

# magazine *Binnenvaart*

MAANDBLAD VOOR DE VARENDE ONDERNEMER

JAARGANG 5 - NUMMER 7/8 - JULI/AUGUSTUS 2003

*Branche tegen Haags  
loket inspectie IVW*

*Afvalstoffenverdrag  
grote stap dichterbij*

*Zomer en legionella:  
onafscheidelijk duo*

*Hoge boeterente als  
stok achter de deur*

**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:  
margit@kantoorbinnenvaart.org  
Margit van den Berg (ONS)  
Gerus Brugman (RK Bond)  
Henk van der Velde (CBOB)

## Eindredactie

Redactie bureau Delta Desk,  
Jos Hoffmann

## Vormgeving

A. Birnie BNO, Twello

## Layout en opmaak

Artnc Creatief Servicebureau,  
Deventer

## Uitgever

Dineke Sondereren  
ten Hagen & Stam,  
Postbus 23  
7400 GA Deventer

## Abonnementen en

### verzending

ten Hagen & Stam  
afd. CCC  
Postbus 34  
2501 AG Den Haag  
tel. 070-3046850

## Abonnementsprijs 2003:

€ 75,80 excl. BTW

Een abonnement kan ieder  
gewenst moment ingaan.

Beëindiging van het abonne-  
ment kan uitsluitend schriftelijk  
geschieden, uiterlijk twee maan-  
den voor het einde van de abonne-  
mentsperiode. Nadien vindt  
automatisch verlenging plaats.

Leden, contractanten en aangeslo-  
tenen van Kantoor Binnenvaart  
ontvangen het tijdschrift uit  
hoofde van hun lidmaatschap.  
Verschijning 11 keer per jaar

## Advertenties

ten Hagen & Stam  
Postbus 23, 7400 GA Deventer  
Hoofd exploitatie  
B. Veninga (0651-586888)

### Advertentieverkoop:

Bunk Intermedia  
tel: 078-6321010  
fax: 078-6321011

info@bunkintermedia.nl

www.bunkintermedia.nl

### Orderbehandeling:

Ewald Nieuwenhuis  
tel: 0570-648747  
fax: 0570-641187

## Drukkerij

Giethoorn Ten Brink

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

**tenHagenStam**  
UITGEVERS

Nederlands  
**uitgeversverbond**

Groep uitgevers voor  
vak en wetenschap

ISSN 1566-066

## Foto voorpagina:

Het lossen van een schip  
vol spoorstaven. Een modern  
eenruims schip neemt net zo  
makkelijk containers en break-  
bulk mee als stukgoed zoals dit  
'lang ijzer'. (Foto DeltaDesk)

## Branche accepteert geen Haags loket inspectie IVW

4

## Zomer en legionella, een onafscheidelijk duo

9

## BVB-sponsors als een vis in het water bij dolfijnen

11

## Afvalstoffenverdrag komt een grote stap dichterbij

13

Verzet tegen Haags IVW-loket	4
Effe Dubbel	5
Veranderingen bij aanvragen verblijfsvergunning	6
Amsterdam past facturering havengeld aan	7
Pleidooi voor uitstel verbod bochtaanwijzers	8
Legionella op de loer	9
Sponsordag BVB	11
Afvalstoffenverdrag	13
Recht & Wet:	
De arbeidsovereenkomst (8)	14
Metamorfose van een ouder schip	15
'Weer leugen Martin de Jong doorgeprikt'	17
Frankrijk verandert regels huisdieren	17
Bureau Telematica roept hulp schippers in	18
Hoge boeterente als stok achter de deur	19
Vraag en Antwoord	19

## rubrieken

*Belgische Bladzijde: VBR over  
verkorte matrozenopleiding.*

20

*Berichten van Kantoor Binnenvaart,  
ONS, CBOB, RKSb Sint-Nicolaas etc.*

*Met onder meer: Steeds groter,  
sneller en goedkoper kan niet meer.*

21 en 22

# Organisaties accepteren geen Haags IVW-loket

Aan de bel bij Kamerleden en minister V&W

door Gerard Kester

**De verantwoordelijken bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat, de vroegere Rijksverkeersinspectie, hebben het in al hun wijsheid besloten: in het kader van wat ze 'een betere dienstverlening' noemen, gaat het loket van de Zwarte Zwaan in Rotterdam deze maand naar het hoofdkantoor in het centrum van Den Haag vlakbij het station Hollands Spoor.**

Dat het loket op de Zwarte Zwaan slechts tijdelijk was, was bekend. Het was steeds de bedoeling dat het op termijn naar het Binnenvaartcentrum zou gaan. Toen dat niet doorging, hebben de binnenvaartorganisaties de IVW een plek aangeboden in het Rijn- en binnenvaarthuis aan het Vasteland in Rotterdam. Dat leek een serieuze mogelijkheid, maar enkele weken geleden kwam de tip dat men voornemens was het loket naar Den Haag te verhuizen. Daarop hebben Kantoor Binnenvaart, CBRB en Koninklijke Schuttevaer een brandbrief naar het ministerie gestuurd met de boodschap dat zij dat zeer ongewenst zouden vinden. Binnen twee weken kwam het antwoord: de bevestiging dat het inderdaad Den Haag wordt. Kort samengevat wordt als reden opgegeven dat het goed is voor de interne organisatie van de IVW en derhalve ook goed voor de dienstverlening aan de binnenvaart. En nog een aardige: Den Haag is goed bereikbaar met eigen en openbaar vervoer, aldus de IVW.

## ■ Ernstig bewaar

Kantoor Binnenvaart, CBRB en Koninklijke Schuttevaer vinden het onvoorstelbaar en tegelijkertijd tekenend voor de afstand die de hogere heren bij de IVW hebben met de praktijk, dat men zo'n voor de binnenvaart belangrijke publieksfunctie

van Rotterdam naar Den Haag verhuist. Het IVW-loket wordt duizenden keren per jaar door schippers en bemanningsleden bezocht voor dienstboekjes, vaartijdenboeken en dergelijke. De meesten doen dat als ze met het schip toch in Rotterdam moeten zijn; in Den Haag komt maar een fractie van de schepen die Rotterdam regelmatig aandoen. Bezoek aan het IVW-loket in Den Haag veroorzaakt dus extra reiskilometers en extra tijdverlies. In het vorige magazine noemde eindredacteur Jos Hoffmann het daarom ook een onzalig plan.

Terecht.

De binnenvaartorganisaties zijn niet van plan dit te accepteren. Inmiddels hebben zij Kamerleden gevraagd minister Peijs hierover te onderhouden. Uiteraard maken ze zelf ook ernstig bezwaar bij de nieuwe minister.



De binnenvaartorganisaties willen dat het IVW-loket in Rotterdam blijft. Zo niet op de Zwarte Zwaan, dan elders in stad of haven. Maar in elk geval niet in Den Haag. (Foto DeltaDesk)

## Verzoek om Informatie

**Kopieer of knip de bon uit en stuur hem in een ongefrankeerde envelop naar:**

**Kantoor Binnenvaart**

**Antwoordnummer 3067**

**3000 WB Rotterdam**

**Telefoon: 010-2060600 Fax: 010-4147584**

**E-mail: [info@kantoorbinnenvaart.org](mailto:info@kantoorbinnenvaart.org)**

O Ja ik wil mij aansluiten bij een van de deelnemende organisaties van Kantoor Binnenvaart. Stuur mij informatie over het lidmaatschap van:

- CBOB
- ONS
- RKSB St. Nicolaas
- VBR (België)
- Bond van Eigenschippers (België)

O Ik wil meer weten over de mogelijkheden van een servicecontract bij Kantoor Binnenvaart.

O Ik ben geïnteresseerd in de bedrijfstak en wil een jaarabonnement op het Magazine Binnenvaart.

O Ik wil meer weten over de mogelijkheden van adverteren, stuur mij informatie.

\* Leden van de deelnemende organisaties en servicecontractanten van Kantoor Binnenvaart ontvangen het Magazine Binnenvaart gratis.

Naam:

Scheepsnaam:

Contactpersoon:

Bedrijfsnaam:

Adres:

Postcode:

Plaats:

# Waarom nog voorschutting?

*Iedereen vaart tegenwoordig just in time. En juster dan just bestaat niet*

door Jos Hoffmann

**In hoogste instantie heeft een Duitse particuliere tankvaartondernemer gelijk gekregen in zijn verzet tegen een boete, die hij had opgelopen door zich in de afvaart van Basel naar Straatsburg bij een sluis niks aan te trekken van het bevel een containerschip voor te laten gaan. De Kamer van Beroep van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart oordeelde dat de Franse sluisbeheerder het containerschip op commerciële gronden recht op voorschutting had verleend, waarmee de in artikel I van de Akte van Mannheim verankere vrijheid van scheepvaart op de Rijn en het daarmee samenhangende recht op gelijke behandeling voor elk schip waren geschonden. Een uitspraak ten principale, die tot wat verder nadenken noodt.**

Wat was het geval? De geladen tanker had al even liggen wachten voor de sluis; toen hij aan de beurt was om te schutten, arriveerde een eveneens geladen containerschip, dat met de rode vlag kenbaar maakte recht op voorschutting te hebben. Ook de sluisbediening wees de tankerschipper daarop, maar deze voer toch de gereedstaande sluis in en liet zich daar, met een beroep op de Akte van Mannheim, niet meer uit wegsturen. Dat leverde hem bekeuringen op wegens het negeren van een dienstaanwijzing en voor overtreding van het politiereglement. Het Rijnscheepvaartgerecht in Straatsburg veroordeelde de man op deze gronden tot een boete. Het uitspreken van de principewestie op het hoogste niveau had wel succes, want de Kamer van Beroep stelt vast dat de sluisbeheerder het voorschuttingsrecht niet toekende op grond van de reglementaire mogelijkheden die daarvoor zijn (openbare veiligheid, algemeen belang). Om vervolgens de concluderen 'dat het enkele feit dat een schip levertijden moet halen, het afwijken van de recht op vrije scheepvaart en gelijke behande-

ling van elk schip niet rechtvaardigt.' Dus: einde aan het voorschutten om commerciële redenen.

Deze uitspraak is zozeer terecht en eigenlijk ook voor de hand liggend, dat het me verbaast dat al niet veel eerder iemand naar de rechter is gestapt om een uitspraak ten gronde over de kwestie van voorschuttingen. Natuurlijk, zo'n zaak uitvechten kost tijd en geld. Maar in plaats van één individuele ondernemer, zoals nu, had ook een organisatie de juridische kar kunnen trekken. Want het is wel een principezaak, die de grondslag van de Akte van Mannheim raakt. Sterker nog, voorschutting raakt de grondslag van de hele moderne binnenvaart: varen op uur en tijd.

Het is daarom goed dat de CCR-commissie voor het politiereglement inmiddels studeert op de noodzaak van aanpassingen van de regels voor het toekennen van recht op voorschutting aan passagiersschepen. De Kamer van Beroep is daar in zijn uitspraak niet duidelijker over dan aan te halen dat dit verschijnsel geaccepteerd is en niet per se strijdig hoeft te zijn met artikel 1 van de Akte. Voorschutting voor passagiersschepen zou namelijk te rechtvaardigen zijn op grond van de veiligheid: hoe eerder je een schip met een paar honderd mensen aan boord weg hebt uit een concentratie van schepen, des te beter het is. Een begrijpelijke redenering, maar ook dit gelijk heeft z'n achterkant. Op andere drukke plekken hebben passagiersschepen immers ook geen voorrangrechten ten faveure van de veiligheid, en evengoed als voor kegelschepen zijn bij sluisen aparte wachtplaatsen voor passagiersschepen te maken. Cruisereederijen zullen het afschaffen van voorschutting vast niet toejuichen, maar kunnen naar mijn idee geen steekhoudende contra-argumenten aanvoeren. Als je niet onder alle omstandigheden je passagiers een veilige vaart kunt garanderen, moet je wegblijven van het water. En op de Akte-

wateren mag het belang van het halen van een vaarschema niet prevaleren, zoals de uitspraak van de Kamer van Beroep nog maar eens bevestigt. Helaas gaat dit laatste niet op voor de Moezel, althans niet in juridische zin. Anders dan de Akte van Mannheim, stoelt de reglementering voor deze rivier niet op het grondbeginsel van vrije scheepvaart en gelijke rechten voor elk schip. De passagiersvaart en in mindere mate ook de containervaart claimt en krijgt daar naar hartelust om commerciële redenen voorschutting, zelfs meer dan eens buiten de reglementaire beperkingen die daarvoor gelden. Maar ook elders gelden nog voorschuttingsrechten waar vraagtekens bij te zetten zijn. Waarom moeten bijvoorbeeld op het kanaal Brussel-Charleroi geladen tankers voor Féluay aan de sluizen en het Hellend Vlak voorrang krijgen, terwijl de collega's met droge lading evengoed op tijd bij de ontvanger moeten zijn. En waarom toch hebben in ons eigen land hospitaalschepen als de Henri Dunant nog steeds recht op voorschutting, terwijl er louter mensen aan boord zijn voor wie zo'n reisje niet lang genoeg kan duren?

