil, moet maar voelen. Die sfeer ademt althans het artikel verderop in dit Magazine. De Belastingdienst gaat het invorderingsbeleid verharder en dat leidt soms tot aangeslagen ondernemers.

Aangeslagen, omdat ze de aanslag niet kunnen betalen en het vooruitzicht van 'de ketting' niet denkbeeldig is. Die mensen hebben een slechte Kerst, daar kunnen we gevoelig van uit gaan. Natuurlijk, men had moeten reserveren, maar ja, als er gerepareerd moet worden en de factuur van de olieboer ligt er ook nog, plus alle andere rekeningen die zich maar opstapelen..., dan is de keuze (te) snel gemaakt. Een verklaarbare keuze, dat wel, want als er niet gerepareerd kan worden of de olieboer levert niet meer, dan ligt het schip stil en wordt er so niets meer verdiend en kan er helemaal niet (meer) met de fiscus worden afgerekend. Uitzonderingen daargelaten wil toch niemand het kruisje achter zijn naam van 'notoire wanbetaler', want dat maakt het leven een stuk moeilijker.

Nieuw Belgisch BPR I januari van kracht

Vanaf 1 januari aanstaande is op de waterwegen in België het nieuwe 'Algemeen Politierglement voor de Scheepvaart op de Binnenwateren' van kracht. Iedereen die in België vaart, is verplicht dit aan boord te hebben. Wie dat niet heeft, kan bij controle rekenen op een boete.

Het nieuwe reglement is gebaseerd op CEVNI en kent de zelfde hoofdstuk- en artikelindeling als RPR en het Nederlandse BPR.

Dit nieuwe reglement geldt niet voor het hele Belgische waterwegennet. De volgende waterwegen zijn uitgezonderd:

- volle zee en de verbonden wateren (Westerschelde);
- territoriale zee, kusthavens en stranden;
- kanaal Gent - Terneuzen;
- Beneden Zeeschelde;
- kanaal Brussel - Schelde;
- gemeenschappelijke Maas.

Daarnaast kunnen nog aanvullingen gelden voor plaatselijke omstandigheden op een vaarweg. In havens kunnen speciale politieverordeningen van toepassing zijn.

Het nieuwe binnenvaartpolitierglement kan als pdf-document worden gedownload via www.mobiliteit.fgov.be. Bestellen in boekvorm kan bij dhr. P. Verbergh. Kosten 70 euro plus verzendkosten. Bestellen kan per telefoon +32(0)36470285, fax +32(0)36459974, of per mail: pierre.verbergh@pandora.be

We oordelen vaak snel, maar ik ben overtuigd van het goede dat in ieder mens schuilt. Natuurlijk, als je je belasting niet betaalt, doe je daarmee in de regel je collega's tekort die wel netjes afdragen, maar als er geen andere uitweg is, ben je er wel toe geneigd. Het is niet recht te praten, beslist niet, maar het zou er bij anderen mogelijk wel toe kunnen leiden de eigen zegeningen te tellen. Een prima moment, zo tegen het eind van het jaar, vooral ook als je je daarbij realiseert dat op dit moment niet voor iedereen de zon schijnt.

A d v e r t e n t i e

Opzeggen vervoersovereenkomst kent rechten en plichten

door Gerard Kester

In het Nederlands binnenvaartrecht (Boek 8 van het Burgerlijk wetboek) is in artikel 908 het een en ander opgenomen over het opzeggen van de vervoersovereenkomst. Met opzeggen wordt ook wel bedoeld verbreken of annuleren. De afzender is de feitelijke opdrachtgever, verlader dan wel bevrachter.

De letterlijke tekst uit de wet volgt hieronder.

1. Alvorens zaken ter beschikking van de vervoerder zijn gesteld, is de afzender bevoegd de overeenkomst op te zeggen.
2. Zijn bij het verstrijken van de tijd, waarbinnen de zaken ter beschikking van de vervoerder moeten zijn gesteld, door welke oorzaak dan ook, in het geheel geen zaken ter beschikking van de vervoerder gesteld, dan is deze, zonder dat enige ingebrekestelling is vereist, bevoegd de overeenkomst op te zeggen.
3. Zijn bij het verstrijken van de in het tweede lid bedoelde tijd, door welke oorzaak dan ook, de overeengekomen zaken slechts gedeeltelijk ter beschikking van de vervoerder, dan is deze, zonder dat enige ingebrekestelling is vereist, bevoegd de overeenkomst op te zeggen dan wel de reis te aanvaarden. De afzender is op verlangen van de vervoerder in geval van opzegging van de overeenkomst verplicht tot lossing van de reeds gestuwde zaken of, in geval de vervoerder de reis aanvaardt en het vertrek van het schip zonder herstuwing van de reeds gestuwde zaken niet mogelijk is, tot deze herstuwing.
4. De opzegging geschiedt door een mondelinge of schriftelijke kennisgeving of enig ander bericht, waarvan de ontvangst duidelijk aantoonbaar is en de overeenkomst eindigt op het ogenblik van ontvangst, doch niet vóór lossing van de zaken.
5. De afzender is verplicht de vervoerder de schade te vergoeden die deze lijdt tengevolge van de opzegging, van de aanvaarding van de reis, dan wel van lossing of herstuwing van reeds ingenomen zaken.
6. Dit artikel is niet van toepassing in geval van tijdbevrachting.

■ Toelichting

Lid 1 geeft de bevrachter de mogelijkheid tegen betaling van een schadevergoeding (zie 5) het charter te verbreken voordat met belading is begonnen. De hoogte van de schadevergoeding is niet bepaald. In de praktijk zie je echter dat vaak wordt teruggegrepen naar de oude bepaling uit het Wetboek van koop-handel en de Bevrachtingsvoorwaarden 1991 van twintig procent van de vracht, vergoeding van de dagen en de gemaakte kosten.

Impliciet is door deze bepaling tevens geregeld dat mocht de bevrachter het charter willen annuleren nadat er al geladen is, de volle vracht verschuldigd is. Immers, hij kan in dat geval de zaak niet afdoen tegen een schadevergoeding. In die zin wijkt het af van de oude wet en de BV 1991. Daar staat namelijk in dat de bevrachter kan annuleren zolang het schip niet is vertrokken.

■ Afsproken tijd

Lid 2 geeft de vervoerder de mogelijkheid de overeenkomst op te zeggen in het geval de afzender niet binnen de afgesproken tijd gaat laden. Vraag is wel wat de afgesproken tijd is.

Gebruikelijk is dat onder dat begrip valt de laadtijd en de bedongen overlig-tijd. Volgens de wet bedraagt de bedongen overlig-tijd vier dagen en dus is het laadtijd + vier dagen. Binnen die tijd opzeggen derhalve en schadevergoeding claimen ingevolge lid 5. Overigens kan de vervoerder ook een verhoging van het liggeld vragen en langer op de lading wachten. Daarmee wordt dan wel afgezien van het recht op verbreken.

Lid 3 behoeft verder geen toelichting. Ook hier is lid 5 van toepassing, zodat in voorkomende gevallen de vervoerder recht heeft op een schadevergoeding.

LCI opvragen via internet

Een aantal controlebedrijven biedt de mogelijkheid het inspectierapport van de ruimen (LCI) te downloaden van internet, via www.lciweb.info. Het kan zijn dat het LCI niet geopend wordt omdat de instelling van Windows niet goed staat en de verkeerde viewer wordt geopend. Dit kunt u verhelpen door de volgende stappen uit te voeren.

- 1 via start naar Configuratiescherm
- 2 mapopties openen
- 3 bestandsopties aanklikken
- 4 scrollen naar TIFF-bestand
- 5 aanklikken en wijzigen in Windows Viewer (aanbevolen programma)

Vanwege de ONS/RKSB-jaarvergadering op 27-12 en de diverse CBOB-voorlichtingsvergadering is het Kantoorsecretariaat tussen Kerst en Nieuwjaar gesloten. In dringende gevallen kunt u bellen met Jan Veldman (KB): 06-53811040, Henk van der Velde (CBOB/KB) 06-55971403 of Gerard Kester (ONS/KB): 06-55195130.

Potenties binnenvaart beter

Bedrijfstak sluit convenant met overheid

door Jan Veldman

De partijen die betrokken zijn bij het **Branche Overleg Binnenvaart (BOB)** en vertegenwoordigers van het ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn na negen maanden overleg tot een **Convenant** gekomen. Daarin zijn afspraken gemaakt over vijf thema's: duurzaamheid, innovatie, marktpotenties, vereenvoudiging regelgeving en administratieve procedures en **RIS**. Doel is de potenties van de binnenvaart beter te benutten.

AIS zien als 'verrekijker'

RIS (River Information Services) is de naam van een breed Europees programma dat de elektronische communicatie met en door de binnenvaart mogelijk moet maken. Verschillende projecten zijn al in RIS in uitvoering. Met name voor de meldprocedures van IVS'90 (Informatie en Volgstelsel Scheepvaart) die nu nog per e-mail, fax of telefonisch worden uitgevoerd, is er bij de overheid interesse om de schepen elektronisch te kunnen volgen. In de zeevaart is al zo'n systeem ingevoerd en ook enkele Europese landen (Oostenrijk) experimenteren met dit systeem voor de binnenvaart.

Vastgesteld is nu dat de Nederlandse staat ook kiest voor een proef met AIS als meld- en volgstelsel. De branchepartijen respecteren die keuze, maar zijn wel van mening dat - gezien de grote kostenbesparingen die de overheid realiseert door deze invoering - de overheid ook de aanschafkosten voor haar rekening dient te nemen. De overheid zal die rol spelen onder voorbehoud van akkoord van Europa. Ook zal het uitgezonden signaal beperkt blijven tot de scheepsnaam en de plaats waar het schip zich bevindt. Kortom, op het scherm wordt niet meer getoond, dan wat met een verrekijker te zien is.

Het Convenant heeft een looptijd tot 31 december 2011 en er zal jaarlijks met de minister van Verkeer en Waterstaat een evaluatie plaatsvinden. Het secretariaat van het BOB (Kantoor Binnenvaart) fungeert als aanspreekpunt richting de minister. De taken zullen over de leden van het BOB verdeeld worden. Zowel de minister als de branchepartijen hebben verschillende inspanningsverplichtingen op zich genomen. Per onderwerp zullen we die toelichten.

■ Duurzaamheid

Onder deze titel zijn enkele milieuafspraken gevat. Vanwege de groeiende zorg over de effecten van roet en fijn

stof wordt het steeds belangrijker de uitlaatgassen te kunnen filteren. Zolang de gasolie in de binnenvaart nog 2000 ppm (0,2%) zwavel bevat is dat niet mogelijk. Daarom is afgesproken dat het ministerie zich hard zal maken dat de CCR/EU regelt dat de binnenvaart hetzelfde zwavelgehalte als het wegverkeer krijgt, namelijk 10 ppm. Met zwavelvervangers moet dat mogelijk zijn, ook voor oudere motoren.

Het ministerie zal ook stimuleren dat de Nederlandse regelgeving betreffende PAKhoudende coatings Europees van kracht wordt. De branche-organisaties zullen de milieusubsidieregelingen bij de binnenvaart onder de aandacht brengen. De minister zal een onderzoek laten uitvoeren naar biologisch afbreekbare vetten en oliën.