De uitspraak van de Kamer van Beroep van de CCR lijkt me een goede aanleiding om overal het verschijnsel voorschutting eens kritisch tegen het licht te houden en ernaar te gaan streven het op z'n minst internationaal uniform te regelen. En liever nog af te schaffen, behalve dan voor toesnellende hulpvaartuigen bij calamiteiten. Want zoals gezegd: iedereen vaart tegenwoordig just in time. En juster dan just bestaat niet.

# Veranderingen bij aanvragen van verblijfsvergunningen

*Kantoor Binnenvaart alert op overheveling werkzaamheden naar IND*

door Jan Veldman

**Naast de tewerkstellingsvergunning waarmee de werkgever toestemming krijgt om een vreemdeling in dienst te nemen, moet het (aanstaande) personeelslid van de buiten de EU ook nog toestemming krijgen om in Nederland te mogen verblijven voor zijn werk. Daartoe zijn verschillende mogelijkheden voor verschillende situaties.**

Op grond van de Vreemdelingen-circulaire 2001 paragraaf 4, artikel 1.3 heeft de internationale binnenvaart samen met het wegtransport en de luchtvaart een uitzonderingspositie en is een tewerkgestelde vreemdeling vrijgesteld van het aanvragen van een MVV (Machtiging Voorlopig Verblijf) en VTV (Vergunning tot Verblijf). Voor visumplichtige landen is een passend visum (met aantekening 'werken toegelaten') noodzakelijk. Voor niet-visumplichtige landen is een melding bij de korpschef van de Vreemdelingendienst voldoende. Deze plakt vervolgens een sticker 'verblijfsaantekening algemeen' in het paspoort. De laatste mogelijkheid wordt het meest gebruikt in de binnenvaart. Daar zijn nu wat veranderingen gaande.

## ■ Aanvraagprocedure

Zodra de tewerkstellingsvergunning binnen is, kan/moet de vreemdeling worden aangemeld. Dit dient te gebeuren bij de vreemdelingendienst van het district waarin de werkgever zijn domicilie heeft. Vooral in districten waar weinig binnenvaart is, moet dikwijls eerst uitgelegd worden waar het om gaat. In zogeheten binnenvaardistricten loopt dat meestal wat soepeler. Vooral Dordrecht en Rotterdam zijn goed bekend met de procedure. Tenminste als men niet net die nieuw aangestomen ambtenaar treft en de chef even niet bereikbaar is. De sticker is in de meeste districten een toonbankartikel. Dat wil zeggen dat men zonder afspraak te maken binnen

kunt lopen met de benodigde documenten, om even later een sticker rijker het pand weer te verlaten. Benodigde documenten wil in dit geval zeggen: tewerkstellingsvergunning en een geldig paspoort. Meestal moet ook de vreemdeling zelf verschijnen. Verstandig is om dit tevoren even telefonisch af te spreken met het bureau. Voor wie nog nooit een sticker heeft afgehaald, is het goed om even contact met Kantoor Binnenvaart op te nemen, opdat het pad wat geplaveid kan worden. Deze op zichzelf redelijk goed werkende procedure dreigt te veranderen. Steeds meer bureaus gaan over tot werken op afspraak. Voor varenden is dat vaak lastig tot onmogelijk. Doordat veel bureaus weinig met binnenvaart te maken hebben, is er vaak nogal wat overredingskracht nodig om werkbare afspraken te kunnen maken. Ook in Rotterdam is men nu overigens overgegaan tot werken op afspraak. In deze grootste havenstad ter wereld waren de openingstijden al beperkt: alleen op maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag van acht tot elf uur 's morgens. Nu moet dat ook nog op afspraak. Kantoor Binnenvaart heeft hierover gesproken met de verantwoordelijken. Daarbij is toegezegd dat indien nodig de afspraken ook op andere tijdstippen kunnen worden gemaakt. De vreemdelingendiensten zijn meestal gevestigd in een politiebureau en vallen onder de Immigratie en Naturalisatie Dienst (IND). Daar is het besluit gevallen dat deze werkzaamheden niet meer bij de vreemdelingendienst, maar bij de IND zelf moeten gaan gebeuren. Kantoor Binnenvaart heeft de IND al op de bijzondere situatie van binnenvaartwerkgevers gewezen. De werkzaamheden naar de IND overhevelen, kan op zich een verbetering van de werkwijze betekenen. Betere kennis van de eigen voorschriften in dezen en ruimere openstellingstijden voor de aanvraag zijn dan een must. KB houdt de vinger aan de pols.

# Ook doorbetalen na ongeval bij werk voor andere baas

door Jan Veldman

**Er zijn werknemers die het niet bij één baas houden, maar ook nog bij een ander werken. Kantoor Binnenvaart kreeg naar aanleiding van een incident dat zo'n werknemer overkwam de vraag van een van zijn broodheren hoe het zit met de doorbetaling van loon, nu deze man tijdens zijn werk voor de andere baas door een ongeval uit de running is.**

Als iemand ziek wordt, moet elke werkgever het loon doorbetalen. Uiteraard volgens de geldende wetgeving en de afspraken die in de CAO zijn vastgelegd. Dit komt doordat in Nederland het sociale stelsel is gebaseerd op het principe dat iedere werknemer die ziek of arbeidsongeschikt wordt, recht heeft op loondoorbetaling, ongeacht de oorzaak. De reïntegratieverplichtingen zijn ook voor beide werkgevers apart van kracht. Wanneer sprake is van bewuste roekeloosheid of opzet van de kant van de werknemer, geldt een uitzondering. Dan is de werkgever niet gehouden het loon door te betalen, maar dat moet wel bewezen worden. Ook kan de ene werkgever een claim bij de andere werkgever neerleggen, als een ongeval bij die ander het ziekteverzuim tot gevolg heeft. Dit zal mede afhankelijk zijn van ernst en tijdsduur. Wanneer een werkgever geen kennis heeft van of niet ingestemd heeft met de nevenbetrekking van zijn werknemer liggen de zaken gecompliceerder. Een clause hierover in het arbeidscontract schept duidelijkheid en kan problemen achteraf voorkomen. Een werkgever is overigens alleen aansprakelijk voor fouten en schade door zijn werknemer aan derden veroorzaakt, als deze direct of indirect onder zijn gezag werkt.

# Veranderingen in betaling havengeld in Amsterdam

*Branche is blij met klantvriendelijker werkwijze*

door Jan Kruisinga

**Sinds per 1 januari btw op het havengeld betaald moet worden, is bij het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam een formele fout in de procedure gesloten. De havengeldplichtige vorderde de op het havengeld betaalde btw terug, die hij in een bepaalde periode betaalde, maar had nog geen factuur ontvangen. Men mag echter voor de omzetbelasting de btw pas terugvorderen of verrekenen na ontvangst van een factuur. De havengeldplichtige doet dus iets wat formeel verboden is.**

Ed de Jong van de Werkgroep Binnenvaartbelangen Amsterdam heeft hierover contact gehad met de Dienst Waterbeheer. Met effect, want sinds kort heeft de haven van Amsterdam zijn procedure gewijzigd, zoals de binnenvaart dat het meest wenselijk acht. De procedure is nu: *melding - factuur - betaling*.

## ■ Melden

De havengeldplichtige moet zich eerst melden. Dit kan op de volgende manieren:

1. Via de internetsite. Dit heeft de voorkeur. De schipper krijgt dan een wachtwoord toegewezen met code.
2. Via e-mail (bhg@binnenwaterbeheer.nl) kunnen de scheepsgegevens worden doorgegeven, zoals scheepsnaam, Europanummer, tonnage of (bij passagiersschepen) aantal m<sup>2</sup>, datum en tijdstip van aankomst en vertrek, bedrijfsnaam, factuuradres, etc.
3. Via meldkaarten. Deze zijn telefonisch te bestellen bij Binnenwaterbeheer, 020 550 36 36. Hierop kan men de periode aangeven waarin het schip in de haven was. Deze kaart kan als een eenmalige betalingsopdracht worden gebruikt, maar op de kaart is ook aan te geven of men een acceptgiro wenst. Bij het binnenkomen in de haven is het

belangrijk ook dat tijdstip te vermelden. Wordt dit nagelaten, dan gaat de havendienst uit van 06.00 uur. Stel dat het schip pas om 18.00 uur arriveert, dan is dat een fors nadeel. Wanneer langere tijd aaneengesloten gebruik wordt gemaakt van de haven, berekent Binnenwaterbeheer de voor het schip voordeligste oplossing.

## ■ Betaling

De dienst Binnenwaterbeheer verzoekt binnenvaartondernemers met klem geen zogeheten spontane betalingen te doen, maar een van de hiervoor genoemde mogelijkheden te gebruiken om aangifte te doen. Wanneer niet per automatische machtiging wordt betaald, wordt men geacht binnen vier weken na ontvangst van de

factuur te betalen, liefst met gebruikmaking van de bijgevoegde acceptgiro of anders in ieder geval onder vermelding van het betalingskenmerk. Met deze vernieuwde, veel klantvriendelijker gang van zaken is de binnenvaartbranche bijzonder ingenomen.

## ■ Rotterdam later

Met de gemeente Rotterdam is nog overleg gaande over dezelfde materie. Het laatste bericht van die zijde is, dat zij niet op korte termijn tot de hiervoor beschreven manier over kan gaan. Een van de redenen daarvoor is dat dit in een gemeentelijke verordening moet worden geregeld, en die is er niet zo maar een-twee-drie.

*In verband met de terugvordering van btw, hanteert Amsterdam voortaan de havengeldprocedure: melden – factuur – betaling. (Foto DeltaDesk)*



# ESO en EBU willen uitstel van verbod bochtaanwijzers

door Gerard Kester

**De twee internationale overkoepelende binnenvaartorganisaties, ESO en EBU, hebben de Centrale Commissie voor de Rijnvaart gevraagd het verbod op gebruik van een reeks bochtaanwijzers, die sinds 1 januari 2000 niet meer ingebouwd of verplaatst mochten worden, uit te stellen tot 1 januari 2010.**

Nu nog wil de CCR dat deze apparatuur per 1 januari 2005 uit de stuurhut wordt verbannen. Uitstel tot 2010 zou parallel lopen met het uitstel dat eerder al is gegeven voor een reeks radars op dezelfde lijst. Bovendien geeft het de gelegenheid te onderzoeken of de zogenaamde afgekeurde types niet alsnog voor een typegoedkeuring in aanmerking kunnen komen, aldus ESO en EBU.

## ■ Merken en types

In 1989 nam de Centrale Commissie voor de Rijnvaart een besluit waarmee de toelating voor een hele reeks van bochtaanwijzers en radars werd beperkt tot 1 januari 2000.

Het betreft de volgende typen bochtaanwijzers:

**Decca:** Mark IV, MK4, MK4-7

**Plath:** Naviturn I

**Kelvin Hughes:** MK8-B, MK8/90, MK8/300

**Gauting:** WZ918M, SWZ2000B, SWZ2000BS, SWZ2000DS

**Debeg:** WZ7491, Debeg 4800

**Tesla:** VM-3R

**Anschütz:** 410-016, 410-019 (Gyromat compact), 410-024

**Radio Zeeland:** RZ7224/01-02, RZ9924/02, RZ8500, RZ8082/01-02, Combipilot RZ9500,

**Radio Zeeland:** Euro 300, Delta 300, Euro 500, Delta 500, RZ8082

**Sperry:** 918M, Turnaid ST, Turnaid 300, Turnmaster

**Tamam:** SRS0589, 0589

**Kadlec:** BWZ79

**Radio Pfeiffer:** WASP1

**Radio Holland:** RI4225 (A,B,AD,BD,D + RH4728), Hoeker 100, Hoeker 110,

Hoeker 300,

**Engel:** Navigat 90, Navrate, Navrate II, INA/RTI 90, EM310, MP2001

**Eprom:** EP401

En de onderstaande radars:

**Decca:** RR 1216, RR 1219, RR 1216 A, RR 1219 A, t 217 Zb mod. 78

**Racal Decca:** RR 1250, RR 2050 MT

**Astaron:** 306 R, 308 R, 126 R, 128 R

**Kelvin Hughes:** 17/12 (R-B, RB-HL, R-BM, GR MOD. 79 [79-2,3 EN 79-3])

**Tesla:** RR5, RR 517, RR 518, RR 527, RR 528

**Terma:** 9 T 12/12 R, MK-1217 R

**Sturtzel/JFS:** JFS 32 R, JFS 32 R-S

**OKI:** NX 1218, NX 1218A

**JRC:** JMA 605 E-EM, ELNA 3000 E, ELNA 3100 E-EA, JMA 606 E-EA-EAL, JMA 607

**Raytheon:** RR 1225/6XR

**Sperry:** MK 2217 R, MK 3217 R

**Furuno:** FR-1201, RHRS 2001 R, ELNA 3200

**GEM:** BX-3532 R

Deze apparatuur is eertijds toegelaten op grond van de CCR-voorschriften uit 1969. In 1989 maakte de CCR nieuwe voorschriften. Toen is ook besloten de oudere apparaten uit te laten sterven. De toelating van genoemde types zou aanvankelijk per 1 januari 2000 vervallen. In 1999 is besloten deze termijn voor de bochtaanwijzers te verlengen tot 1 januari 2005 en voor de radars tot 1 januari 2010. Met daarbij de bepaling dat deze apparaten vanaf 1 januari 2000 niet meer ingebouwd of verplaatst mochten worden.

Nu was er in de hele kwestie wel enig verschil van mening over toelating en gebruik. Zo beschikt Kantoor Binnenvaart over een circulaire van de Rijksdienst voor Radiocommunicatie uit 1996, waarin duidelijk staat dat de apparaten tot 1 januari 2000 ingebouwd mochten worden en daarna konden 'uitsterven' op het schip.

Hierover is gesproken met de Nederlandse ambtenaren die het overleg bij de CCR doen. Allereerst stelden zij dat genoemde circulaire een foute inter-

pretatie van de regelgeving gaf. In 1989 zou volgens hen duidelijk zijn afgesproken dat de toelating tot 1 januari 2000 liep, en dat de bochtaanwijzers en radars daarna ook niet meer gebruikt mochten worden. Zij stelden tevens dat al vanaf 1990 producenten de mogelijkheid hadden om de 'oude' apparaten - wellicht aangepast - voor een nieuwe typekeuring aan te bieden, maar dat ze dat nagelaten hebben. Het verlengen van de termijn naar 2005 voor de bochtaanwijzers en 2010 voor de radars is geschied omdat zelfs nog in 1999 'oude' apparaten van de lijsten zijn ingebouwd op schepen.

## ■ 'Klokje te klein'

Kantoor Binnenvaart heeft de afgelopen tijd tal van telefoontjes over deze kwestie gekregen. De meest gehoorde vraag van schippers is waarom hun bochtaanwijzer, voorkomend op de lijst, weggedaan zou moeten worden, terwijl dat apparaat nog prima functioneert. Ook de technici hebben KB echter nog geen afdoende verklaring kunnen geven, behalve dan dat van de 'oude' bochtaanwijzers het klokje te klein zou zijn.

Kantoor Binnenvaart vindt dat geen steekhoudend argument. Alle andere binnenvaartorganisaties in binnen- en buitenland denken er hetzelfde over. De vraag blijft dus waarom de genoemde bochtaanwijzers, als er zo weinig veranderd is aan de technische voorschriften, straks niet meer gebruikt zouden mogen worden. De veiligheid is niet in het geding, want er is geen enkele aanwijzing dat de bochtaanwijzers op de lijst onveilig zouden zijn.

ESO en EBU willen dat de CCR klip en klaar aantoont dat en waarom de bewuste apparaten in haar ogen niet meer deugen, of anders de aangekondigde afloop van de typegoedkeuring intrekt. De komende jaren zouden kunnen worden benut om daar grondig onderzoek naar te doen.

# Zomer en legionella, onafscheidelijk duo

Bescherming mogelijk met relatief eenvoudige technische middelen

door Peter Groeneveld, arbeidsdeskundige

**De Arbeidsinspectie heeft eind vorig jaar op onder meer hotelschepen en in de passagiersvaart onderzocht of voldoende werd gedaan om legionella te voorkomen. Aan de hand daarvan zal worden bekeken of er ook reden is tot zo'n onderzoek in aanverwante branches. De resultaten van dit eerste onderzoek tonen aan dat bij bedrijven die de Arbeidsinspectie voor een controle heeft bezocht, in veel gevallen maatregelen ontbraken om groei van de legionellabacterie te voorkomen.**

Bij ruim tachtig van de circa 240 gecontroleerde ondernemingen was een luchtbehandelingsinstallatie (zoals airco) of industrieel koelsysteem met een legionellarisico aanwezig. Tachtig procent van deze bedrijven had verzuimd risico's van groei en verspreiding van de legionellabacterie in kaart te brengen. In het Binnenschepenbesluit en het ROSR staat alleen dat drinkwater zo goed mogelijk tegen overmatige verwarming moet zijn beschermd. De Arboret verplicht scheepseigenaren met personeel, gasten of derden ertoe voor goed drinkwater te zorgen. Nergens staat dat water eens per jaar gekeurd moet worden, maar voor de meeste arbodiensten is dat echter wel het criterium om de RI&E goed te keuren.

De Arbeidsinspectie gaat met de brancheorganisaties van de betrokken bedrijven overleggen om naleving van de regels te bewerkstelligen. Zij zet gerichte inspecties bij bedrijven met een koel- of luchtbevochtigingssysteem voort.

## ■ Schadelijke eigenschappen

De *Legionella pneumophila* is een bacterie met enkele vervelende, schadelijke eigenschappen. De bacterie is een van de vele die voorkomen in de vrije natuur en aangetroffen worden in

water, maar onder normale omstandigheden is deze soort volkomen ongevaarlijk voor mensen. Het is een zogeheten thermofiele bacterie, die goed gedijt bij een temperatuur waarbij normale bacteriën het gewoonlijk laten afweten. Gevaar ontstaat, wanneer het water wordt verwarmd en bewaard op een temperatuur tussen 25 en 50° C. Hierbij kan vermenigvuldiging van de bacterie optreden.

Bij watertemperaturen tussen 25 en 50° C gaan de bacteriën zich verdubbelen. Boven 55° C begint de bacterie af te sterven. Hieruit volgt dat in principe één bacterie in een laaggestookte boiler of vat voldoende is om, afhankelijk van de stilstandtijd van het water, een explosieve groei in gang te zetten.

## ■ Veteranenziekte

De ziekte die de bacterie kan veroorzaken heet veteranenziekte of legionellose. De ziekte komt relatief weinig voor, maar kan door de explosieve vermenigvuldiging op volkomen onverwachte plaatsen of tijdstippen ineens

*In water dat in de dekwasslang blijft zitten, kan bij zomerse warmte de legionella-bacterie gevaarlijk goed gedijen. (Foto DeltaDesk)*



op epidemie-achtige wijze de kop opsteken. De ziekte werd voor het eerst bekend in 1976 in de VS. In 1986 waren 22 legionellasoorten bekend; van twaalf soorten is aangetoond dat ze bij de mens ziekte kunnen veroorzaken. De gevaarlijkste is de *Legionella pneumophila*. De infectie kan in verschillende vormen voorkomen, variërend van een griepachtig ziektebeeld tot de nu zo actuele vorm van ernstige longontsteking: de legionellapneumonie. Als de ziekte niet tijdig wordt onderkend, overlijdt twintig procent van de patiënten. Mensen met een verminderde afweer, vooral ouderen, vormen de belangrijkste risicogroep. Sinds kort is men gelukkig in staat de ziekte met een eenvoudige test snel te diagnostiseren.

## ■ Zevende druppeltjes

De besmetting vindt plaats via de luchtwegen. Er zijn geen ziektegevallen bekend die zijn veroorzaakt door het drinken van besmet water. De bacterie kan in grote hoeveelheden voorkomen

in kleine in de lucht zwevende waterdruppeltjes, de zogeheten aerosolen. Of iemand ziek wordt, is afhankelijk van de volgende factoren:

1. de concentratie van bacteriën (c.q. aerosolen);
2. de verblijfsduur c.q. blootstellingstijd aan de besmetting;
3. de lichamelijke weerstand van de betrokkene.

Ouderen zijn niet de enigen die gevaar lopen, maar zij vormen met de mensen met een verminderde weerstand wel de grootste risicogroep. Maar ook een boom van een kerel kan ziek worden, als de blootstellingstijd en de concentratie, of een van beide, groot genoeg zijn. Er is zelfs vastgesteld dat het risico voor mannen drie keer hoger is dan voor vrouwen. Van enkele bacteriën of een geringe concentratie wordt men bij een normale lichamelijke conditie (weerstand) echter niet ziek.

## ■ Dekwasslang

Alle bronnen waarbij water in damp- of nevelvorm in de lucht komt, vormen een potentieel gevaar. Dat kan jaren goed gaan, maar het grootste gevaar is juist dat hierdoor de aandacht verslapt. De bekendste besmettingsbron is de douchekop, gevolgd door koelinstallaties met zoet water en bevochtigingsinstallaties. Ook sprinklerinstallaties en whirlpools vormen een mogelijke bron van besmetting. Vergeet vooral ook onze tegenwoordige hogedruksputten niet. Een volle dekwasslang die een middag in de zon aan dek gelegen heeft, is evenmin onverdacht.

Natuurlijk schuilt het gevaar niet in het relatief koude buitenwater. Na bijvoorbeeld het werken met een hogedruksput blijft vaak een grote hoeveelheid water in het systeem achter. Dat is een ideaal milieu voor het ontwikkelen van de bacterie. Het gebruik van persoonlijke beschermingsmiddelen is een preventieve maatregel die alleen bij constant gebruik effectief zal blijken. Van het werken aan of met installaties met besmet water hoeft geen gevaar uit te gaan, zolang er tijdens het werken geen nevel ontstaat. Het vooraf voldoende chloreren kan wel elk risico voorkomen. Aan het toevoegen van ontsmettingsmiddelen zijn ook nadelen verbonden. Lees altijd goed de gebruiksvoorwaar-

den en let op dat het middel niet erger is dan de kwaal. Bij te hoge dosering kan hierdoor schade aan het menselijk lichaam ontstaan.

## ■ Onderzoeken

Er is vrij veel onderzoek gedaan naar de bacterie, maar er is nog relatief weinig bekend over zijn ontstaan (probeer maar eens in een bak met water een bacterie op te sporen) en de voedingsbodem. De groeisnelheid hangt samen met de voedingsbodem en pH-waarde van het water. In warm gechloreerd water blijkt de bacterie nog resistenter te zijn. Gechloreerd water met een concentratie minder dan 0,5 mg chloor per liter heeft weinig effect. Naar de bacterie in koudwatersystemen is nog weinig onderzoek gedaan.