■ Innovatie

Reeds eerder had het ministerie 10 miljoen Euro gereserveerd om innovatie in



Convenant een goede zaak voor de binnenvaart

Naar het oordeel van Kantoor Binnenvaart is het Convenant een goede zaak voor de binnenvaart. Er zijn plus- en minpunten, maar het belangrijkste is dat we jaarlijks met de minister in gesprek zijn om alles op een rij te zetten. Ook is regelmatig overleg met het ministerie voorzien om de verschillende projecten tot een goed einde te brengen.

Voor de binnenvaart zijn met name de twee onderzoeken belangrijk. Zowel de huidige positie van het kleine schip (en de mensen aan boord), als de ontwikkeling van de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse binnenvaart zijn onderwerpen die ons zorgen baren. Ook een aanpak van de steeds maar groeiende documentenstroom is belangrijk om de binnenvaartondernemer dat te kunnen laten doen, waarvoor hij dit beroep heeft gekozen: zijn schip in orde houden om er goed mee te kunnen varen en een goede boterham mee te verdienen.

De volledige tekst van het Convenant vindt u op de website van Kantoor Binnenvaart.

de binnenvaart te stimuleren. Om dit handen en voeten te geven zijn nu nadere afspraken gemaakt. Een op te richten Expertise- en Innovatie Centrum Binnenvaart (EICB) zal daarvoor het middel worden. Het EICB zal tot taak krijgen kansrijke innovaties te begeleiden. Ook onderzoeken zullen met deze gelden gefinancierd kunnen worden.

De binnenvaart zal hieraan haar deel bijdragen. Deels door de in 2001 bedongen compensatie van de sloopfondsgelden in te zetten, deels door zelf een bijdrage te leveren aan de aangedragen innovaties. Het EICB zal worden opgezet door het Bureau Innovatie Binnenvaart, het door de branche-organisaties beheerde innovatiebureau.

■ Marktpotenties

Het ministerie heeft een onderzoek laten uitvoeren naar de knelpunten en mogelijkheden van de binnenvaart.

Enkele aanbevelingen zijn onder dit hoofdstuk als afspraken opgenomen.

Twee onderzoeken zijn voorzien:

- De kansen en bedreigingen voor het kleine schip, waarbij met name economische, sociale en technische problemen aan de orde komen. Denk daarbij aan de eindigheid van de overgangsbepalingen voor het scheepscertificaat, de problemen om jonge ondernemers voor kleinere schepen te interesseren en de mogelijkheden om kleinere schepen nieuw te

bouwen met meer woonruimte.

- De concurrentiekracht van de Nederlandse binnenvaart, waarbij met name fiscale aspecten en arbeidsmarktproblemen onderzocht zullen worden.

Langs de weg van het EICB kunnen kansrijke oplossingen bedacht worden. Ook algemene stimulansen als vaarwegverbetering, ruimtelijke ordening en ligplaatsproblematiek hebben hier hun plaats gekregen.

■ Vereenvoudiging regelgeving

Door de branche is een lijst van twaalf te verwijderen of te vereenvoudigen procedures aangedragen. Deels was daarvoor al een aanzet gegeven in het kader van de administratieve lastenverlichting. Om te voorkomen dat die goede initiatieven verzanden, zijn ze ook hier weer genoemd.

Voor zover Nederland dat zelf kan, zal in 2010 de overbodige regelgeving zijn geschrapt. Bij de CCR en de EU zullen de overige onderwerpen worden aangedragen. Deze lijst is aan te vullen met uw ideeën. Aarzel dus niet en als u een goed verbeterpunt hebt, zullen wij het inbrengen.

V.l.n.r.: S. Veninga (Kon. Schuttevaer), J. van den Berg (Kantoor Binnenvaart), K. Peijs (V&W), H. van Wijck (CBRB), J. Groenewold (R&I).



‘Werken aan winst’ met Fiscale impuls (2)

door Wim Onderdelinden, diecteur Stichting Abri

Vorige maand heb ik een aantal ‘highlights’ belicht inzake het wetsvoorstel ‘Werken aan winst’ en gezegd er nog een vervolg aan te geven. Sinds kort bestaat ondermeer een ander afschrijvingsregime.

Een greep uit de vervolgvorstellen:

- Verlaging van de dividendbelasting (van 25 % naar 15 %). De ingehouden (lagere) dividendbelasting blijft een voorheffing op de uiteindelijk verschuldigde inkomstenbelasting.
- Indien in een BV uitsluitend de directeur-grotaandeelhouder (Dga) in dienst is, behoeft geen loonbelasting meer te worden ingehouden (belasting geschiedt rechtstreeks via de inkomstenbelasting). Ingangsdatum is 1 januari 2008.
- Er komen extra successierechtvrijstellingen voor kinderen en kleinkinderen.
- In het nabije verleden zijn onterechte heffingskortingen uitgekeerd. Deze zijn en worden teruggevorderd. Er moet ruimer bekendheid worden gegeven aan het feit dat geen heffingsrente is verschuldigd over deze terugbetalingen.
- Verliesverrekeningen:
 - IB-sfeer: 3 jaar terug en 9 jaar vooruit
 - Vpb-sfeer: 1 jaar terug en 9 jaar vooruit.

Voorbeeld:

Verlies 2006 is ontstaan door pech, reparaties, schades, ziektes, en dergelijke, stel € 50.000. Inkomens 2003 t/m 2005 kunnen hiermee worden verrekend, waardoor betaalde belastingen weer worden gerestitueerd.

- Min of meer los van bovenstaande, heerst er voor de binnenvaart sinds kort een ander afschrijvingsregime.

Het onderstaande schema is van toepassing.

Leeftijd casco	Afschrijvingspercentage casco	Totaal gewogen afschrijving op gehele schip
0 - 5 jaar	3 %	5 %
6 - 10 jaar	4 %	5,5 %
11 - 20 jaar	5 %	6 %
21 jaar en ouder	5 %	7 %

‘Gewogen’ betekent in dit verband: er kunnen verschillende percentages van toepassing zijn op verschillende onderdelen maar op het gehele schip mag (per saldo) niet méér worden afgeschreven dan het genoemde percentage (afhankelijk van leeftijd schip). Achtergrond is onder andere de eventuele toekomstige boekwinsten af te romen.

De invloed van een nieuwe regering zal pas merkbaar zijn vanaf het jaar 2008. Laten we hopen dat die nieuwe regering in ieder geval een (fiscaal) gevoel heeft voor hard werkende (binnenvaart) ondernemers.

TopTip

DIGITAAL ZOEKEN - Zoekt u maritieme voorwerpen of literatuur? De belangrijkste Nederlandse maritieme musea hebben een gezamenlijke database die het u gemakkelijk maakt: www.maritiemdigitaal.nl Maritieme boeken, nieuw of tweedehands? www.nautiek.nl

Vervoersdocument CMNI

In eerdere magazines schreven wij over de inwerkingtreding van het CMNI-verdrag. Een belangrijk onderdeel van het verdrag is het vervoersdocument. De vervoerder dient, overeenkomstig artikel II van het verdrag, voor elk vervoer onder dit verdrag een vervoersdocument op te maken.

Op verzoek van de afzender is de vervoerder tevens verplicht een cognossement op te maken. Het vervoersdocument is zowel het bewijs van de vervoersovereenkomst tussen afzender en vervoerder, als ook het bewijs van inontvangstneming van de goederen door de vervoerder.

Onder auspiciën van de IVR hebben de verschillende nationale en internationale binnenvaartorganisaties en ook de onderlinge verzekeringsmaatschappijen gewerkt aan een uniform vervoersdocument. De uitsluiting van de aansprakelijkheid voor navigatiefouten is daarin opgenomen. Naast het feit dat het verplicht is, is het verstandig deze vrachtbrief te gebruiken. Het voorkomt discussies over welk recht van toepassing is en de vervoerder kan er bijvoorbeeld voorbehouden op aantekenen.

Het vervoersdocument, ook wel vrachtbrief genoemd, treft u aan op de volgende 2 pagina's. De onderlinge verzekeringsmaatschappijen komen nog met een uitvoerige toelichting op het CMNI-verdrag en de verzekeringsaspecten daarvan.

Of en op welke wijze het vervoersdocument in de toekomst in de binnenvaart zal gaan werken, is nog niet geheel helder. Ook juristen zijn het daarover niet eens. Het laatste woord is er nog niet over gezegd. Wij houden u uiteraard op de hoogte van eventuele ontwikkelingen.

CMNI-vervoersdocument conform artikel 11 en 12 van het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI)

CMNI-Transport document according to article 11 and 12 of the Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway (CMNI)

CMNI-Frachtbrief gemäss Artikel 11 und 12 des Budapester Übereinkommens über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI)

Document de transport CMNI établi en vertu des articles 11 et 12 de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI)

bewijs van vervoerovereenkomst / evidence of the contract of carriage between / Nachweis des Frachtvertrags / preuve du contrat de transport entre

<p>1 vervoerder (naam, woonplaats, zetel of verblijfplaats, land) / carrier (name, domicile, registered office or place of residence, country) / Frachtführer (Name, Wohnsitz, Sitz oder Aufenthalt, Land) / transporteur (nom, dénomination commerciale, domicile, siège social ou lieu de résidence, Etat)</p>	<p>4 overeengekomen vrachtbepalingen / agreed provisions concerning freight / vereinbarte Frachtbestimmungen / dispositions relatives au fret</p>
<p>2 afzender (naam, woonplaats, zetel of verblijfplaats, land) / shipper (name, domicile, reg. office or place of residence, country) / Absender (Name, Wohnsitz, Sitz oder Aufenthalt, Land) / expéditeur (nom, dénomination commerciale, domicile, siège social ou lieu de résidence, Etat)</p>	<p>5 aanvullende bepalingen en/of algemene voorwaarden * / additional provisions concerning freight and/of general transportconditions * / ergänzende Frachtbestimmungen und/oder allgemeine Transportbedingungen * / dispositions complémentaires relatives au fret et/ou conditions générales de transport *</p>
<p>3 ondervoerder (naam, woonplaats, zetel of verblijfplaats, land) / actual carrier (name, domicile, registered office or place of residence, country) / Ausführender Frachtführer (Name, Wohnsitz, Sitz oder Aufenthalt, Land) / transporteur substitué (nom, dénomination commerciale, domicile, siège social ou lieu de résidence, Etat)</p>	<p>6 Aansprakelijkheid van de vervoerder wordt overeenkomstig artikel 25 lid 2 CMNI uitgesloten voor¹⁾: a. navigatiefout (artikel 25 lid 2 a) b. brand of explosie (artikel 25 lid 2 b) c. gebreken aan het schip voor de aanvang van de reis (artikel 25 lid 2 c)</p> <p>Die Haftung des Frachtführers wird gemäß Art. 25 Abs. 2 CMNI ausgeschlossen für¹⁾ a) nautisches Verschulden (Art. 25 Abs. 2 a) b) Feuer oder Explosion (Art. 25 Abs. 2 b) c) anfängliche Fahruntüchtigkeit (Art. 25 Abs. 2 c)</p> <p>En vertu de l'article 25 §2, la responsabilité du transporteur est exclue en cas de¹⁾ a) faute nautique (article 25 § 2 a), b) incendie ou explosion (article 25 § 2 b) c) innavigabilité du bateau antérieurement au voyage (article 25 §2 c).</p> <p><small>¹⁾ Schrappen wat niet van toepassing is! / cross off what is not applicable! / Nichtzutreffendes streichen! / Biffer la mention inutile</small></p>