Bepaalde materialen, zoals sommige rubbersoorten voor pakkingen, kraanleertjes en dergelijke, kunnen het ontwikkelen van de bacteriën bevorderen. De bacterie kan zich ook nestelen in afzettingen op bijvoorbeeld pijpwanden, naden en scheurtjes. Let er altijd op dat alle gebruikte materialen in een watersysteem, waarbij legionellabacteriën een rol kunnen spelen, voorzien zijn van een keur van KIWA of een vergelijkbare instantie.

## ■ Gevaren

Energiebesparende maatregelen als laagtemperatuur verwarming, zonneboilers en dergelijke, waarbij ook het warme tapwater niet meer boven 60° C wordt verhit, werken soms averechts. Een minimale temperatuur van 60° C voor warm tapwater tot op het tappunt is noodzakelijk. Het water moet altijd aansluitend tot boven 60° C worden verhit. Benadrukt moet worden, dat het gevaar uitsluitend uitgaat van het op voorraad hebben van water bij een temperatuur tussen 25° C en 50° C. Dat kan ook een leidingsysteem zijn!

Er zijn daarentegen ook systemen met een tapspiraal, waarbij het koude tapwater in korte tijd naar een bepaalde temperatuur (mag lager dan 60° C zijn) wordt verwarmd en onmiddellijk tot binnen een uur daarna wordt verbruikt. Van deze systemen is nauwelijks gevaar te verwachten. Aan boord van schepen bevindt het drinkwatersysteem zich echter vaak in de buurt van de machi-

nekamer, waar hogere temperaturen normaal zijn. Bovendien kunnen op een zonnige dag de temperaturen in het schip behoorlijk oplopen.

## ■ Maatregelen

Veiligheid wil niet alleen zeggen dat de gevaren (ond)erkend worden, maar verlangt ook het toepassen van mogelijke oplossingen. Bescherming tegen legionellabesmetting is met relatief eenvoudige technische middelen te verwezenlijken.

Preventieve maatregelen zijn:

1. warm tapwater verwarmen boven 60° C (voorschrift KIWA voor warmtapwater)
2. chloreren van het water (van belang is handhaving van een minimaal gehalte vrij beschikbaar chloor van 0,5 mg/l (niet geschikt om te drinken);
3. in de aanvoerleiding van het koude en/of het warme tapwater een filter installeren en deze goed onderhouden;
4. pasteurisatie (het water eenmaal verwarmen boven 60° C en vervolgens weer afkoelen).

Het installeren van een UV-lamp biedt geen volledige zekerheid van de vernietiging van de bacterie. Ook het verwarmen van warmtapwater tot boven 60° C alleen is niet de juiste oplossing. Uiteraard zullen daarbij in het warmtapwatersysteem geen bacteriën overleven. Je kunt er echter niet onder douchen, anders gebeurt er met de gebruiker hetzelfde als met de bacterie. Er moet dus koud water worden bijgemengd en waar komt dat vandaan? Voorlichting over de gevaren van besmettingsbronnen vanuit zoet water blijft de beste preventieve maatregel die een schipper kan nemen tegen de hieraan gekoppelde risico's.

Om op een verantwoorde manier met drinkwater om te gaan en risico's van besmetting zoveel mogelijk uit te sluiten, is het verstandig voor de diverse werkzaamheden aan het drinkwatersysteem werk- en onderhoudsinstructies op te stellen. Leveranciers, waterleidingbedrijven of arbo-adviseurs kunnen de weg wijzen.

Info: Arbode Maritiem, tel. 0183 629 825

# Themasponsordag BVB weer nuttig en gezellig

door Roelof Hazewindus, logistiek medewerker BVB

**Halverwege de dag hoorde en zag je ze overal in het Dolfinarium lopen, herkenbaar aan de button met daarop het logo, hoorbaar door het rammen van de spelletjes in de tasjes die men bij binnenkomst had gekregen: de BVB-sponsors en hun gezinsleden. Twee jaar geleden in Blijdorp een groot succes, daarom dit jaar op zaterdag 28 juni op herhaling in het Dolfinarium in Harderwijk. De themasponsordag van het Bureau Voorlichting Binnenvaart.**

Terwijl vrouw en kinderen zicht vermaakten met dolfijnen, walrussen en roggen, discussieerden de hoofdzakelijk mannelijke aanwezigen tijdens het inhoudelijke programma af en toe stevig over onderwerpen rondom het thema 'Een renderende binnenvaartsector, uw en onze zaak.'

Tijdens de ochtendsessie was er een paneldiscussie over de vraag of we het rendement van onze sector kunnen beïnvloeden. De gedachtenwisseling, geleid door KRO-journalist Gerard Klaasen, was op sommige momenten behoorlijk levendig te noemen doordat er onderwerpen aan bod kwamen die voor elke binnenvaartondernemer direct van invloed kunnen zijn op het bedrijfsresultaat van zijn bedrijf.

De lunch was een goed moment om bij te praten met collega-schippers die je ook niet elke dag tegenkomt. Voor de mensen van het BVB was dit een gelegenheid om weer eens te spreken met de mensen die het werk van het Bureau Voorlichting Binnenvaart mogelijk maken. Dit sloot goed aan bij het middagedeelte, toen gesproken werd over 'Met een beter imago meer markt; toekomst van de promotie'. Een onderwerp waarbij het BVB kon toetsen of de goede weg bewandeld wordt in de uitvoering van de werkzaamheden, of dat de nadruk gelegd moet worden gelegd op andere zaken. Ook hier was er weer een paneldiscussie onder leiding van Gerard Klaasen.



*De sponsors en hun gezinsleden waren in het Dolfinarium goed te herkennen aan de BVB-tas en -buttons.*

*Een van de sponsors geeft voor de microfoon zijn mening. (Foto's BVB)*



Naar de mening van het BVB was de tweede themasponsordag een zeer nuttige en gezellige dag op een unieke locatie. Het BVB bedankt dan ook alle

aanwezige sponsors voor hun aanwezigheid en spreekt de hoopt uit iedereen bij een volgende editie weer te kunnen begroeten.

**A d v e r t e n t i e**

# Afvalstoffenverdrag komt een grote stap dichterbij

*Alsnog schot in ratificatie in Duitsland en België*

door Jan de Vries, directeur SAB



Tot nu toe hebben alleen Nederland, Zwitserland en Luxemburg het Scheeps Afvalstoffen Verdrag (SAV) geratificeerd. Dat zijn te weinig landen voor een effectieve invoering van een Europese regeling. Maar er komt nu dan toch schot in. Duitsland zal waarschijnlijk komend najaar klaar zijn. En in België lijkt er nu ook voortgang te worden geboekt.

Om de herinnering op te frissen: het SAV heeft tot doel om binnen het Europa van de binnenvaart uniforme regels te stellen voor het afgeven, innen en financieren van afvalstromen van binnenschepen en drijvende werktuigen.

Het verdrag kent drie hoofdstukken:

- Olie en vethoudende afvalstoffen.
- Ladingresten en ladingafval.
- Overig afval.

Voor ladingresten en ladingafval (deel B) wordt degene die het schip lost verantwoordelijk.

Voor olie- en vethoudende zaken (deel A) en al het overige afval (deel C) is en blijft ook de veroorzaker verantwoordelijk.

De veroorzaker moet dan ook de kosten van de inname en de verdere verwijdering betalen. De verwijderingsbijdrage wordt op grond van het SAV geïnd door een toeslag op de gasolie verplicht te stellen, waarvoor men als bewijs van betaling waardezegels moet plakken op de bunkerverklaring die wordt opge maakt bij accijnsvrij bunkeren van gasolie.

## ■ Bezwaren

Tegen de methodiek van betalen hebben belangrijke delen van de binnenvaart en de bunkerbranche bezwaren,



*Ok in België lijkt nu schot te komen in de ratificatie van het Scheeps Afvalstoffen Verdrag. (Foto DeltaDesk)*

die zich in het kort als volgt laten omschrijven:

- De mate waarin afval wordt geproduceerd staat veelal niet in relatie tot de mate waarin gasolie wordt verbruikt.
- Het plakken van waardezegels is arbeidsintensief en past niet in het huidige tijdsbeeld. Het schaadt bovendien het imago van de moderne, innovatieve binnenvaart.

Om tegemoet te komen aan de bezwaren, zou de verwijderingsbijdrage kunnen worden opgesplitst in een vast en een variabel deel. Uit de opbrengsten van een vaste bijdrage per jaar zou vooral het inzamelnetwerk gefinancierd kunnen worden en met het variabele deel via de gasolie de kosten van ontvangst en verdere verwijdering van het afval.

## ■ Alternatief voor zegels

Over een alternatief voor het plakken van waardezegels wordt nog verder nagedacht. In Nederland werken we met een chipkaart voor de bijbetaling bij de afgifte van bilgewater. Zo'n

kaart kan ook gebruikt worden voor de betaling van de toeslag op de gasolie. Er is een Belgisch voorstel om de toeslag op de gasolie via de rekening van de olieleverancier af te rekenen, die dan verantwoordelijk wordt voor de juiste afdracht van de toeslag. De voor- en nadelen worden in brede kring bekeken door overheden en binnenvaartorganisaties.

Voorlopig staan de zegels en de toeslag van € 7,50 per m<sup>3</sup> op de gasolie echter nog onverkort in de regelgeving. Of die regelgeving gewijzigd kan worden voordat het verdrag van kracht wordt, is nog een open vraag. Het zou echter een slechte zaak zijn wanneer we eerst met zegeltjes en een onverdeelde brandstofheffing zouden moeten beginnen en pas later over zouden gaan naar een moderner systeem. Kostbaar zou dat zijn en uiterst verwarrend. En dat zijn precies zaken waar de binnenvaart niet op zit te wachten.

Stichting Scheepsafvalstoffen Binnenvaart (SAB)  
tel.: (+31)-(0)10 4129544  
<http://www.sabni.nl>

# De arbeidsovereenkomst (8)

door mr. J.C. Klompé, verbonden aan Houtsmuller Boitelle advocaten in Hilversum

**Afgesproken kan zijn dat werkgever en werknemer aan het begin van de looptijd van de arbeidsovereenkomst een soort korte bedenkerperiode hebben, een proeftijd. Dat wil zeggen dat zij zich gedurende die periode kunnen bezinnen op de vraag of zij er wel goed aan hebben gedaan de overeenkomst aan te gaan en op die beslissing terug kunnen komen.**

Het geeft beide partijen de gelegenheid elkaar (en elkaars eigenschappen en capaciteiten) beter te leren kennen dan in de sollicitatiefase mogelijk is. Gedurende de proeftijd kan zowel de werkgever als de werknemer zonder meer terugkomen op het aangaan van de overeenkomst. Daarmee is het een van de weinige uitzonderingen op de algemene regel dat een overeenkomst, eenmaal aangegaan, voor beide partijen bindend is.

## ■ Alleen schriftelijk

De proeftijd moet schriftelijk zijn overeengekomen. Een werkgever die gebruik wil maken van zijn recht om te ontslaan tijdens de proeftijd, zal zich er dus eerst van moeten vergewissen of de arbeidsovereenkomst al op schrift is gesteld. Voor de werknemer geldt dat formeel ook, maar in de praktijk kan aan hem niet worden tegengeworpen dat er (nog) geen schriftelijke arbeidsovereenkomst is. Het op schrift stellen van de overeenkomst is immers een taak die de wetgever expliciet aan de werkgever heeft toebedeeld. Een beroep van de werkgever op het ontbreken van schriftelijkheid, veroorzaakt door zijn eigen nalatigheid, heeft weinig kans van slagen.

## ■ Duur

De lengte van de proeftijd moet voor beide partijen gelijk zijn en mag maximaal één maand bedragen bij een arbeidsovereenkomst met een looptijd van minder dan twee jaar (of zonder vaste einddatum) en maximaal twee

maanden bij arbeidsovereenkomsten met een looptijd van twee jaar of langer of voor onbepaalde tijd. Dit is dwingend recht, waar niet van kan worden afgevoerd, zelfs niet bij CAO. Een langere proeftijd dan de wettelijk vastgestelde is niet alleen nietig, maar wordt bovendien niet omgezet in de wettelijke termijn. Men noemt dit wel het ijzeren proeftijdstelsel.