<p>7 rechtskeuze (aanvullend nationaal recht art. 29 lid 1 *) / applicable law (additional national provisions according to art. 29, 1 *) / Rechtswahl (ergänzendes nationales Recht Art. 29 Abs. 1 *) / loi applicable (dispositions nationales supplémentaire relative à l'art. 29.1 *)</p>	<p>8 jurisdictie / jurisdiction / Gerichtsstandsvereinbarung / juridiction compétente</p>	<p>9 naam schip en officieel scheepsnummer / name and number of vessel / Name und amtl. Nummer des Schiffes / nom et numéro d'immatriculation du bateau</p>
<p>10 geadresseerde/ontvanger (naam, adres, land) / consignee of the goods (name, domicile, country) / Empfänger der Güter (Name, Anschrift, Land) / destinataire des marchandises (Nom, adresse, Etat)</p>	<p>11 laadhaven/plaats inontvangstneming / port of loading/ place where goods are taken over / Ladehafen/Übernahmeort / port de chargement/lieu de prise en charge</p>	<p>12 loshaven/plaats aflevering / port of discharge/place of delivery / Löschhafen/Ablieferungsort / port de déchargement/lieu de livraison</p>

<p>13 te vervoeren goederen / goods / zu befördernde Güter / marchandises</p>			
<p>aantallen number Anzahl nombre</p>	<p>omschrijvingen type of goods Bezeichnung type de marchandises</p>	<p>afmetingen/gewicht/volume dimensions/weight/volume Mass/Zahl/Gewicht/Volumen dimensions/poids/volume</p>	<p>identificatiekenmerken identification marks kennzeichen marques d'identification</p>
<p>14 voorbehouden vervoerder ten aanzien van de in ontvangst genomen goederen conform artikel 12 CMNI *) / reservations of the carrier concerning the goods (according to article 12 CMNI *) / Vorbehalte des Frachtführers bezüglich der übernommenen Güter (gemäß Artikel 12 CMNI)*) / réserves du transporteur relatives aux marchandises article 12 CMNI *)</p>			

<p>15 verklaring afzender (ADNR)*) / declaration by the shipper (according to ADNR)*) / Erklärung des Absenders (ADNR)*) / déclaration par l'expéditeur (conformément à la réglementation ADNR)*)</p>	<p>16 instructies afzender b.v. vervoer aan dek/in open ruimten / instructions of the shipper f.e. carriage on deck / in open vessels / Weisungen des Absenders z.B. Beförderung auf Deck / in offenen Schiffen / instructions de l'expéditeur par exemple : transport en pontée ou en cales ouvertes</p>
---	---

<p>17 dag en plaats afgifte / place and date of issue / Datum und Ort der Ausstellung / lieu et date de l'émission du présent document</p>

<p>18 handtekening / signature / Unterschrift / Signature</p> <p>afzender shipper Absender expéditeur</p>	<p>Vervoerder/schipper Carrier/skipper Frachtführer/Schiffsführer Transporteur/conducteur de bateau</p>	<p>Ontvanger of door de vervoerder gemachtigde Consignee or person authorised by the carrier Empfänger oder vom Frachtführer ermächtigter Person Destinataire ou personne autorisée par le transporteur</p>
--	---	---

*) toelichting zie omzide/explanations see back/Eläuterun siehe Rückseite/explication voir dos



Dit vervoersdocument is zowel het bewijs van de vervoerovereenkomst tussen de afzender en de vervoerder, als ook het bewijs van inontvangstneming van de goederen door de vervoerder.

This document evidences the contract of carriage between the Shipper and the Carrier and the taking over or loading of goods by the Carrier.

Diese Urkunde dient sowohl als Nachweis des Frachtvertrags zwischen dem Absender und dem Frachtführer als auch für die Übernahme oder das Verladen der Güter durch den Frachtführer.

Ce document fait foi de la conclusion du contrat de transport entre le transporteur et l'expéditeur ainsi que de la prise en charge des marchandises par le transporteur.

NEDERLANDS

Ad 5:
Zoals b.v. afspraken ten aanzien van liggeld

Ad 6:
Aansprakelijkheid van de vervoerder overeenkomstig artikel 25 lid 2 CMNI kan worden uitgesloten¹.

- vervoerder of de ondervoerder niet aansprakelijk is voor schade veroorzaakt:
- door een handelen of nalaten van de schipper van het schip, de loods of elke andere persoon in dienst van het schip of van de duwboot of de sleepboot tijdens de navigatie of bij de samenstelling of ont koppeling van een duwkonvooi of sleepkonvooi, mits de vervoerder zijn verplichtingen uit hoofde van artikel 3, derde lid, ten aanzien van de bemanning is nagekomen, tenzij het handelen of nalaten het gevolg was van een opzettelijke poging de schade te veroorzaken of van roekeloos gedrag in de wetenschap dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien;
 - door brand of een explosie aan boord van het schip, zonder dat kan worden aangetoond dat de brand of de explosie door schuld van de vervoerder, de ondervoerder of van hun ondergeschikten of lasthebbers, of door een gebrek aan het schip is veroorzaakt;
 - door gebreken aan zijn schip of aan een gehuurd of gecharterd schip die bestonden voor de aanvang van de reis, indien hij bewijst dat deze gebreken, ondanks inachtneming van de nodige zorgvuldigheid, vóór de aanvang van de reis niet konden worden ontdekt.

Ad 7:
Indien geen rechtskeuze wordt gemaakt wordt de vervoerovereenkomst beheerst door het recht van de Staat waarin de vervoerder op het tijdstip van het sluiten van de overeenkomst zijn hoofdvestiging heeft, indien zich in deze staat ook de laad- of loshaven bevindt.

Ad 14:
De afzender verklaart dat de inhoud van deze verzending volledig en nauwkeurig door middel van de juiste vervoersnaam is omschreven, ingedeeld, verpakt en van kenmerken en etiketten / grote etiketten is voorzien en in alle opzichten in goede staat verkeert voor vervoer in overeenstemming met van toepassing zijnde internationale en nationale regelgeving.

Ad 16:
Betreffende afmetingen, aantallen, gewicht van de goederen indien de vervoerder het vermoeden heeft dat de door de afzender verschafte gegevens onjuist zijn of indien hij onvoldoende middelen heeft gehad om deze gegevens te controleren, m.n. indien de goederen niet in zijn aanwezigheid zijn geteld, gemeten of gewogen of zonder uitdrukkelijke overeenstemming zijn vastgesteld.
Indien de goederen, in overeenstemming met de gegevens in het vervoersdocument, in een container of in ruimen van het schip zijn gestuwd die door andere personen dan de vervoerder, zijn ondergeschikten of lasthebbers zijn verzegeld, en de container of de zegels niet beschadigd of verbroken zijn tot aan de loshaven of de plaats van aflevering, wordt vermoed dat het verlies of de beschadiging van de goederen niet tijdens het vervoer heeft plaatsgevonden.

ENGLISH

Ad 5:
F.e. agreement concerning demurrage

Ad 6:
The Liability of the Carrier can be excluded according to article 25, 2 CMNI¹.

- The carrier or the actual carrier is not liable for losses arising from:
- an act or omission by the master of the vessel, the pilot or any person in the service of the vessel, pusher or tower during navigation or in the formation or dissolution of a pushed or towed convoy, provided that the carrier complied with the obligations set out for the crew in article 3, paragraph 3, unless the act or omission results from an intention to cause damage or from reckless conduct with the knowledge that such damage would probably result;
 - fire or an explosion on board the vessel, where it is not possible to prove that the fire or explosion resulted from a fault of the carrier or the actual carrier or their servants or agents or a defect of the vessel;
 - the defects existing prior to the voyage of his vessel or of a rented or chartered vessel if he can prove that such defects could not have been detected prior to the start of the voyage despite due diligence.

Ad 7:
In the absence of such agreement, the law of the State with which the contract of carriage is most closely connected is to be applied. It is to be presumed that the contract of carriage is most closely connected with the State in which the principal place of business of the carrier is located at the time when the contract was concluded, if the port of loading or the place where the goods are taken over, or the port of discharge or the place of delivery or the shipper's principal place of business is also located in that State.

Ad 14:
The Shipper declares that the goods are accurately and completely marked or labelled in accordance with the applicable international or national regulations or, if no such regulations exist, in accordance with rules and practices generally recognized in inland navigation.

Ad 16:
The dimensions, number or weight of the goods, if he has grounds to suspect that the particulars supplied by the shipper are inaccurate or if he had no reasonable means of checking such particulars, especially because the goods have not been counted, measured or weighed in his presence or because, without explicit agreement, the dimensions or weights have been determined by draught measurement;
If, in accordance with the particulars set out in the transport document, the goods are placed in a container or in the holds of the vessel and sealed by other persons than the carrier, his servants or his agents, and if neither the container nor the seals are damaged or broken when they reach the port of discharge or the place of delivery, it shall be presumed that the loss or damage to the goods did not occur during carriage.

DEUTSCH

Ad 5:
Wie z.B. Vereinbarung über Liegegeld

Ad 6:
Die Haftung des Frachtführers kann laut Artikel 25, 2 CMNI ausgeschlossen werden¹.

- Der Frachtführer oder der ausführende Frachtführer haftet nicht für Schäden die:
- a. durch eine Handlung oder Unterlassung des Schiffsführers, Lotsen oder sonstiger Personen im Dienste des Schiffes oder eines Schub- oder Schleppbootes bei der nautischen Führung oder der Zusammenstellung oder Auflösung eines Schub- oder Schleppverbandes verursacht werden, vorausgesetzt, der Frachtführer hat seine Pflichten nach Artikel 3 Absatz 3 hinsichtlich der Besatzung erfüllt, es sei denn, die Handlung oder Unterlassung wird in der Absicht, den Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde;
 - b. durch Feuer oder Explosion an Bord des Schiffes verursacht werden, ohne dass nachgewiesen wird, dass das Feuer oder die Explosion durch ein Verschulden des Frachtführers, des ausführenden Frachtführers oder ihrer Bediensteten oder Beauftragten oder durch einen Mangel des Schiffes verursacht wurde;
 - c. auf vor Beginn der Reise bestehende Mängel seines oder eines gemieteten oder gecharterten Schiffes zurückzuführen sind, wenn er beweist, dass die Mängel trotz Anwendung gehöriger Sorgfalt vor Beginn der Reise nicht zu entdecken waren.

Ad 7:
Mangels Rechtswahl findet das Recht des Staates auf den Frachtvertrag Anwendung, mit dem der Frachtvertrag die engsten Verbindungen aufweist. Es wird vermutet, dass der Frachtvertrag die engsten Verbindungen mit dem Staat aufweist, in dem der Frachtführer im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses seine Hauptniederlassung hat, sofern sich in diesem Staat auch der Lade- oder Löschhafen befindet.

Ad 14:
Der Absender erklärt, dass die Güter vollständig und genau beschrieben, eingeteilt, verpackt und mit einer Kennzeichnung oder Etikettierung gemäß den anwendbaren internationalen oder innerstaatlichen Vorschriften und mangels solcher Vorschriften, gemäß allgemein in der Binnenschifffahrt anerkannten Regeln und Gepflogenheiten versehen sind.