Is in een arbeidsovereenkomst een te lange proeftijd opgenomen, dan heeft dat tot gevolg dat er gewoon géén proeftijd geldt, in elk geval voor de werkgever. Die verspeelt dus door het opnemen van een onjuiste proeftijd zijn mogelijkheid om tijdens de proeftijd te ontslaan. Voor de werknemer ligt dat anders. Hem kan immers niet worden verweten dat de werkgever in de overeenkomst een nietig proeftijdbeding heeft opgenomen, zodat zijn beroep op ontslag tijdens de proeftijd zelfs zal slaagen indien een te lange termijn is opgenomen. Kortom, het is de werkgever die de consequenties draagt van zijn eigen blunder.

## ■ Geen opzegtermijnen

Bij ontslag tijdens de proeftijd hoeft geen der partijen een opzegtermijn in acht te nemen en zijn ontslagverboden (grotendeels) niet van toepassing. Zowel ontslag geven als nemen kan dus gedurende de proeftijd per direct. Daarbij moet echter wel de normale zorgvuldigheid in acht worden genomen. Met name de werknemer zou met plotse opzeggen de werkgever ernstig in de problemen kunnen brengen. Denk daarbij bijvoorbeeld aan een kok in een restaurant, die ontslag neemt aan het begin van een drukke avond. Dat mag dus niet.

## ■ Reden ontslag

De werknemer hoeft een ontslag tijdens de proeftijd niet te motiveren. De werkgever moet dat, op verzoek van de werknemer, wel. Nog niet helemaal duidelijk is welke door de werkgever aangevoerde gronden misbruik van ontslagrecht tijdens de proeftijd zouden kunnen ople-

veren. Discriminerende gronden doen dat in elk geval wel, maar anderzijds is in de rechtspraak vastgesteld dat bijvoorbeeld bedrijfseconomische omstandigheden, die niets met de capaciteiten van de werknemer te maken hebben, redenen mogen zijn voor ontslag tijdens de proeftijd. Zelfs is het mogelijk gebleken een werknemer tijdens de proeftijd te ontslaan in de periode tussen het aangaan van de arbeidsovereenkomst en het ingaan daarvan. De proeftijd is dan nog niet eens begonnen!

Misbruik van ontslagrecht tijdens de proeftijd zal de werkgever dus niet snel kunnen worden tegengeworpen, maar onder omstandigheden zal wel sprake kunnen zijn van strijd met goed werkgeverschap en kan op die grond aanspraak gemaakt worden op schadevergoeding. Dat levert de ontslagen werknemer niet het behoud van zijn baan op, maar wel een financiële tegemoetkoming.

## ■ Nieuwe proeftijd

Het zou in strijd zijn met het karakter van de proeftijd, wanneer aan het begin van elke opvolgende arbeidsovereenkomst tussen dezelfde partijen telkens een nieuwe proeftijd overeengekomen zou kunnen worden. Dat mag dan ook niet, tenzij het om een geheel andere functie gaat. Ook indien er een lange periode (meer dan een jaar of drie) tussen de arbeidsovereenkomsten zit, mag opnieuw een proeftijd worden overeengekomen.

## ■ Verlengde proeftijd

In de praktijk sluiten veel werkgevers met een nieuwe werknemer eerst een of meer maal een arbeidsovereenkomst voor bepaalde tijd, bijvoorbeeld voor de duur van een jaar, alvorens tot een vast dienstverband wordt besloten. De werkgever gebruikt de kortlopende arbeidsovereenkomst dan in feite als een soort verlengde proeftijd. Dat mag en is vanuit de positie van de werkgever bekeken zelfs verstandig. Na een jaar weten beide partijen immers veel beter wat ze aan elkaar hebben dan na een maand.

# Metamorfose van een schip

*Kostenvergelijking technieken kan de moeite waard zijn*

door Peter van der Spoel

**Onder leiding van het onafhankelijke verfininspectiebureau Centrum voor Onderzoek en Technisch advies (COT) uit Haarlem is een in 1975 in Polen gebouwd drogelandingschip volledig opnieuw geconserveerd en omgebouwd tot een drijvende goederenopslag. Hoewel het een zeegaand schip van 33.000 brt betreft, zijn technische en kostengegevens over deze ingreep ook interessant voor de binnenvaart. In een serie artikelen gaat verfdeskundige Peter van der Spoel in op relevante aspecten van het stralen en coaten.**

De grootste klus was het gehele schip te voorzien van een beschermstelsel. Het oorspronkelijke verfsysteem zou als gevolg van achterstallig onderhoud niet meer direct de schoonheidsprijs in de wacht slepen. Mede omdat het opslagschip nog zeker twintig jaar mee moet, is besloten alle oude verflagen aan de buitenzijde, behoudens het dekhuis, te verwijderen door middel van stralen. Voor het verwijderen van de corrosieplekken en het oude verfsysteem werden de vlakke delen zoals de zijden, het vlak en de loopdekken kaal gemaakt met een hypermoderne, automatisch voortbewogen stofvrij-straalunit. De te behandelen oppervlakken werden onder hoge druk schoongespoten, waarbij de algenaangroei en, zoveel als mogelijk, chloriden werden verwijderd. Overeenkomstig de norm ISO 8501:1 werd moeiteloos en in een snel tempo de minimale reinheidsgraad van Sa2 gehaald.

Overeenkomstig het door de verfleverancier voorgeschreven conserveringssysteem en na een inspectie van de voorbehandeling, uitgevoerd door de verfleverancier en een verfininspecteur van het onafhankelijke inspectiebureau, werd de eerste verflaag aangebracht. Na keuring van de eerste gedroogde en uitgeharde verflaag werd de tweede en vervolgens de derde verflaag aangebracht conform de specificatie. Delen waar de stofvrij-straalunit niet kon komen, zoals ronde vlakken (boeg en kont) en

de gedeelten van de loopdekken met veel obstakels, werden pneumatisch (handmatig) gestraald met het zogehe- ten eenmalig grit. Overeenkomstig de norm ISO 8501:1 werd hierbij moeiteloos de reinheidsgraad van Sa1 gehaald. Ook deze delen werden na goedkeuring voorzien van het voorgeschreven verfsysteem.

## ■ Haalbaarheid

De gehele klus is grotendeels geklaard in een tijdsbestek van zestien (droog-) dokdagen. In dit tijdsbestek is ongeveer 25.000 liter verf opgebracht met behulp van een airless spuitinstallatie en werden de moeilijk bereikbare plaatsen met behulp van kwasten en rollers geschilderd. Deze oplossing kan goed worden toegepast op de vlakke delen bij het 'normale' knip- en scheerwerk tijdens de onderhoudsbeurt van een schip. Indien voldoende equipment voorhanden is, kan de tijdsfactor voor rederijen doorslaggevend zijn bij het besluit op deze wijze de schepen te onderhouden. Hierbij is het van belang het hanteren van meerdere straaltechnieken uit te werken en te bestuderen (haalbaarheid studie, kosten/baten analyse en kwaliteitsonderzoek).

## ■ Straaltechnieken

De weergoden waren de schilders bij dit project niet goed gezind: er werd een regenrecord gebroken. Aangezien regen en het aanbrengen van een verfsysteem niet te combineren zijn, ontstond de nodige stagnatie. Omdat de dokhuur enkele duizenden euro's per dag kost, moest er geïmproveerd worden om de klus toch zo snel mogelijk te klaren. Onder andere werden zeilen gespannen en is er vaak 's nachts uren doorge- werkt. In totaal werd handmatig circa 8000 m<sup>2</sup> gestraald in een tijdsbestek van 675 uren, waarbij circa 400 ton verontreinigd grit op een zo min mogelijk milieubelastende manier vernietigd moest worden. Daarnaast werd met behulp van de stofvrij-straalunit in een

tijdsbestek van circa 450 uur ongeveer 15.000 m<sup>2</sup> gestraald, waarbij slechts circa 53 ton grit op een milieuverant- woorde wijze werd afgevoerd. Dit laatste verliep dus ongeveer een factor 3 sneller dan het handmatige pneumatisch droogstralen met een eenmalig grit. Gegeven de snelheid van het werpstralen en de aanzienlijk mindere hoeveelheid afgevoerde grit, zijn de voordelen van dit systeem ten opzichte van hand- matig pneumatisch droogstralen mak- kelijk te berekenen. De afvoerkosten van 'normaal' vervuild gritafval bedragen in Nederland circa 165 euro per ton.

- *Pneumatisch stralen*  
675 straalluren, 8000 m<sup>2</sup> =  
ca. 11,85 m<sup>2</sup> per uur.  
uurloon € 40, 11,85 m<sup>2</sup> = € 3,38 p/m<sup>2</sup>  
circa 400 ton gritafval x € 165 =  
€ 66.000.
- *Mobiel werpstralen*  
450 straalluren, 15.000m<sup>2</sup> =  
ca. 33,3 m<sup>2</sup> per uur.  
uurloon € 40, 33,3 m<sup>2</sup> = € 1,20 p/m<sup>2</sup>  
circa 53 ton gritafval x € 165 = € 8750.

Zowel qua manuren als uit milieutechnisch oogpunt leverde het mobiel werpstralen in dit geval dus een aanzienlijke besparing op. Per conserveringsklus kunnen de kosten aanzienlijk worden beïnvloed door de locatie (binnen- of buitenland) van de uitvoering, technische mogelijkheden ter plaatse, bereikbaarheid van de te behandelen onderdelen en specifieke eisen van de opdrachtgever. Bovenstaande berekening is daarom een indicatie; de uitkomsten kunnen telkens verschillen. Dat geeft aan dat te allen tijde per te behandelen object een kostenraming moet worden gemaakt om te kunnen beoordelen of andere, goedkopere en/of snellere technieken kunnen worden toegepast, zonder dat direct de levensduurverwachting van het verfsysteem nadelig wordt beïnvloed.

*Vragen naar aanleiding van dit artikel? Stuur ze met e-mail naar: spoel@cot-nl.com*

# Tarieven voor onderzoek binnenschepen per 2003

door Jan Krusinga

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat hanteert sinds 1 januari onderstaande tarieven in euro's voor de onderzoekswerkzaamheden aan boord van binnenschepen, uitgevoerd door de Inspectie Verkeer en Waterstaat – Divisie Scheepvaart.

Inspectie aan boord voor vernieuwing certificaat	231,00 ( 201,00 **)
Elektronisch of scheepsbouwkundig onderzoek	231,00 ( 201,00 **)
*1 Uitgebreide proefvaart (+ basisbedrag van € 231,-)	294,00
*2 Beperkte proefvaart (+ basisbedrag van € 231,-)	137,00
Bij droogzetting <i>zonder</i> diktemeting ( alleen bij passagierschepen en tankschepen zonder klasse) (+ basisbedrag van € 231,-)	202,00
Bij droogzetting <i>met</i> diktemeting ( alleen bij passagierschepen en tankschepen zonder klasse) (+ basisbedrag van € 231,-)	265,00
Wijziging in het certificaat ( n.a.v. bovenstaand )	49,00
Afstempelen plaatjes, opnieuw verzegelen afsluiters	63,00/uur
Indien inspectie niet kan plaatsvinden i.v.m. vertraging schip	63,00/uur
Keuren van tekeningen, stabiliteits- of lekberekeningen	87,00
Wijziging in certificaat zonder inspectie, bijv. adres wijziging	47,00
Bezoek in buitenland. In België geen extra kosten als de afstand < 50 km. van de NL-grens is.	63,00

\* 1 Uitgebreid: Tijdens de vaart aantonen dat aan de gestelde eisen wordt voldaan.

\* 2 Beperkt: Tijdens de vaart aantonen dat aan de gestelde eisen aan stuurinrichting en geluidsniveau wordt voldaan.