Ad 16:
Betreffend Mass, Zahl, Gewicht, wenn Grund zur Annahme besteht, dass die Angaben des Absenders unrichtig sind, oder keine ausreichende Möglichkeit bestand, diese Angaben nachzuprüfen, insbesondere weil ihm die Güter nicht zugezählt, zugemessen oder zugewogen worden sind, oder weil ohne ausdrückliche Vereinbarung das Mass oder Gewicht durch Eichfahnde festgestellt worden ist.
Sind die Güter gemäß den Angaben in der Frachtkunde in einem Container oder in Laderäumen des Schiffes verstaut worden, die von einer anderen Person als dem Frachtführer, seinen Bediensteten oder Beauftragten versiegelt wurden, und sind weder der Container noch die Siegel bis zum Erreichen des Löschhafens oder Ablieferungsorts beschädigt, so besteht die Vermutung, dass ein Verlust oder eine Beschädigung der Güter nicht während der Beförderung entstanden ist.

FRANÇAIS

Ad 5:
Comme p.e. dispositions relatives aux surestaries

Ad 6:
La responsabilité civile du transporteur peut être exclue relative à l'article 25, 2 CMNI¹.

- Le transporteur ou le transporteur substitué ne répond pas des préjudices causés:
- a. par un acte ou une omission commis par le conducteur du bateau, le pilote ou toute autre personne au service du bateau ou du pousseur ou du remorqueur lors de la conduite nautique ou lors de la formation ou de la dissolution d'un convoi poussé ou d'un convoi remorqué, à condition que le transporteur ait rempli ses obligations relatives à l'équipage prévues à l'article 3 paragraphe 3, à moins que l'acte ou l'omission ne résulte d'une intention de provoquer le dommage ou d'un comportement téméraire avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement;
 - b. par le feu ou une explosion à bord du bateau sans qu'il soit possible de prouver que le feu ou l'explosion résulte de la faute du transporteur, du transporteur substitué ou de leurs préposés et mandataires ou d'une défectuosité du bateau;
 - c. par des défectuosités de son bateau ou d'un bateau loué ou affrété existant antérieurement au voyage s'il prouve que ces défectuosités n'ont pu être décelées avant le début du voyage en dépit de la due diligence.

Ad 7:
A défaut de choix, le droit applicable est celui de l'Etat avec lequel le contrat de transport présente les liens les plus étroits. Il est présumé que le contrat de transport présente les liens les plus étroits avec l'Etat dans lequel se trouve l'établissement principal du transporteur au moment de la conclusion du contrat, si le port de chargement ou le lieu de prise en charge, ou le port de déchargement ou le lieu de livraison ou l'établissement principal de l'expéditeur se trouve également dans cet Etat. (article 29 CMNI).

Ad 14:
L'expéditeur que les marchandises sont correctement décrites, conditionnées et emballées, ainsi que marquées et identifiées conformément à la réglementation internationale ou nationale applicable ou bien, en l'absence de telles réglementations, suivant les règles et usages généralement reconnus en navigation intérieure.

Ad 16:
Concernant les dimensions, le nombre ou le poids des marchandises, si le transporteur a des raisons de soupçonner que les indications de l'expéditeur sont inexactes ou s'il n'a pas eu de moyens suffisants pour contrôler ces indications, notamment parce que les marchandises n'ont pas été comptées, mesurées ou pesées en sa présence, de même que parce que, sans accord exprès, les dimensions ou le poids ont été déterminés par jaugeage; Lorsque, conformément aux indications figurant dans le document de transport, les marchandises ont été placées dans un conteneur ou dans des cales du bateau scellées par des personnes autres que le transporteur, ses préposés ou mandataires, et lorsque ni le conteneur ni les scellés ne sont endommagés ou brisés jusqu'au port de déchargement ou au lieu de livraison, il est présumé que la perte de marchandises ou les dommages n'ont pas été occasionnés pendant le transport.

¹ Vervoerder en afzender kunnen de aansprakelijkheid van de vervoerder of de ondervoerder voor genoemde schade contractueel uitsluiten.

¹ Carrier and Shipper can agree that the carrier is not liable for losses arising from the mentioned situations under this article.

¹ Der Frachtführer und Absender können die Haftung des Frachtführers für die in diesem Artikel genannten Fälle vertraglich ausschließen.

¹ Le transporteur et l'expéditeur peuvent convenir que le transporteur n'est pas responsable dans le cas mentionné dans cet article.



Nieuw ADNR per 1 januari 2007

door Arthur Langstraat

De afgelopen twee jaar heeft de werkgroep MD\G van de CCR voorstellen voor aanpassing en toevoeging verwerkt tot voorschriften die zijn verwoord in het ADNR 2007. Het gaat te ver om alle details te vermelden, maar enkele hoofdpunten willen we u niet onthouden. Overigens is er een overgangstermijn die bepaalt dat het ADNR 2005 nog t/m 30 juni 2007 mag worden toegepast.

Deel 1 Algemene voorschriften

- Toevoeging en wijzigingen van vrijstellingen; nieuwe definities: capaciteit van reservoir, monsternameopening, tankakte en namen van organisaties.
- Veiligheidsadviseur: aanscherpingen voor opleiding en taken.

Deel 2 Classificatie

Andere indeling van vuurwerk; wijzigingen voor infectueuze-, radioactieve en bijtende stoffen.

Deel 3 Tabellen A, B en C

In alle tabellen zijn wijzigingen doorgevoerd, maar zijn te gedetailleerd om hier te vermelden.

Tabel C heeft voor de UN 9000 stoffen specifieke aanpassingen.

Deel 5 Procedures voor de verzending

Voor 5.4 (documentatie) zijn een paar voorschriften beter omschreven.

Deel 7 Voorschriften voor laden, vervoeren, lossen en overige behandeling van de lading

- 7.1 Droge lading. Vooral wijzigingen op het gebied van beperkte hoeveel-

heden, overslag bij onweer, gevaarlijke lading in colli en ventilatie afvalspuitbussen.

- 7.2 Tankschepen. Nieuwe kegelvoering: huidige kegelvoering gebonden aan lading, verandert in afhankelijk van de concentratie brandbare gasen in de ladingtanks (voorgaande lading).

Deel 8 Voorschriften voor bemanning, uitrusting, exploitatie van schepen en documenten

Reisregistratie: i.v.m. nieuwe kegelvoering moeten de laatste 3 voorgaande ladingen worden vermeld in een registratieformulier. Dit mag zelf worden opgemaakt.

Deel 9 Constructie voorschriften

Voor type N geldt aangepast/nieuw o.a.: ladingtank overvulbeveiliging, elektrische kabels onder dek, afstand tussen ladingtank en wand en nooduitgang. Nieuw art. 9.3.3.15: stabiliteitseisen bij lektoestand en slagzij.

Uiteraard is dit overzicht beknopt, meer informatie is beschikbaar bij Kantoor Binnenvaart.

Erkenning vaarbewijzen

door Gerard Kester

In het kader van de Europese richtlijn inzake wederzijdse erkenning vaarbewijzen heeft Nederland onlangs een aantal vaarbewijzen uit de nieuwe lidstaten gelijkgesteld met ons vaarbewijs. Het zijn de volgende.

Vaarbewijs rivieren, kanalen en meren

Tsjechië: Prukaz zpusobilosti kapitána a prukaz zpusobilosti kormidelníka;

Estland: Siseveelaeva laevajuhi diplom;

Litouwen: Vidaus vandenu transporto specialisto laipsnio diplomas

Hongarije:

1°. Hajóskapitányi bizonyítvány (kapiteinsbewijs),

2°. Hajóvezetői bizonyítvány (schippersbewijs),

Polen: Patent zeglarski kapitana zeglugi sródladowej - kategorii B. (Schippersbewijs B)

Slowakije:

1°. Lodny kapitán I. triedy,
2°. Lodny kapitán II. triedy,

Vaarbewijs alle binnenwateren

Hongarije:

1°. Hajóskapitányi bizonyítvány (kapiteinsbewijs),
2°. Hajóvezetői 'A' bizonyítvány (schippersbewijs),

Polen: Patent zeglarski kapitana zeglugi sródladowej - kategorii A (Schippersbewijs A).

Met een hiervoor genoemd vaarbewijs kan de houder de kwalificatie stuurman in de Rijnvaart krijgen. Bij het SAB kan die persoon dat in het dienstboekje laten aantekenen.

TopTip

DEKATEL - Van de heer Van der Donk, ms Lehar kregen we de volgende tip: Vodafonegebruikers die een Duitse kaart van Dekatel hebben (Dekatel Vodafone D2 ClassicPremium 10/10), kunnen gebruikmaken van een dienst die Vodafone Duitsland aanbiedt: Vodafone ReiseVersprechen. Die dienst kun je activeren met een cijfercode. Zie: http://www.vodafone.de/privat/mobil_im_ausland/71893.html

Met een vaste toeslag van EUR 0.75 per gesprek, ben je verlost van de roamingkosten voor bellen vanuit Duitsland naar een buitenland (in Europa). Volgens Van der Donk ben je daarmee substantieel goedkoper uit, bijvoorbeeld als je vanuit Duitsland naar Nederland belt. Bij Dekatel-Vodafone gebruikers zou dit niet of nauwelijks bekend zijn. De mate van besparing hangt uiteraard af van het individuele belgedrag aan boord.

Belastingdienst gaat school

Inningsbeleid van fiscus wordt harder

door Jan Veldman - met dank aan Jolanda van Veen, Administratie- adviesbureau Wave

In Magazine Binnenvaart van juli 2005 hebben wij een artikel geplaatst van directeur Wim Onderdelinden van de ABRI, over het nieuwe inningsbeleid van de belastingdienst. Hij schreef toen: 'Het beleid van de belastingdienst om belastingen te innen, is gewijzigd. Eén en ander is neergelegd in een "wijziging Leidraad Invordering". Hij besloot zijn artikel met de zin: 'Conclusie is dat de duimschroeven worden aangedraaid. Laten we maar zeggen dat het past in deze tijd. De uitwerking zal in een aantal gevallen dramatische gevolgen kunnen hebben vanwege de onuitvoerbaarheid van de voorwaarden! Wordt zeker vervolgd.' Het is nu zover!

Tijdens een recent overleg van betrokkenen bij het Steunpunt Binnenvaart gaf de Belastingdienst Rotterdam aan dat er ongeveer 2000 varende ondernemers zijn die te laat of niet aan hun belastingverplichting kunnen voldoen. Deze mededeling was voor de begeleidingsgroep van het steunpunt aanleiding een bijeenkomst met een aantal betrokkenen (administratiekantoren, juristen, banken, sociale diensten) te beleggen.

'Struisvogel-politiek'

Mocht u een (tijdelijk) belastingprobleem hebben, bedrijf dan geen struisvogelpolitiek, maar neem contact op met uw boekhouder, belastingdienst of bank. Bij de belastingdienst kunt u bellen met: de heer J. de Hoog, tel. 010-290 57 82 of de heer R. van der Voorst, tel. 010-290 50 82.

Schrijven kan ook en in dat geval kunt u uw correspondentie richten aan: Belastingdienst Rijnmond
Kantoor Rotterdam
de heer J. de Hoog en/of
R. van der Voorst
Postbus 50961
3007 BC Rotterdam.

Schroom niet om de belastingdienst te benaderen. Ook zij wil de beste oplossing voor de problemen die er zijn ontstaan bij de belastingbetalingen.

■ Hoeveel is 2000?

Nadere analyse van de genoemde 2000 belastingplichtigen leerde dat het gaat over 2000 sofi-nummers, die op één of meerdere aanslagen een betalingsachterstand hadden. Een betalingsachterstand betekent in dit verband dat de betalingstermijn verstreken is. Van deze 2000 zijn er circa 700 probleemgevallen. Hiervan worden ongeveer 35 belastingplichtigen als 'hopeloze gevallen' gekwalificeerd. Hopeloos in die zin, dat ze alleen door dwangmaatregelen tot betalen kunnen worden gedwongen. Voor deze belastingplichtigen is inmiddels een bevel aan de douane uitgegaan hun schepen aan de ketting te leggen.

De overige 650 belastingplichtigen kunnen we terugbrengen naar circa 200 ondernemingen. De getelde belastingplichtigen maken vaak deel uit van een VOF of van een BV waaraan ook apart een sofinummer is toegekend.

■ Wat kunnen we doen?

In de discussie werd aan de belastingdienst de vraag gesteld: 'Wat kunnen wij er aan doen?' Het beantwoorden was lastig. De 35 werden voor een deel als wereldvreemd, voor een deel als fraudeur en voor een deel als slachtoffer van sociale omstandigheden geschetst. Het Steunpunt Binnenvaart* is juist voor deze mensen opgericht en is bereid naar mogelijke oplossingen te zoeken voor deze categorie.



De overige 200 ondernemingen willen we oproepen contact te zoeken met hun boekhouder om tot een oplossing te komen. Het duurt niet lang meer of ook voor hen gaat een bevel tot beslaglegging de deur uit. Mocht u er samen met uw boekhouder niet uit komen, vraag dan ondersteuning aan. Betalingsregelingen of schuldsanering is dan een optie. In ieder geval: meld u voordat u in de categorie van de 35 komt!

Voor wat betreft de 'gewone' te late betalingen onderkent de belastingdienst het probleem dat de schipper niet altijd op tijd zijn post krijgt om aan de gestelde betalingstermijn te kunnen voldoen. We raden aan uw boekhouder te machtigen zijn adres als fiscaal domicilie-adres voor de belastingdienst op te geven. Alle door de belastingdienst verstuurd post komt dan aan op het adres van uw boekhouder. Deze kan dan voor u in de gaten houden wat de betalingstermijn is en of u in staat bent de aanslagen binnen de gestelde termijn te voldoen.

len invorderen



■ Oorzaken en voorkomen

Wat kunnen de oorzaken zijn van oplopende belastingschulden en hoe kunnen die wellicht worden voorkomen?

Inkomstenbelasting / premie volksverzekeringen

Binnen één jaar kunt u belastingaanslagen inkomstenbelasting ontvangen van voorgaande jaren en het lopende jaar. Dit kan ontstaan doordat u bijvoorbeeld in het jaar 2003 een laag inkomen heeft gehad en weinig of geen belasting verschuldigd was. In 2004 werden door de belastingdienst de voorlopige aanslagen opgelegd naar het inkomen van het voorgaande jaar, in dit geval 2003. Dus kreeg u geen voorlopige aanslag over het jaar 2004 en 2005.

In 2005 werd uw jaarverslag over het jaar 2004 opgemaakt en toen bleek dat u veel belasting verschuldigd bent. De aangifte werd ingediend en er volgde een voorlopige aanslag 2004 en 2005.

Voordat deze aanslagen aan u zijn opgelegd, kan het wel al 2006 zijn, waarna ook gelijk hiervoor een voorlopige aanslag volgt. Dit worden dan drie aanslagen in één jaar tijd, waarbij de belastingschuld in totaliteit tot een hoog bedrag kan oplopen.

Als u geen reservering heeft gemaakt voor de verschuldigde belasting, in bovengenoemd voorbeeld 2004 en 2005, maar dit geld besteed heeft aan investeringen en reparaties, kunt u in de problemen komen om de belasting te voldoen.

Deze oplopende belastingschuld kan worden voorkomen door met uw boekhouder te overleggen of de voorlopige aanslagen voor het lopende jaar, voor een juist bedrag zijn opgelegd. Indien u over een lopend jaar geen voorlopige aanslag heeft ontvangen (deze worden verstuurd vanaf 31 januari van het lopende jaar) kunt u aan uw boekhouder of belastingdienst verzoeken alsnog een voorlopige aanslag op te leggen. De voorlopige aanslagen over een lopend jaar kunt u altijd in termijnen voldoen. Let op: aanslagen van voorgaande jaren kunt u niet in termijnen voldoen, maar moeten binnen de gestelde termijn op de aanslag worden betaald.

Loonheffing

De afdracht van de loonheffing is voor ondernemers, die voor het eerst werknemers in dienst hebben, vaak schrikken. Het bedrag dat ze halfjaarlijks moeten afdragen aan de fiscus, is dan nogal hoog.

Reserveren voor de belasting komt doorgaans in het gedrang als er ook een olie rekening ligt, of als er van het verdiende geld gerepareerd of geïnvesteerd wordt.

De binnenvaart heeft als enige branche in Nederland de uitzondering om per halfjaar aangifte loonheffing te mogen doen. Met nadruk op mogen. Wanneer u dit niet wenst kunt u uw boekhouder

verzoeken om een maandaangifte loonheffing. Vanzelfsprekend kunt u dit ook zelf doen.

U moet dan de loonheffing per maand afdragen waardoor er geen oplopende belastingschuld kan ontstaan.

Omzetbelasting

Als uw afdrachten van de omzetbelasting niet te hoog zijn, krijgt u van de belastingdienst een kwartaalaangifte omzetbelasting en in sommige gevallen zelfs een jaaraangifte. U moet dan eens per kwartaal of per jaar uw verschuldigde omzetbelasting afdragen. Als u dit niet wilt, kunt u uw boekhouder vragen een maandaangifte omzetbelasting voor u aan te vragen.

**) Lilian van Hiele, coördinator Steunpunt Binnenvaart, is telefonisch bereikbaar op nummer 06-20112319.*

TopTips

CONFLICT - Ook in de binnenvaart krijgen werkgevers wel eens een conflict met een werknemer. Eén van de middelen om de verhouding weer te verbeteren is het inschakelen van een persoon die bemiddelt tussen de partijen, ook wel mediator genoemd. Bij een procedure om een arbeidsovereenkomst te ontbinden zal de rechter altijd vragen of de werkgever dit aanbod al heeft gedaan. Houd daar rekening mee als u in zo'n procedure zit. Als de werknemer een mediator weigert, zorg dan voor een schriftelijke verklaring van deze weigering.

PENSIOENWET - In de nieuwe pensioenwet die per 01-01-2007 ingaat, is de directeur-grotaandeelhouder (DGA) van een BV niet opgenomen. Dit heeft tot gevolg dat hij zijn pensioen niet meer kan onderbrengen bij een verzekeraar, maar in het bedrijfsvermogen moet opbouwen. Voor 2007 is er een mogelijkheid als werknemer aangemerkt te worden. Voor oude pensioenen blijft de bestaande situatie gehandhaafd. Het is raadzaam met uw adviseur contact op te nemen, aangezien persoonlijke situaties, persoonlijke aanpassingen vereisen.

A d v e r t e n t i e

Slachtoffer en schadevergoeding

door mr. Ynke Ooykaas, Van Dijk advocaten



Jan en Joke Jansen van het ms 'Vaart wel' liggen in Rotterdam te wachten en moeten

overnachten. Ze besluiten het schip in de Waalhaven neer te leggen, daar kun je heel gezellig liggen. Jan en Joke gaan in het weekend van boord. Zondagmorgen worden ze gebeld door een collegaschipper die politiemensen aan boord heeft gezien. Jan en Joke gaan direct naar boord en zien tot hun ontzetting dat er ingebroken is. De vandalen hebben daarnaast veel schade aangericht in de woning. Temidden van alle ellende horen Jan en Joke dat de politie wel een idee heeft over de daders. 'Fijn', denken ze, 'maar schieten we daar nou wat mee op?'

De wet geeft slachtoffers de mogelijkheid in een strafzaak een schadevergoeding te eisen van de dader. Het kan hierbij gaan om:

- materiële schade

Bij materiële schade gaat het vaak om vernielde of gestolen goederen, medische kosten of verlies van inkomsten. De hoogte van deze schade is over het algemeen goed vast te stellen.

- immateriële schade

Immateriële schade bestaat bijvoorbeeld uit het verlies van levensvreugde, pijn of verdriet en is vaak moeilijk vast te stellen. Vergoeding van deze schade heet 'smartegeld'.

Na een misdrijf kunt u op verschillende manieren proberen uw schade vergoed te krijgen:

- via uw verzekering

Uw verzekeraar vergoedt de schade geheel of met inhouding van eigen risico en probeert dat vervolgens zelf te verhalen. Een rechtsbijstandsverzekering kan hierbij behulpzaam zijn.

- via het schadefonds geweldsmisdrijven

Voor een uitkering op basis van het schadefonds moet er zijn voldaan aan de volgende voorwaarden:

1. Het moet gaan om een geweldsmisdrijf

2. dat door een ander opzettelijk is gepleegd
3. in Nederland
4. waardoor u ernstig (lichamelijk en/of geestelijk) letsel lijdt of leed
5. terwijl dit letsel schade heeft veroorzaakt
6. die niet op een andere manier kan worden vergoed
7. of door het slachtoffer zonder bezwaar zelf kan worden gedragen
8. terwijl de schade niet mede aan het slachtoffer zelf te wijten is.

Een verzoek tot uitkering op basis van dit fonds moet worden gedaan binnen drie jaar na de dag waarop het misdrijf is gepleegd. Ook directe nabestaanden kunnen een verzoek tot uitkering doen.

- via de rechter, door de verdachte/dader aansprakelijk te stellen

Indien u via de rechter de verdachte aansprakelijk wilt stellen, kunt u schadevergoeding proberen te krijgen in de strafprocedure of in een civiele procedure.

■ Vergoeding via strafprocedure

Als het nog niet tot een strafprocedure is gekomen, kan de Officier van Justitie (OvJ) vergoeding van de schade als voorwaarde stellen voor niet verdere vervolging van of een schikking met de daders. Bij ernstige zaken zal de OvJ de zaak echter wel voortzetten.

Als het tot een strafproces komt kunt u zich als slachtoffer 'voegen' in het strafproces. In dat geval zal de OvJ aan de rechter vragen ook een uitspraak te doen over de toewijzing van uw schadeclaim. Uw claim loopt daarna als het ware mee in het proces tegen de verdachte. U hoeft dan geen aparte procedure te starten en aan de voeging op zich zijn voor u geen kosten verbonden.

U kunt zich in het strafproces voegen als:

1. u schade heeft geleden door een strafbaar feit;
2. de dader is opgespoord;

3. u uw schade niet op een andere manier geheel of gedeeltelijk vergoed heeft gekregen;
4. de verdachte moet voorkomen (er komt een strafzitting voor de rechter) en
5. de verdachte is gedagvaard voor het strafbare feit, waarvan u het slachtoffer bent geworden.

Voegen is mogelijk vóór en tijdens de strafzitting. Voegen vóór de zitting gebeurt door middel van het voegingsformulier, dat u via de OvJ of Bureau Slachtofferhulp kunt aanvragen. Tijdens de zitting kunt u zich zowel schriftelijk als mondeling voegen. In alle gevallen moet u kunnen aantonen dat u schade heeft geleden en dat u de schade niet al via bijvoorbeeld de verzekering vergoed heeft gekregen (let op bewijsstukken!). Tijdens de zitting kan de rechter om een toelichting vragen.