\*\* Tussen haakjes tarief tweede bezoek, indien nodig wanneer de eerste keer niet alles in orde is. Dus een reductieprijs.

NB: Wanneer bij een vernieuwing van het certificaat tevens een elektronisch onderzoek wordt gewenst, worden beide onderdelen afzonderlijk in rekening gebracht, ook al wordt het bezoek gecombineerd.

## RI&E-handboek wordt aangepast

Het RI&E-handboek van Kantoor Binnenvaart is al weer enige tijd in gebruik. Het wordt tijd om dan zo'n product weer eens tegen het licht te houden. Hier wordt inmiddels druk aan gewerkt.

In principe voldoet het handboek weliswaar nog steeds aan de eisen van de arbo-wetgeving, maar om de afstemming met de werkwijze van Arbode-Maritiem zo optimaal mogelijk te houden, wil Kantoor Binnenvaart de vragenlijst en de verwerking daarvan nog meer stroomlijnen. Tegelijkertijd wordt gekeken naar de gebruikersvriendelijkheid en indeling, waarbij praktische toepasbaarheid natuurlijk veel aandacht krijgt.

Een aanpassing kost de nodige tijd, want Kantoor Binnenvaart vindt het belangrijk de nieuwe werkwijze ook een paar keer in de praktijk te testen. KB hoopt de nieuwe opzet na de zomer te kunnen presenteren.

## Handboek voor marifonie CCR en Donaucommissie

Onlangs is het Handboek voor de Marifonie in de binnenvaart, editie 2003, uitgekomen. Het is samengesteld door de Donaucommissie en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR).

De geheel herziene uitgave bevat een algemeen deel, zoals internationaal vastgesteld, en een regionaal deel met het overzicht van walstations voor Rijn, Moezel en Donau, Nederland, België, Noord-Frankrijk en Duitsland.

De Nederlandse Voorschriften Maritieme Radiocommunicatie zijn als bijlage opgenomen. Een uitgebreid vaarwegenregister maakt de roepnamen en marifoonkanalen van de walstations per vaarweg snel toegankelijk.

Het handboek omvat 207 pagina's en is een uitgave van Sdu Uitgevers.

ISBN: 9012097886 - prijs € 22,50.

## Franse regels voor huisdieren in najaar anders

**Aan het eind van dit jaar wordt de Franse regelgeving voor de toelating van honden en katten tot Frans grondgebied gelijkgetrokken met de Europese. De verplichting om elke keer als een vleesetend huisdier (carnivoor) wordt meegenomen naar Frankrijk bij de dierenarts een gezondheidsverklaring moet worden gehaald, vervalt dan.**

Dit bericht de Landbouwfederatie van de Franse ambassade in Den Haag in antwoord op de vraag van Kantoor Binnenvaart of schippers die vast of regelmatig op Frankrijk varen ook telkens zo'n verse gezondheidsverklaring moeten kunnen overleggen. De Franse autoriteiten eisen nu nog voor elk dier:

1. een identificatie (tatoeage of chip),
2. een gezondheidsverklaring die een dierenarts ten hoogste 10 dagen voor vertrek heeft opgesteld en die aangeeft dat:
  - het dier ouder dan drie maanden ingeënt is tegen hondsdolheid (let op: de inenting tegen hondsdolheid is na de eerste inenting maar een maand geldig);
  - een dier dat de afgelopen 6 maanden in een land is geweest dat volgens de OIE niet vrij was van hondsdolheid, tenminste 3 maanden voor het vervoer naar Frankrijk en tenminste 1 maand na de vaccinatie is gecontroleerd op de aanwezigheid van voldoende antilichamen die rabïes neutraliseren;
  - het dier de afgelopen 6 maanden niet in contact is geweest met een dier met hondsdolheid.

Bovendien moeten honden ingeënt zijn tegen: hondenziekte, Parvo, ziekte van Weill (Leptospirose) en besmettelijke hepatitis en katten tegen kattenziekte. Een voorbeeld van deze verklaring (beschikbaar in het Frans of Engels) is te downloaden op [www.diplomatie.gouv.fr/etrangers/formulaires/annexe7b.pdf](http://www.diplomatie.gouv.fr/etrangers/formulaires/annexe7b.pdf).

Contactpersoon bij de Franse ambassade in Nederland: Mr. Alexandre Guerin, tel. 070 356 66 19, fax 070 365 60 74 e-mail: [alexandre.guerin@dree.org](mailto:alexandre.guerin@dree.org)

## 'De zoveelste leugen van Martin de Jong doorgeprikt'

Op 7 januari 2002 neem ik via mijn bevrachter een reis aan van KRD-Transport CV in Renesse. Ik moet in Amsterdam een partij sojapellen laden voor Deuka in Oldenburg. Nadat ik beladen ben, doet zich een averij op de Ems voor en kan ik niet via Delfzijl naar de losplaats.

Na overleg met Martin de Jong van KRD en Deuka besluit ik via Friedrichsfeld te varen. Bij de sluis gekomen, heb ik Martin de Jong aan de lijn. Hij zegt dat ik voor het omvaren een rekening van twee euro per ton moet maken. De heer Meijer van Deuka vindt dat een beetje veel en dat vind ik eigenlijk ook. Wij komen een vergoeding overeen van één euro per geladen ton. De rest van de reis verloopt voorspoedig en ik word keurig op tijd gelost.

Ik stuur de rekening voor de vracht en de toeslag naar KRD, maar dan blijkt dat Martin de Jong de toeslag niet wil betalen. Hij beweert dat Deuka hem ook niet betaalt, dus waarom zou hij mij dan betalen? Ik neem contact op met Deuka en zij bevestigen telefonisch dat zij de overeengekomen vergoeding voor het rondvaren aan KRD hebben betaald. Met behulp van Kantoor Binnenvaart stel ik een brief op in het Duits en vraag Deuka mij een en ander schriftelijk te bevestigen.

Per kerende post krijg ik van Deuka de schriftelijke bevestiging en een kopie van de rekening voor de toeslag, die KRD aan Deuka had gestuurd. Op Martin de Jong maakt dat echter absoluut geen indruk. Dat omvaren was mijn probleem. Hij beweert doodleuk dat ik op eigen initiatief via Friedrichsfeld was gevaren, dat de toeslag een kwestie was tussen Deuka en KRD en dat ik met hem geen afspraak had gemaakt.

Na overleg met mijn verzekering neem ik een advocaat in de arm. Die maant KRD tot betaling. Martin de Jong reageert dan onder meer met te zeggen dat hij vanwege het feit dat ik omgevaren heb, extra kanaalkosten heeft moeten betalen. Hij houdt mij daarvoor verantwoordelijk. Nu had ik al eens gehoord dat er in Duitsland een regeling is voor compensatie van kanaalkosten in geval van omvaren vanwege een sperring. Ik neem daarom contact op met de Wasser- und Schifffahrts Direktion West, die me keurig schriftelijk bevestigt dat KRD een verzoek heeft ingediend voor teruggave van de extra

kanaalkosten en dat de WSD daaraan heeft voldaan.

Daarmee is de zoveelste leugen van Martin de Jong doorgeprikt. Betalen doet hij echter niet. Mijn advocaat doet navraag naar de financiële positie van KRD-Transport CV. Zo blijkt dat er geen cent in dat bedrijf zit. Op advies van de advocaat besluiten wij niet naar de rechter te gaan, want van een kale kip kun je toch niets plukken. Voor ons natuurlijk een onbevredigend einde van deze kwestie. Daarom dit stukje om de collega's nog maar eens te waarschuwen voor Martin de Jong.

Ab Oost, ms Tjoba

**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.**

### TopTip

**WID-MOT - Per 1 juni 2003 is de nieuwe Wet Identificatie bij Dienstverlening (WID) ingevoerd en is de werkingssfeer van de Wet Melding Ongebruikelijke Transacties (MOT) uitgebreid. Een en ander betekent in de praktijk dat uw administratie- of accountantskantoor twee nieuwe plichten heeft gekregen. Het moet u om een (kopie van een) geldig identificatiebewijs te vragen en het is verplicht om ongebruikelijke transacties, die kunnen duiden op witwaspraktijken, bij een daarvoor bestaand meldpunt te melden.**

# Compris – Begrepen?

Beroep op kennis van praktijkmensen uit internationale vaart

door Nick van Haag, projectleider BT



**Als een Fransman vraagt of je het begrepen hebt, zegt-ie: "Compris?" Min of meer toevallig vormt de werknaam van een belangrijk Europees project voor de binnenvaart hetzelfde woord. Het is de afkorting van Consortium Operational Management Platform River Information Services. Aan het eind van het project zou je aan de consortiumleden kunnen vragen of ze nu eindelijk snappen welke toepassingen op het gebied van informatie- en communicatietechnologie (ICT) zinvol en nuttig zijn voor binnenvaartondernemers.**



Daarmee is tegelijk de voornaamste rol van Bureau Telematica Binnenvaart in Compris geschetst. In dit onderzoeks- en ontwikkelingsprogramma werken elf landen samen om de Europese binnenvaart te bevorderen met behulp van informatie- en communicatietechnologie. Een aantal voormalige Oostbloklanden is in het project 'geadopteerd', om de logische reden dat de Europese binnenvaart zich uitstrekt van Rotterdam tot aan de Zwarte Zee. Het project is erop gericht een Europese informatie- en communicatie-infrastructuur te realiseren, die het mogelijk maakt op eenvoudige wijze informatie uit te wisselen. Dit vergt afstemming, harmonisatie en standaardisatie. Tot zover niks nieuws voor de geïnformeerde lezer van dit blad.

## ■ Testplatform

'Maar wat doen jullie nou eigenlijk?', is me al verschillende keren gevraagd. Wel, Bureau Telematica Binnenvaart is betrokken bij zes van de twaalf werkpakketten (WP's) waarin de Compris-werkzaamheden zijn opgedeeld. Het belangrijkste werkpakket is WP 9, het operationele testplatform ofwel *Probetrieb*. Bureau Telematica Binnenvaart heeft de speciale taak te

bewaken dat de toepassingen die ontwikkeld en getest worden, zinvol en nuttig zijn voor binnenvaartbedrijven. Degenen die dit het best kunnen beoordelen zijn natuurlijk binnenvaartondernemers zelf. Dus op dit onderwerp kom ik zeker terug.

Hoe ver zijn we in het *Probetrieb*? Nog niet zo ver. Uit de verschillende werkpakketten moeten voorstellen rollen voor praktijktests. Dat proces is gaande. De verschillende voorstellen moeten eerst worden verzameld. Eind april is in Koblenz WP7 begonnen, over de mens-machine interface en E-learning. Op dit laatste wil ik dieper ingaan.

## ■ Uitersten

De ideeën over leren met behulp van ICT lopen nogal uiteen. Als je geen computer aan boord hebt, zoals bij honderd procent van de schepen in een enkel Oost-Europees partnerland het geval is, ben je snel uitgeleerd. Aan boord van driekwart van de Nederlandse schepen is een computer in gebruik. Sommige partnerlanden hebben zulke optimistische verwachtingen ten aanzien van breedbandig mobiel internetgebruik, dat ze E-learning-toepassingen uitsluitend als webapplicaties denken te kunnen ontwikkelen.

Ziedaar de uitersten in een notendop. Bureau Telematica Binnenvaart stelt zich pragmatisch op. De met Compris beoogde toename in het transport over water zal leiden tot meer ontmoetingen tussen mensen die elkaars taal niet of nauwelijks spreken. Als je bakboord-bakboord denkt te hebben afgesproken en vervolgens gebeurt het tegenovergestelde, heb je een probleem.

## ■ Taal

Terug naar de basis: *taal*, is de redenering van Bureau Telematica Binnenvaart. We hebben voorgesteld om een E-learning-toepassing te ontwikkelen waarmee je de belangrijke nautische termen en begrippen kunt leren spre-

ken en begrijpen in de talen van het vaargebied. Met hulp van de computer zoek je de term/begrip/uitdrukking op, je leest de tekst op het scherm en de computer laat gelijk de correcte uitspraak horen. Zo'n verzameling (nautische) basisbegrippen en uitdrukkingen kan worden uitgebreid met andere mogelijkheden. Zo zou het handig kunnen zijn als je een eenvoudig boodschappenlijstje in het Hongaars kunt samenstellen. Ook is het nuttig om de juiste benamingen te kunnen vinden van de vele documenten die te pas komen bij grensoverschrijdend verkeer, om maar eens iets te noemen. Denk ook aan eenvoudige zinnestelsels voor contact met een dokter. En met buitenlands personeel, niet te vergeten. Gelukkig is er al veel taalmateriaal beschikbaar. Er zijn enkele (online) woordenboeken voor de binnenvaart, BICS bevat een meertalige gebruikersinterface en meertalige stoffenlijsten enzovoort.

## ■ Onmisbaar

Bij de uitwerking van ons plan is de kennis van de praktijkmensen die regelmatig in bepaalde (taal-) vaargebieden komen onmisbaar. Het online forum *Klankbordgroep Nautische Software* (KGNS) van BTB kan een prima rol spelen bij het per e-mail uitwisselen van betekenissen van begrippen en het bij elkaar sprokkelen van talen en taalbronnen. Ik doe dus graag een beroep op uw medewerking. Tijdens de vaart kunt u -online- bijdragen aan een product waar we allemaal wat aan kunnen hebben. Deelname aan de KGNS is gratis; het kost alleen telefoontikken. Inschrijven gaat het makkelijkst via de gsm-vriendelijke webpagina's van BTB [www.binnenvaart.org](http://www.binnenvaart.org). Klik op de link *Klankbord Nautische Software*. De rest wijst zich vanzelf.

Bureau Telematica Binnenvaart, Vasteland 12e, 3011 BL Rotterdam, E-mail: [bureau.telematica@binnenvaart.org](mailto:bureau.telematica@binnenvaart.org), <http://www.binnenvaart.org>.

# Hoge boeterente als stok achter de deur

*Nieuwe wet helpt in Europese Unie tegen late betaling*

door Jos Hoffmann

**Het betalingsgedrag is aan het verslechteren, met name in de zakenwereld. Als ondernemer maanden in plaats van weken moeten wachten op je geld, is inmiddels eerder regel dan uitzondering.**

De economische recessie doet daar geen goed aan. Integendeel. Bedrijven blijven langer op hun centen zitten. Elke extra dag rente is meegenomen; dat dit ook geldt voor de partij die op z'n geld zit te wachten, zal de debiteur over het algemeen een zorg zijn. Zo ontstaat echter wel een glijdende schaal, want wie laattijdig betaald wordt, kan daarvoor de binnengekomen facturen zelf ook meestal niet binnen een redelijke termijn voldoen. Hierdoor gaat nogal eens een verder gezonde onderneming over de kop. Vaak zijn dat kleine of middelgrote bedrijven, die nou eenmaal meestal een kortere financiële adem hebben dan grote en niet in de positie zijn om met de vuist op tafel te slaan om eerdere betaling af te dwingen. De Europese Unie heeft dit verschijnsel onderkend en een richtlijn uitgevaardigd, die tot doel heeft betalingsachterstanden terug te dringen. In ons land is deze richtlijn op 1 december vorig jaar wet geworden. Hetzelfde geldt voor België. Duitsland zette de richtlijn al een jaar eerder om in wetgeving. De nieuwe wet biedt de mogelijkheid een hoge boeterente in rekening te brengen als facturen niet snel genoeg worden betaald. Het is natuurlijk niet de bedoeling om de meter direct te laten lopen bij trouwe klanten, die af en toe een paar dagen te laat zijn. Dat komt de relatie niet bepaald ten goede. Maar voor probleemklanten die structureel te laat zijn met betalen, biedt de boeterente een handig instrument. Al was het maar door de nieuwe wet nadrukkelijk te hanteren als stok achter de deur door in het vooruitzicht te stellen de boeterente te gaan aanrekenen wanneer de klant laks blijft.

Bekend is, dat dit al heeft geholpen in de tankvaart, nadat begin dit jaar in de vakpers artikelen waren gepubliceerd over de nieuwe Duitse wet. In de tankvaart moesten ondernemers vaak maanden op hun liggeld wachten en kregen het dan ook nog regelmatig maar deels uitbetaald. Zodra particuliere tankreigenaren facturen begonnen te sturen waaruit bleek dat zij niet zouden aarzelen om bij late betaling een beroep op de boeterenteregeling te doen, reagerden bevrachters kribbig. Omdat het de relatie met de klanten zou verstoren. Of natuurlijk omdat ze niet langer zelf profijt konden trekken van de vaak forse liggeldsommen, die ze na inning bij de klant een tijd onder zich hielden. Hoe dan ook verbeterde het betalingsgedrag aanmerkelijk. De facturerende partij staat immers volledig in zijn recht. De boeterente kan daarnaast goed van pas komen als een ondernemer de relatie met een klant toch al wilde beëindigen. Het verdient overigens aanbeveling de boeterente standaard in de Algemene Voorwaarden op te nemen, zodat daar bij problemen naar verwezen kan worden. Het is niet noodzakelijk, maar wel zo duidelijk voor beide partijen.

## ■ Geen aanmaning nodig

In de wet is het volgende vastgelegd:

- De boeterente bedraagt in de gehele Europese Unie 7 procent, plus de huidige rente die de Europese Bank berekent. Deze soms komt momenteel uit op ruim 10 procent.
- Als er geen andere betalingstermijn is overeengekomen, is de koper boeterente verschuldigd vanaf dertig dagen nadat de factuur is ontvangen. Is de factuur al gestuurd voor de dienst of goederen geleverd werden, dan gaat de meter tellen op dertig dagen na de ontvangst van de dienst of goederen.
- Bij betalingsachterstand treedt de boeterente automatisch in werking. Anders dan in het verleden, hoeft er geen

*(Vervolg op pagina 20)*

## 'Gasdetector verplicht op ADNR-schip?'

*Ik vaar regelmatig containers met gevaarlijke stoffen. Volgens de veiligheidsadviseur behoort ik standaard een gasdetectiemeter aan boord te hebben. Nu heb ik dat ding wel, maar gebruik ik het nooit. Hoe zit het precies?*

De gasdetectiemeter behoort tot de speciale uitrusting die afhankelijk van de vervoerde stof aanwezig moet zijn. Dit staat omschreven in het ADNR Deel 8, artikel 8.1.5 Speciale uitrusting. Vervolgens kunt u in deel 3.2 tabel A of C nakijken bij welke stoffen dat moet. In kolom 9 in de tabel staat de code voor de overige uitrusting die meegevoerd moet worden. De code voor de gasdetectiemeter is EX. Voor beproeving en onderzoek van de uitrusting zie artikel 8.1.6 van het ADNR.

• • •

*Is een certificaat voor het drinkwater in Duitsland verplicht?*

In Duitsland geldt voor alle binnenschepen, dus ook voor de schepen waarop geen bemanning in loondienst is, dat men aan moet kunnen tonen dat het drinkwater in orde is. Aan dit voorschrift wordt voldaan indien men een attest kan overleggen dat het drinkwater onderzocht is en voldoet aan de gestelde normen. Het attest mag niet ouder zijn dan een jaar.

• • •

*Ik hoor dat je bij oponthoud aan Franse kunstwerken een officiële verklaring kunt vragen. Weet u daar meer van?*

Ja. Als bij de Franse sluisen onverwacht oponthoud ontstaat door staking, reparatie en dergelijke, kan op de sluis een verklaring worden verkregen van het oponthoud. Dit kan van belang zijn als tegenover derden moet worden bewezen dat het oponthoud dat een schip opliep buiten de macht van de schipper lag. Deze verklaring heet in het Frans *fiche justificative de retard*.



# Verkorte opleiding tot matroos is een must

door Karel Verbergh, ondervoorzitter en p.r. VBR

**De Rijn- en binnenvaart kampt met een chronisch tekort aan matrozen. Dat is vooral een gevolg van de procedure, die sinds de voorlaatste bemanningsregeling (art. 14) in de tweede helft van de jaren-tachtig aan de bedrijfstak werd opgelegd.**

De pijnpunten zijn gekend: om matroos te kunnen worden is drie jaar vaartijd als scheepsjongen vereist, waarbij één jaar altijd goed moest zijn voor 180 dagen. Vervolgens werd nog onderscheid gemaakt tussen de Rijnvaart en de vaart daarbuiten. De bemanningstabellen waren dan weer zodanig opgesteld dat iemand met 'scheepsjongen' in zijn dienstboekje nauwelijks een job kon vinden. In Nederland kwam een verkorte matrozenopleiding, maar die werd tot 1 juli 2002 niet op de Rijn erkend. In België golden krachtens de wet van 1935 op de eigen rivieren en kanalen geen specifieke eisen voor matrozen. Sinds juli 2002 is het veranderd. Aan het vaargebied worden voor de opleiding tot matroos geen specifieke eisen meer gesteld en elke Rijnsoeverstaat mag de drie jaar vaartijd als scheepsjongen vervangen door een theoretisch examen en een praktische proef. De inkt van de aangepaste bemanningsregeling was nauwelijks droog, of in België werd actie gevoerd om de overheid ertoe te bewegen om net als in Nederland vergunningen te geven voor de tewerkstelling van matrozen van buiten de EU. VBR nam het voortouw. In september werd een convenant met de overheid gesloten en werd de aanpassing van de bemanningsregeling op federaal niveau in een wet omgezet en gepubliceerd in het Staatsblad. De wettelijke regeling houdt in dat er op federaal niveau regelmatig een theoretisch examen en een prak-

tische proef worden afgenomen, waardoor iedere scheepsjongen als hij of zij slaagt meteen de stempel 'matroos' in zijn dienstboekje krijgt, ook voor de Rijn. In het convenant werd overeengekomen dat de Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling (VDAB) een verkorte cursus zou organiseren, bestaande uit drie maanden theoretische lessen op school in Kallo, een zeven-daagse reis met het schoolschip Themis II en een stage van een maand aan boord van een binnenschip. Deze cursus werd voorbehouden aan werkloze werknemers uit andere beroepen. Na deze verkorte opleiding moeten alsnog het theoretisch examen en de praktische proef worden afgelegd alvorens men de stempel 'matroos' in het dienstboekje kan krijgen.

In het convenant stond ook dat de bevoegde minister eenmalig een vergunning voor zes maanden zou geven voor het in dienst nemen van matrozen uit niet EU-landen, maar de uitvoering van dit onderdeel volgde pas na een korte blokkade van het Albertkanaal in Genk en in Wijnegem.

Het eerste theoretisch examen is op 27 mei afgenomen, gevolgd door de praktische proef op 17/18 juni. Er waren 23 kandidaten, van wie 14 van de verkorte opleiding. De anderen hadden zich ingeschreven om zonder de drie jaar vaartijd als scheepsjongen versneld aan de slag te kunnen als matroos. Alle kandidaten slaagden voor het theoretisch examen (100 multiple choice-vragen, waarvan 50 procent juist beantwoord moet worden). Voor de praktische proef zakten vijf kandidaten. Zij krijgen in november een herkansing. Dat deze mogelijkheid om versneld matroos te worden een must is, illustreer ik met volgend voorbeeld. Een van de kandidaten was op 14-jarige leeftijd begonnen aan de opleiding

schipper/binnenvaartondernemer aan het Cenflumarin in Kallo. Wegens te veel onvoldoendes zou hij het schooljaar moeten overdoen of kiezen voor een ander beroep. Het werd het laatste; hij was op dat ogenblik eigenlijk verloren voor de binnenvaart. Maar na een loodgietersopleiding bleef hij werkloos. Toen de VDAB de verkorte matrozenopleiding begon, zag hij alsnog kans om zijn eerste beroepskeuze te realiseren.