■ Geen maximumhoogte

Er is geen maximumhoogte verbonden aan de vordering die in het strafproces door middel van voeging kan worden ingediend. Wel moet het gaan om relatief eenvoudige vorderingen. Als uw vordering uit een eenvoudige en een moeilijke vordering bestaat, kunt u de vordering ook splitsen en de rechter vragen alleen een uitspraak te doen over het eenvoudige gedeelte van uw claim. Het ingewikkelde deel van uw vordering kunt u dan verhalen via een zogenaamde civiele procedure: een aparte procedure met bijbehorende kosten.

■ Twee dingen

Als de rechter vindt dat u recht heeft op schadevergoeding, kunnen er in het strafproces twee dingen gebeuren:

(Vervolg op pagina 19)

A d v e r t e n t i e

Havengeld Rotterdam twee procent omhoog

In 2007 worden de meeste zeehaven-geldtarieven in Rotterdam verhoogd met twee procent. Alleen het maximumtarief voor bulk, exclusief ruwe olie en enkele segmenten in het stukgoed (de niet-in-lijndienst-vaart, het zogenaamde TSI-tarief) stijgt met 2,3 procent.

Deze extra verhoging hangt samen met het vorig jaar ingezette beleid om enige tariefdifferentiatie toe te passen die afhankelijk is van marktomstandigheden en investeringsniveaus. Ook de overige tarieven, zoals het kadegeld en het binnenhavengeld, stijgen volgend jaar met twee procent.

De aanpassing is tot stand gekomen na een intensieve consultatie van de markt onder leiding van Deltalinqs en de Vereniging van Rotterdamse Cargadoors. De investeringen, plannen en afwegingen die tot de nieuwe tarieven hebben geleid, kwamen hierbij allemaal aan de orde. De signalen van de kant van het bedrijfsleven zijn daarbij voor het Havenbedrijf

aanleiding geweest de concurrentieverhouding met de andere havens van de Hamburg-le Havre-Range nadrukkelijk mee te wegen. De afgelopen tien jaar neemt Rotterdam wat betreft tariefstijging een positie in de middenmoot in. In Hamburg stegen de tarieven met 8,5 procent, in Rotterdam met 11,5% en in Antwerpen met 14,5%.

■ Forse investeringen

In de komende periode tot en met 2012 investeert het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) gemiddeld € 200 tot 250 miljoen per jaar. Tweederde hiervan wordt 'klantspecifiek' gedekt uit het rendement per project. Eenderde betreft investeringen in de openbare infrastructuur en wordt betaald vanuit het havengeld.

Het (hoge) niveau van de investeringen door het HbR, hangt direct samen met die van het bedrijfsleven. Particuliere ondernemingen zijn van plan in enkele jaren tijd minimaal € 5 miljard in het havengebied te investeren.

Tweede Kerstdag in België geen wettelijke feestdag

Alle Europese landen kennen en erkennen twee Kerstdagen, de eerste en de tweede. België vormt daarop een uitzondering. Tweede Kerstdag - 26 december dus - is door onze zuidburen niet erkend als een wettelijke feestdag. Dat kan dus consequenties hebben.

Kerstfeest in Duisburg

Zondag 24 december is er in de kerk aan de Hammacherstrasse 6 in Duisburg-Ruhrort half elf 's morgens een kerkdienst. Op Eerste Kerstdag begint de dienst om 11.00 uur. Het familiekerstfeest op Tweede Kerstdag heeft als thema: 'Kerst, verbeeld je...' 'Laat u verrassen door het programma, er is voor elk wat leuks', roept Elly Mannak op.

Top Tips

REINTEGRATIE - Als u op goede gronden meent dat een werknemer tijdens ziekte weigert mee te werken aan zijn reïntegratie, is het niet mogelijk om hem/haar te ontslaan. Wel kunt u de loondoorbetaling opschorten totdat hij/zij de aanwijzingen van de Arbeidsarts opvolgt.

EINDEJAARSUITKERING - De commissie gelijke behandeling heeft bepaald dat oproepkrachten ook recht hebben op een eindejaarsuitkering, als een werkgever die aan zijn gewone werknemers verstrekt. Ook CAO's mogen hier niet van afwijken.

(Vervolg juridische vraagbaak)

1. De rechter legt de dader het betalen van een schadevergoeding op (de zogenaamde schadevergoedingsmaatregel). De OvJ zal in dat geval het bedrag voor u proberen te innen.
2. De rechter wijst de schadevergoeding toe. De rechter zegt dan alleen dat u recht heeft op een schadevergoeding. U moet zelf het bedrag innen door de dader via een aangetekende brief te verzoeken binnen een bepaalde termijn te betalen. Betaalt hij niet, dan kunt u een deurwaarder inschakelen.

■ Civiele procedure

Mocht er geen strafprocedure volgen of mocht uw vordering in het strafproces zijn afgewezen (bijvoorbeeld omdat die inhoudelijk te ingewikkeld is) dan kunt

u tegen de dader een civiele procedure beginnen. Hieraan zijn kosten verbonden. In verband met de bewijslast kan het verstandig zijn om de afloop van de strafprocedure af te wachten alvorens een civiele procedure te beginnen. Wel kunt u uiteraard de dader alvast door middel van een aangetekende brief aansprakelijk stellen.

Jan en Joke van de Vaart wel hadden gelukkig een goede verzekering die de schade volledig vergoedde en bovendien ook nog vlot van uitbetalen was. De schade was op redelijk korte termijn gerepareerd.

Maar het onplezierige gevoel als ze het schip een poosje onbeheerd moesten achterlaten bleef nog lang.

In dit laatste nummer van 2006 kunt u uw binnenvaarkennis testen door mee te doen aan onze eindejaarsquiz. De (multiple choice) vragen zijn samengesteld uit artikelen en Toptips uit de magazines van het afgelopen jaar. Magazine Binnenvaart staat immers bol van wetenswaardigheden en belangrijke info en op deze manier kunt u meteen testen wat u daarvan onthouden hebt! Leest u het magazine altijd van A-Z en heeft u een goed geheugen? Dan moet het niet al te moeilijk zijn. Bewaart u het magazine als naslagwerk, dan is het helemaal een eitje! U leest gewoon de artikelen er nog eens op na. Stuur uw oplossing als volgt in (willekeurig voorbeeld): 1 = a, 2 = c, 3 = b, etc. Succes!

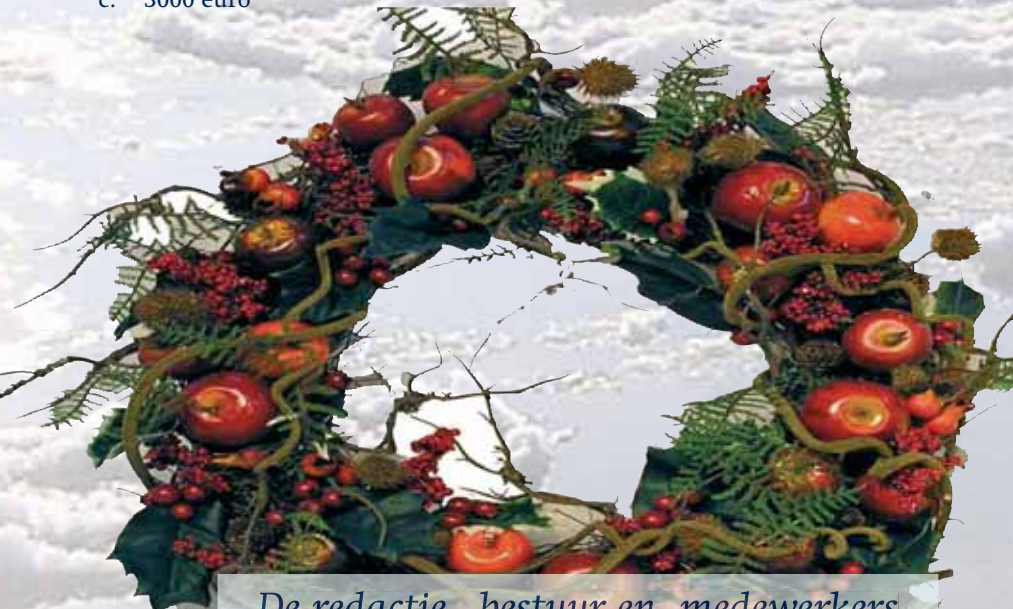
Omcirkel het juiste antwoord bij de volgende 15 vragen:

1. Uit welke 3 kleurenlijsten bestaat de Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen?
 - a. zwart, rood en geel
 - b. groen, rood en oranje
 - c. geel, blauw en groen
2. Hoeveel belastingkorting krijgen werkgevers die leerlingmatrozen (MBO 1 en 2) opleiden naar een startkwalificatie?
 - a. 1500 euro
 - b. 2500 euro
 - c. 3000 euro

3. Wie bestelde als eerste het zogenaamde Sedimental Removal System?
 - a. Vopak Barging Europe BV
 - b. Verenigde Tankrederij BV
 - c. Chemgas Shipping BV
4. Hoe heet het project van projectbureau IOD waar Kantoor Binnenvaart bij betrokken is?
 - a. Veilig en Economisch Watergebonden vervoer
 - b. De Schone Motor voor de Binnenvaart
 - c. Milieukeurmerk voor de binnenvaart



5. Wat is op dit moment het zwavelgehalte in gasolie voor de binnenvaart?
 - a. 1000 ppm
 - b. 3500 ppm
 - c. 2000 ppm
6. Wat is de berekende diepte van de vaargeul bij een waterstand van 78 bij Oestrich?
 - a. 180
 - b. 176
 - c. 183
7. Op welke Duitse website staat een overzicht van goedgekeurde bijboten?
 - a. www.wsp.de
 - b. www.bgf.de
 - c. www.bdb.de
8. Wat is de Nederlandse boeterente voor het overschrijden van de betalingstermijn bij handelstransacties vanaf 1 juli 2006?
 - a. 9,83 %
 - b. 9,25 %
 - c. 7,00 %
9. Waar staan de letters EDM voor?
 - a. Europees Durfkapitaal Midden en kleinbedrijf
 - b. Europese richtlijn Diesel Motoren
 - c. Eerste Dag Melding
10. Wat is de grensnorm in de Rijnvaart voor het varen onder invloed van alcohol?
 - a. 0,8 ‰
 - b. 0,5 ‰
 - c. 0,2 ‰



De redactie, bestuur en medewerkers van Kantoor Binnenvaart, CBOB, ONS, RKSB, VBR en Bond van Eigenschippers wensen u, uw familie en uw personeel Fijne Kerstdagen en een Gezond en Voorspoedig 2007



11. Naar welke plaats in Duitsland vervoerde schipper Van Vliet reactoren voor een waterzuiveringsinstallatie?

- a. Duisburg
- b. Mannheim
- c. Wiesbaden

12. Naast kanaal 77 heeft men in België nog een sociaal kanaal. Welk kanaal is dat?

- a. 78
- b. 72
- c. 73

13. Welk formulier moet u gebruiken voor een protestbrief volgens de Hygiëncode?

- a. Werkplan 5
- b. Werkplan 9
- c. Werkplan 12

14. Welke Europese norm wordt gehanteerd voor het vaststellen of een (ADNR) bijboot moeilijk ontvlambaar is?

- a. EN 1997:1914
- b. EN 1917:1994
- c. EN 1914:1997

15. Hoeveel brandbestendige verzamelreservoirs moet u in de machinekamer hebben?

- a. 2
- b. 3
- c. 4

Kennis wordt beloond!

Uit de goede oplossingen worden 5 deelnemers geloot die elk een cadeau-bon winnen t.w.v. 25 euro. Alle overige goede inzenders ontvangen ons relatiegeschenk: een praktisch, opvouwbaar leeslampje.

Doe mee!

Stuur vóór 25 januari 2007 een briefkaart met uw oplossing naar Kantoor Binnenvaart, Vasteland 12c, 3011 BL Rotterdam met vermelding: 'Eindejaarsquiz'. Vergeet niet uw naam, naam schip, adres en telefoonnummer te vermelden. Per e-mail mag ook: redactie.mb@kantoorbinnenvaart.org Over de uitslag kan niet worden gecorrespondeerd. Winnaars krijgen persoonlijk bericht. De uitslag wordt bekend gemaakt op onze website en in het magazine.

Verandering examinering Rijnpatent

door Gerard Kester

In navolging van andere landen gaat CCV Binnenvaart de examens 'kennis Rijn' schriftelijk afnemen in de vorm van meervoudige keuzevragen. Waarschijnlijk gaat dat al per 1 januari aanstaande gebeuren. Over de voors en tegens van een schriftelijk examen zullen wij het hier niet hebben. Deskundigen zijn van mening dat het goed kan.

Voordeel is dat de examens geharmoniseerd worden en bijvoorbeeld ook in Hongarije afgenomen kunnen worden. Andersom kan dat evenzeer gelden voor het Donaupatent.

Binnen het CCV Binnenvaart is men nog druk doende met de invulling van het systeem en met name de vragen. Dat laatste is voornamelijk de taak van degenen die nu het mondeling examen afnemen en die weten waar ze over praten. Globaal gaat het er als volgt uitzien.

Om de examinering enigszins te kunnen structureren heeft men de Rijn waar plaatselijke bekendheid is vereist namelijk van Spijksche Veer tot Iffezheim, in zeven vakken verdeeld. Deze zijn:

- van Spijksche Veer tot Rheinberg (km 805)
- van Rheinberg tot Neuss (km 739)
- van Neuss tot Niederkassel-Lülsdorf (km 667)
- van Niederkassel-Lülsdorf tot Oberlahnstein (km 585)
- van Oberlahnstein tot Mainz Laubenheim (km 493)
- van Mainz Laubenheim tot Mannheim Rheinau (km 414)
- van Mannheim Rheinau tot Iffezheim (km 334)

Per vak worden 20 vragen samengesteld en de kandidaat doet voor dat hele vak examen, ook als een 'korter' patent wordt aangevraagd.

Bijvoorbeeld, als u een patent wilt tot Gernersheim dan is dat op zich geen probleem, maar u kunt ook vragen krijgen over het stuk tot Iffezheim.

■ Eén examen

Vraagt u een patent aan voor meerdere riviervakken dan wordt dat in één examen gegoten. Het is dus niet zo dat als u een patent aanvraagt van Spyck tot Mannheim u 6 examens moet afleggen. Het blijft zoals nu één examen. Het worden in dit voorbeeld ook geen 6 x 20 vragen; het aantal vragen zal sterk gereduceerd worden. Men streeft er toch naar dat kandidaten een dergelijk examen binnen een uur kunnen maken. Ook in dat opzicht verandert er weinig met het huidige mondeling examen.

(Zie ook het novemnummer van Magazine Binnenvaart)

A d v e r t e n t i e

Van het secretariaat



Collectiviteit Pro Life zorgverzekeringen

Een zorgverzekering kies je op basis van premie, aanvullende pakketten, telefonische bereikbaarheid, snelheid van uitbetalen.

Een zorgverzekering kan echter ook dekking bieden voor zaken, waar je gezien je levensbeschouwing niet mee in kunt stemmen.

Pro Life, een onderlinge zorgverzekering zonder winstoogmerk, geeft de mogelijkheid bepaalde voorzieningen te schrappen. Christelijke zorg staat bij haar centraal en er is een ruimhartig acceptatiebeleid voor aanvullende verzekeringen. De basisverzekering is conform de wettelijke voorschriften, maar een verzekeraar mag bepaalde zaken als abortus, euthanasie en geslachtsveranderende operaties uitsluiten, wat Pro Life heeft gedaan. Daarentegen kent haar aanvullende verzekering een ruimere vergoeding voor palliatieve zorg, stervensbegeleiding en de mogelijkheid om te kiezen voor zorgverleners van eigen identiteit. Dat laatste kan van belang zijn bij psycho-sociale hulp of bijvoorbeeld langdurige (thuis)zorg.

Pro Life heeft aangeboden leden van de CBOB die hiervoor belangstelling hebben, collectief te verzekeren. Leden en donateurs die al een ProLife-verzekering hebben kunnen deze laten omzetten.

Voordelen van de collectieve verzekering:

- Een polis zonder euthanasie en abortus met een aantrekkelijk premie.
 - Deelnemers en gezinsleden aan het collectief ontvangen een aantrekkelijke korting op basispolis en aanvullende verzekering. Nieuwe leden krijgen bovendien de aanvullende verzekering de eerste twee maanden gratis.
 - Snelle toegang tot (schaarse) zorg.
- Pro Life stelt niet alleen wachtlijstbe-

medeling beschikbaar, maar ook een internetdokter.

- Eigen pakketkeuze uit vier aanvullende verzekeringen en drie tandverzekeringen.
- Geen medische selectie (met uitzondering van de meest uitgebreide tandverzekering).

Binnenkort ontvangt u een aanbieding van Pro Life.

Info: www.prolife.nl/collectief.
Tel. 033 422 81 88 (werkdagen van 09.00 tot 19.00 uur)

Eindejaarsbijeenkomsten

- Duisburg, Ned. Kerk a/d Ruhr (zaterdag 23 dec.), Werkendam, Kwinter (donderdag 28 dec.), Zwolle, Campanile hotel (vrijdag 29 dec.).
Tijden 13.30 uur tot 17.00 uur, hapje en drankje na.

Rotterdam, Binnenvaarthuis Vasteland (woensdag 27 dec. 09.30 uur tot 13.00 uur met broodje na. Discussieonderwerpen te over: hygiëncode, afvaltransport, CMNI, convenant met minister Peijs, Europese onderwerpen: NAIADES, welvaart, solidariteit en veiligheid.

Natuurlijk hebben we ook aandacht voor uw praktijkvragen en -problemen, uw aandachtspunten voor het bestuur, tips voor collega's of suggesties voor de overheid.

CBOB-leden krijgen een persoonlijke uitnodiging met agenda, maar ook uw buurlui zijn van harte welkom. Nodigen uit en vraag ze mee te gaan. Kost niets.

Getrouwd

26 oktober Henk-Jan van Veen & Edith Brummel, ms Quo Vadis. Postbus 375, 8070 AJ Nunspeet.

Geboren

29 november Ruben, z.v. M. Peggeman en I. Peggemena-Hatman, ms Kamperzand; Geerstraat 15-1, 8261 HL Kampen.

Voor vol aanzien

In hem is de goddelijke volheid lichamelijk aanwezig.

Kolossenzen 2:9

Het blijft ontroeren dat de inhoud van het Kerstfeest nooit raakt opgedroogd. Altijd weer heeft het jong en oud geboeid. Is dat ook omdat met Kerstmis in ons allemaal het kind wakker wordt geschud?

In de Kolossenzenbrief wordt het geheim van Kerst verwoord. In het tere, kleine kind dat in de voerbak van de dieren wordt gelegd, is God zelf aanwezig. Lichamelijk. Waarmee we Hem leren kennen als degene die niet alleen overal op de aarde met zijn Geest binnenkomt in het leven van mensen, maar ook als iemand die tastbaar wil zijn in onze geschiedenis.

Het gaat er dus om dat we het kind in de kribbe, zo'n nietig wezen, voor vol aanzien. We kennen allemaal voorbeelden van hoe gevaarlijk in feite de geboorte van een kind is. Er kan van alles misgaan en dat doet het vaak ook. Gelukkig kan er dan meestal ingegrepen worden. Maar als we horen van pasgeboren kinderen die met botbreuken in de couveuse in het ziekenhuis liggen, worden we ons opnieuw bewust van de kwetsbaarheid van een pasgeboren menskind.

We weten door ons eigen bestaan in een lichaam of anders wel van de mensen en de dieren om ons heen, hoe gevaarlijk het is in de wereld, waarvan wij een stukje zijn. Daartegen wapenen wij ons. Vaak doen we dat door ons te pantseren of achter een hoge muur te schuilen. Of door ons groter voor te doen dan we zijn.

Van het kind van Bethlehem kunnen we leren dat dit helemaal niet nodig is, of juist onwenselijk. Jezus, om wie het hier gaat, is ook als de gezaghebbende koning van de nieuwe wereld gebleven zoals hij bij zijn geboorte was: afhankelijk als een kind, maar juist daardoor in staat de volheid van God in ons midden aanwezig te laten zijn.

R.J. Bakker

Het gaat niet slecht maar is ondernemen nog leuk?

door Erik van Toor, voorzitter ONS



En zo schrijven we weer in het decemberrubriek. We sluiten een jaar af dat voor de binnenvaart niet slecht te noemen is. Ondanks de toevoeging van behoorlijk wat nieuwe tonnage blijven de vrachten gemiddeld op een aanvaardbaar niveau staan. We horen vaker dan voorheen dat schippers liever een dag langer wachten op een betere prijs, dan dat men voor laag aangeboden vrachten vaart.

De binnenvaart staat in de schijnwerpers. Uiteraard is dit een positief gegeven en het Bureau Voorlichting Binnenvaart speelt hierin een regisserende rol. Maar als je in het voetlicht staat, loop je het gevaar dat ijverige ambtenaren en beleidsmakers van de gelegenheid gebruik maken om je 'dood te knuffelen'. Ik bedoel hiermee dat de binnenvaart vaak allerlei regelgeving over zich heen krijgt waarvan je oprecht het nut mag betwijfelen.

Zo is er sprake geweest van 'ketenveiligheid', waardoor ondernemersmiddelen allerlei procedures moesten aantonen dat ze betrouwbaar waren. Gelukkig heeft het Europees Parlement na vele protesten ingezien dat dit een heilloze missie is. Ook is er nog ergens prettig vergaderd over een 'trillingscertificaat'. De bedoeling is dat alle bedrijven laten meten hoeveel trillingen er op een bepaalde arbeidsplaats ontstaan.

Uiteraard is er het nodige te doen geweest over de GMP-regeling, die op bedrijfsniveau is ontstaan, om te voorkomen dat het een ondoordringbaar ambtelijk woud zou worden. En niet te vergeten de Niwo-regeling die de gemoederen nog steeds bezighoudt; laatstelijk is er het één en ander te doen geweest over het loslaten van de overgangsregels voor oudere schepen.

Is ondernemen dan nog wel leuk? Te oordelen aan het enthousiasme waarmee de Nederlandse binnenvaartvloot groeit, wel. Maar er zullen onherroepelijk aanvullende flankerende maatregelen genomen moeten worden. Denk aan goede ligplaatsvoorzieningen, autosteigers, enzovoort.

Maar denk ook aan wettelijke maatregelen om de laad- en lostijden te regelen en daarmee verband houdend, het overliggeld. Minister Peijs heeft aangegeven de wettelijke regeling nog slechts een jaar in stand te willen houden. Dit is voor de ONS onaanvaardbaar.