Dit voorbeeld toont aan dat in België het beroepsonderwijs in de eerste plaats en terecht gericht is op het opleiden tot schipper/binnenvaartondernemer. Maar om de kamers in een ziekenhuis schoon te maken moet je geen dokters opleiden. Afgestudeerden van de beroepsopleidingen stromen snel door in het varend beroep, met als gevolg een chronisch tekort aan de onontbeerlijke matrozen. Maar niet iedereen die wil varen wil ook per se schipper of binnenvaartondernemer worden. Het eerstvolgende theoretisch examen voor matroos in de Rijn-en binnenvaart is in november. Iedereen met een dienstboekje 'scheepsjongen' kan eraan meedoen.

(Vervolg van pagina 19)

aanmaning meer voor te worden gestuurd.

- In geval van een verkooptransactie, blijft de verkopende partij eigenaar van de goederen tot volledige betaling heeft plaatsgevonden.
- De incassokosten zijn altijd voor de koper, tenzij anders is overeengekomen.

De wettelijke rente is alleen van toepassing voor zakelijke transacties. Dit zijn transacties tussen ondernemingen of tussen ondernemingen en de overheid. Voor consumenten geldt een lagere wettelijke rente.

## Beknopt overzicht regeringsverklaring Balkenende II

door Jan Krusinga, vice-voorzitter CBOB

**Het nieuwe kabinet zet in op versterking en vernieuwing van de economie. 'Meedoen, meer werk, minder regels' is de lijn waarlangs het kabinet zegt te gaan werken.**

Een vergelijking wordt getrokken met de jaren '80. De economische fundamenteën en de overheidsfinanciën zijn beter dan toen. Maar de toekomst heeft ook meer risico's dan destijds. Toen was er een groeiend arbeidsaanbod van jongeren; nu zijn de lasten van een vergrijzende bevolking zeer dichtbij.

Pensioenlasten groeien in Nederland en de loonkosten stijgen sinds 1998 sterker dan in het buitenland.

Een meerjarige beheersing van loonkosten en pensioenkosten is noodzakelijk voor een economisch herstel. Het besef dat Nederland meer en meer op achterstand komt is een realiteit. Ten opzichte van Europa presteert Nederland de laatste drie jaren gemiddeld minder op groei, werkgelegenheid en inflatie.

Matiging in de publieke sector is nodig, omdat deze wordt betaald uit belastingen. En belastingen mogen niet omhoog omdat het economisch herstel dan onmogelijk wordt. Het terugdringen van de administratieve lastendruk van het bedrijfsleven krijgt toprioriteit.

### Zorg

In de zorg zal het verzekerde pakket worden verkleind en wordt een verplicht eigen risico ingevoerd. Bovendien werkt het kabinet aan de invoering van een nieuw zorgstelsel, waarin de kosten rechtvaardiger worden verdeeld dan nu. Wanneer er geen pijnlijke maatregelen worden genomen, zal de weg omhoog twee keer zo lang en dubbel zo zwaar zijn, stelt het kabinet. Krampachtig vasthouden aan bestaande belangen en rechten is voor het kabinet geen serieuze optie. Het kabinet wil

economie op een hoger plan zetten. Daarvoor zijn het innovatief vermogen en het ondernemerschap uiteindelijk doorslaggevend. De overheid kan daaraan bijdragen en er zal structureel extra geld beschikbaar komen voor kennis, onderwijs en onderzoek. In een innovatieplatform zal het kabinet met deskundigen uit onderwijs- en onderzoeksinstituten en bedrijfsleven een strategie voor kennisontwikkeling opstellen. Er komt meer ruimte voor creativiteit.

Een voorbeeld uit het verleden: in 1991 nam het kabinet Lubbers lastige maar doeltreffende maatregelen, die er mede toe hebben bijgedragen dat er een grote groei kwam tussen 1994 en 2001.

Om uit het huidige economische dal te geraken, zullen we ook nu dus allemaal de broekriem wat strakker moeten aantrekken.

## Nieuwe website Anker Advies

**Anker Advies heeft zijn website onlangs volledig vernieuwd. De nieuwe site (voorheen [www.anker.nl](http://www.anker.nl)) is te vinden op het adres [www.ankeradvies.nl](http://www.ankeradvies.nl).**

De website kent een klantgerichte indeling en biedt een schat aan informatie aan binnenvaart/ scheepvaart, het MKB en particulieren. Schippers vinden er een overzicht van diensten die specifiek zijn toegesneden op hun bedrijf, werknemers of de werkgever zelf. Verder zijn formulieren en rekenprogramma's behulpzaam bij het inwinnen van informatie en het maken van de juiste keuzes. Via de website kan men zich gratis abonneren op de maandelijkse elektronische nieuwsbrief, die relaties informeert over de laatste ontwikkelingen op financieel gebied.

## Verzekerd

*Want ik ben verzekerd dat niets ons kan scheiden van de liefde van God, welke is in Christus Jezus, onze Heer.*

Uit Romeinen 8:28-29

*In een leven vol gevaren is het belangrijk tegen allerlei risico's verzekerd te zijn. Kortgeleden veroorzaakte ik in de file een aanrijding, waardoor drie auto's beschadigd werden. Gelukkig was er met de bestuurders niets aan de hand. En het geruststellende was: de verzekering dekte de schade.*

*Toch weet iedereen, dat we ons niet tegen alle gevaren kunnen indekken. Weliswaar is er een verzekering, die zorgt dat ziektekosten worden vergoed en het inkomen wordt doorbetaald wanneer we niet kunnen werken. Maar ziekte en ongeval kunnen we daarmee niet tegenhouden. We zijn nooit zeker van een toekomst zonder schade. Daarom wordt soms schamper gezegd: de enige zekerheid die we hebben, is de dood.*

*Het evangelie trekt ons altijd weer bij dat soort schamperheid vandaan. Ook de apostel Paulus doet aan zulk cynisme niet mee. Als je in zijn brieven leest, wordt één ding duidelijk: hij heeft de gevaren van het bestaan tot het uiterste gekend. Alleen al zoets als schipbreuk lijden en ergens aanspoelen is daar een aangrijpend voorbeeld van. Met die ervaring van een leven vol gevaren, schrijft hij over zekerheid. Hij legt uit waarop hij zijn zekerheid bouwt: op de liefde van God. Niets kan ons daarvan scheiden. Niet omdat wij zo sterk zijn. Wij zijn immers vatbaar voor allerlei zwakte en tekort. Het is omdat de liefde van God zo sterk is. Niets van wat in de hemel of op de aarde bestaat, kan daartussen komen. Is dat niet een erg stoere zekerheid? De apostel voegt nog iets toe: die liefde is in Christus Jezus. Van Hem weten we, dat Hij zich in de grootste gevaren heeft gewaagd om zijn taak te volbrengen. Het gaat dus om een liefde die is uitgeprobeerd op alle tegenkrachten. Zo sterk, dat je er je leven op kunt bouwen. Dat is zeker.*

Ds. R. J. Bakker



# Het kan niet veel langer meer sneller, groter èn goedkoper

door Wim Sakko, voorzitter ONS

**Het ondernemerschap van veel collega's wordt de laatste tijd op de proef gesteld door allerlei uitspraken. 'Schepen beneden de 1000 ton zijn onrendabel'. – 'Alleen schippers van grote en nieuwe schepen zijn goede ondernemers'. – 'Betere ondernemers krijgen betere voorwaarden en hogere prijzen'. – 'Kleine kanalen moeten snel verruimd worden.' Dit zijn allemaal geluiden waar mischien wel iets van waar is, maar niet alles heeft met het ondernemerschap van de binnenvaarder te maken.**

De uitspraak dat schepen beneden de 1000 ton onrendabel zijn, heeft veel met de Neokemps te maken; schepen die eerst veel te duur waren en nu voor de halve prijs zijn verkocht. Hier is het dus echt zo dat aan de scheepvaart veel wordt verdiend, niet in de scheepvaart. Slechte reclame voor de kleinere schepen, maar wel een hint voor de geldverstrekkers om te roepen dat kleinere schepen onrendabel zijn. Als de kleinere kanalen beter zouden worden onderhouden, en daarmee bedoel ik uitgebaggerd in plaats van verruimd nu daar toch geen geld voor beschikbaar is, zou dat het ondernemen kunnen bevorderen. Want wanneer de afmetingen van deze vaarwegen optimaal in plaats van maar gedeeltelijk benut kunnen worden, betekent dat een betere exploitatie voor de kleinere schepen.

## Onverkoopbaar

De grootste deuk krijgt het ondernemerschap door enkele geldverstrekkers. Die maken de kleinere schepen onverkoopbaar. Door uitspraken als 'onrendabel, te weinig omzet' enzovoorts, wordt je de moed wel ontnomen in deze categorie. Dat grote nieuwe schepen betere vrachten en betere voorwaarden krijgen,

beweren de ondernemers veelal zelf. De een kan het beter dan de ander en vaak ook voor dezelfde prijs, maar dan met mindere condities zoals sneller vervoer of meer lading voor dezelfde eindprijs. Daar wordt echter niet over gesproken. Bij volgende onderhandelingen gaan betere condities meestal weer ten koste van de prijs. Dit is meer de gang van zaken bij de nieuwbouwschepen. In de praktijk kunnen nieuwe schepen niet goedkoper meer vervoeren. We hebben de bodem zo langzamerhand wel bereikt. Ook de prijzen van de schepen kunnen niet verder meer zakken. Veel tweedehands schepen

van rond de tien jaar zijn onverkoopbaar, net als de oudere schepen. Verkoopt men toch, dan gaat veel geld verloren. Geld waar we zo hard voor hebben gewerkt.

## Doorbreken

Dus het kan niet steeds maar sneller, groter en goedkoper. Deze spiraal moeten we doorbreken door meer samen te werken en niet als eenling te opereren met de gedachte: 'Als ik het werk maar heb, de rest komt wel.' Zo verpest je de markt, niet alleen voor je collega's, maar ook voor jezelf. Dat kan niet goed blijven gaan.

# Stichting Reprorecht, wat moet je ermee?

**Vlak voor het sluiten van deze editie werd Kantoor Binnenvaart overgestelpt met telefonische vragen over de facturen die ondernemers hebben ontvangen van de stichting Reprorecht. Zij blijkt ongeveer 250.000 rekeningen naar het midden- en kleinbedrijf te hebben gestuurd voor een vergoeding voor het fotokopiëren van werken die onder het auteursrecht vallen.**

De minister van Justitie heeft de Stichting Reprorecht aangewezen om de reprovergoeding jaarlijks te innen en te verdelen onder de rechthebbenden, zoals de schrijvers van artikelen, boeken en dergelijke. Wellicht is er iets voor te zeggen dat er zo iets betaald moet worden; zie bijvoorbeeld de Buma/Stemra-rechten in de muziekwereld.

Maar wat de opbellers en ons zeer verbaast, is de inhoud van de rekening. Als de kleine ondernemer wordt verteld dat hij per jaar 15.594 fotokopieën maakt, waarvan 3,8 procent oftewel 593 stuks onder het auteursrecht vallen, denk je al gauw: 'Waar halen ze het vandaan?' Voor velen van u zal het ongetwijfeld niet kloppen. Daarom geeft Kantoor Binnenvaart het advies in ieder geval het bijgevoegde antwoordformulier in te vullen en terug te sturen. Maakt u nul kopieën per jaar, dan gewoon nul invullen. Vervolgens wachten op de reactie.

Ondertussen wordt deze zaak verder uitgezocht, want op de methode van de aanslag valt volgens KB veel aan te merken. Uit eerste contacten met de koepelorganisatie in het midden- en kleinbedrijf MKB Nederland is gebleken dat het daar ook klachten regent. MKB Nederland heeft al een proeproces tegen de Stichting Reprorecht aangekondigd.

Voorlopig is dit de stand van zaken. Via dit blad en andere media zal men ongetwijfeld meer vernemen over deze kwestie. Kantoor Binnenvaart verneemt het graag wanneer ondernemers een reactie krijgen na het insturen van het opgaveformulier.

**A d v e r t e n t i e**

**A d v e r t e n t i e**