Maar minister Peijs gaat de politiek verlaten; wellicht valt op dit punt met een volgende minister beter te onderhandelen. Wij doen ons best.

■ Jaarvergadering

In het vorige magazine stond al een aankondiging en inmiddels hebben ONS- en RKSB-leden de uitnodiging en de stukken voor de jaarvergadering ontvangen. Het bestuur hoopt u

woensdag 27 december op het KSCC-schipperscentrum in Nijmegen te ontmoeten. Aanvang beide (besloten) ledenvergaderingen: 10.30 uur.

Na de lunch volgt om 13.30 uur de gezamenlijke vergadering. Dit gedeelte is openbaar en toegankelijk voor alle geïnteresseerden. KB-contractanten zijn dan ook van harte uitgenodigd om de vergadering bij te wonen en aan de discussie deel te nemen. Wij verzoeken u vriendelijk in verband met de catering uw komst tijdig door te geven aan het ONS-secretariaat, tel.: 010-2060601, e-mail: ons@kantoorbinnenvaart.org

Bestuurskandidaten

Overigens zijn ONS en RKSB op zoek naar enthousiaste, actieve bestuursleden om ons beleid te maken en te verdedigen. Voelt u zich aangesproken, reageer dan op onze jaarvergadering of meld u aan bij de medewerkers op kantoor.

Alvast plezierige feestdagen en een heel goed nieuwjaar toegewenst!

Collectieve zorgpolis voor de binnenvaart nu nog goedkoper

De collectieve Binnenvaartzorgpolis van Anker Verzekeringen, ondergebracht bij Delta Lloyd, gaat in 2007 zijn tweede jaar in. Aangeslotenen van Kantoor Binnenvaart hebben nu opnieuw de kans over te stappen naar deze speciaal op de binnenvaartondernemer, zijn gezin en personeel gerichte verzekering.

Dat betekent kortingen van 10% op basispremie en 16% op de aanvullende pakketten. Vrije keus zorgverleners, garantie snelle zorgverlening, 100% buitenlanddekking, 100% vergoeding fysiotherapie, dag en nacht bereikbaar, declaratieafhandeling binnen 5 werkdagen: kortom een 'geen gezeurpolis'.

info: Anker/Verzekeringen 050 520 97 99

NB. Opzeggen huidige zorgpolis moet voor 1 januari. Anker Verzekeringen verzorgt desgewenst de gehele overstapprocedure. Zie ook brief Anker Verzekeringen.

Eigen schuld, dikke bult...

Volgens de CAO-binnenvaart heeft de werkgever de plicht om bij arbeidsongeschiktheid de werknemer in plaats van de wettelijke 70%, het eerste jaar 100% van het loon door te betalen. Dit wordt door werkgevers nogal eens als onrechtvaardig ervaren, wanneer de arbeidsongeschiktheid het gevolg is van een bezigheid in de vrije tijd.

In het geval dat de werknemer de arbeidsongeschiktheid opzettelijk heeft veroorzaakt, heeft hij volgens de wet geen recht op uitkering. Het Hof heeft onlangs uitgesproken dat, als er sprake is van schuld of toedoen van de werknemer, de werkgever de CAO-aanvulling van 30% op het wettelijke percentage van 70 niet hoeft bij te betalen.

Van schuld of toedoen is sprake als de werknemer een rechtens relevant verwijt kan worden gemaakt. (Bijvoorbeeld bij sportblessures, opgelopen in de vrije tijd.)

Het is wel noodzakelijk dat daarover in de CAO-binnenvaart en/of in de arbeids-overeenkomst een bepaling wordt opgenomen. Deze zou kunnen luiden: 'Wanneer de werknemer door eigen schuld of toedoen arbeidsongeschikt wordt, heeft hij geen recht op de in de CAO bepaalde aanvulling op de uitkering'.

De uitspraak kunt u vinden op www.rechtspraak.nl bij uitspraken onder LJN nummer: AY5993

Subsidie voor bestaande kleine schepen

De kleinere schepen zijn praktisch onverkoopbaar, enkele worden nog verkocht in een zogenaamde kettingverkoop. Die worden dan door de bank of makelaar voor dumprijzen op de markt gebracht. Deze handelswijze heeft de eigenaren van bestaande ondernemingen, kortweg gezegd, geruïneerd. Veelal hebben deze eigenaren altijd in hun schip geïnvesteerd, met de gedachte een verkoopbaar object over te houden. En als oudedagsreserve!!!! Als men nu op 65 jarige leeftijd met zo'n kleiner schip stopt, dan heeft dat effect in drie opzichten:

1) Het schip gaat uit de markt, er komt geen vervanger of opvolger, gebrek aan kleinschalige schepen wordt nog groter. Vooral kleinere vaarwaters worden de dupe, bijvoorbeeld naar Doetinchem. Daarom wordt in Doesburg nu veel overgeslagen. Resultaat: veel transport over de weg.

2) Aanvoerproblemen van bouwmaterialen; heel veel van deze schepen opereren in deze sector.

3) Schipper van 60 jaar en ouder is niet meer gemotiveerd om het schip te onderhouden en er in te investeren. Achteruitgang dus! Oplossing zou kunnen zijn: subsidie voor bestaande schepen. Na een x aantal jaren zo'n onderneming te hebben gerund, moet er de mogelijkheid zijn om door te groeien. Geld is er: 1e de beroemde slooppot en 2e de zand- en grintpot. Deze beide fondsen zijn mede door ondergetekende gevuld, zonder ooit voor onze categorie schippers enig nut te hebben gebracht, zelfs het tegendeel, zie mijn uitleg over onverkoopbaarheid.

Wij worden blijkbaar aangezien voor levenslange hobbyisten! Maar wel met een dure hobby! Wanneer we nu dus zouden stoppen, benadelen we de economische factoren van het vervoer. Schipper stopt, schip gesloopt, vervoer gestopt! Dit geschrevene komt recht uit het hart van een CBOB-schipper.

Vof Sterlet, J. Peggeman.

De redactie behoudt zich het recht voor ingezonden stukken niet te plaatsen, in te korten of bij meer dezelfde reacties de meest relevante te plaatsen, hetzij een samenvatting te geven. Plaatsing betekent niet dat de redactie instemt met de inhoud. Anonieme brieven worden niet behandeld.

VRAAG EN ANTWOORD

Ik heb een vraag betreffende de geplande invoering van AIS in de binnenvaart. Als dit doorgaat (en daar ziet het wel naar uit), wordt het dan ook verplicht om een doorlopende bankmachtiging af te geven aan de RP te water, zodat deze de via AIS geconstateerde overschrijding van de vaartijden volautomatisch de bijpassende boete kan incasseren?

Nou, niet direct aan de RP te water, maar mogelijk wel aan het Centraal Justitieel Incassobureau. Samen met het SAB zijn wij nog wel aan het onderzoeken of de nieuwe ECO-card voor dit doel geschikt gemaakt kan worden, zodat de bekeuring direct door de politie bij u aan boord van dat saldo afgeschreven kan worden. Er zijn nog wel wat juridische haken en ogen maar met een beetje creativiteit moet het lukken.

Ik ben het hele jaar zand en grind aan het varen. Als ik weer alles wil gaan varen, kan ik mij dan zo aanmelden voor de hygiëncode?

Ja, dat kan en zonodig heel snel. Het enige dat u moet doen, is zorgen dat u het Handboek Hygiëncode aan boord heeft en een overeenkomst met een van de gecertificeerde bedrijven afsluit voor de (toekomstige) verificatie van de hygiëncode. Zij zullen u dan direct aanmelden bij het Productschap Diervoerders. Althans, die afspraak hebben wij in ieder geval gemaakt met Schutter.

•••
Laatst hadden wij controle van de WSP en die vroeg naar een Trinkwasserbescheinigung, een bewijs dat mijn drinkwater is gecontroleerd. Kan dit?

Ja, in Duitsland moet aan boord van alle binnenvaartschepen een dergelijk bewijs van keuring c.q. controle van het drinkwater aanwezig zijn en het mag niet ouder zijn dan een jaar.

Voor passagiersschepen gelden overigens nog strengere voorschriften.

In Nederland zijn die regels minder streng en moet het in ieder geval op schepen met personeel in het kader van de Arbo-wetgeving geregeld zijn.

Jaaroverzicht

Selectie Magazine Binnenvaart,
jaargang 2006

Januari

- 04 Nieuwe bunkerverklaring
- 07 CAO blijft van kracht
- 09 Hoe diep mag ik varen?
- 14 Stabiliteit containerschepen
- 15 Tien vragen aan Johnny Conings
- 17 Harmonisatie vaarbewijzen

Februari

- 05 Subsidie schone motoren
- 07 Arbeidstijd aangepast
- 08 Uitsterfbeeld radars
- 08 Keuren gasinstallatie
- 15 Tien vragen aan Daan van der Wekken
- 19 Parkeerpar Rotterdam

Maart

- 11 Bevrachter failliet en dan?
- 11 Veiligheidsregels tankvaart
- 11 E-mailservice tankvaart
- 14 Controle op hygiëncode
- 15 Tien vragen aan Alie Goudriaan
- 17 Binnentreden woning

April

- 04 Eind aan bics.nl
- 07 Lagere afschrijvingspercentages
- 09 Stappenplan hygiëncode
- 15 Tien vragen aan Steffan Terpstra
- 17 Keuringen privatiseren
- 17 Handige informatiesites

Mei

- 07 Praktijkexamen voor vaarbewijs
- 11 Advies aanpassen kennis Rijn
- 14 Starters: Jan en Hanna Garrer
- 16 Camera voor compensatie dode hoek
- 17 Tien vragen aan Kees de Vries
- 21 CMNI-verdrag
- 23 Overzicht papieren aan boord

Juni

- 08 Subsidieregelingen
- 09 Koerskruisregels
- 17 Tien vragen aan Lidy van Sunder
- 19 Regels voor desinvestering
- 21 Recht van overpad lukt niet
- 24 Discussie enkelwandige tankers

Juli/augustus

- 04 Opleiding kapitein/manager
- 07 Mantelovereenkomst WIA
- 13 Nieuwe Cd-rom binnenvaart
- 14 Tien vragen aan Jan de Vries
- 17 Tankvaartconferentie
- 19 Rusttijd boventallige bemanningsleden

September

- 07 Overgangsbepalingen na 2010
- 12 Valbeveiliging containers
- 13 Afgekeurde bochtwijzers
- 19 Uitleg over binnenvaartorganisaties
- 21 Arbo-wetgeving op de schop
- 26 Wetgeving in België soepeler

Oktober

- 07 Milieukeurmerk binnenvaart
- 08 Project schone motor
- 10 Wat doet het BVB?
- 17 Overstap zorgverzekering
- 18 Tien vragen aan aalmoezener Van Welzenes
- 22 Wederzijdse erkenning patenten en vaarbewijzen

November

- 07 Telematica aan boord
- 11 Overgangsbepalingen na 2015
- 14 Nieuwe kijk op binnenvaartexamens
- 17 Winterklaar voor Autobahn
- 18 Verhalen en kosten grijs gebied
- 22 Bijboot tankvaart

December

- 07 Verbreken vervoersovereenkomst
- 08 Binnenvaart sluit convenant
- 10 Fiscale impuls
- 11 CMNI vervoersdocument
- 14 Belasting gaat invorderen
- 19 Haven Rotterdam dunderd



A d v e r t e n t i e

A d v e r t e n t i e