

In zestig dagen praktijkexamen

Om de binnenvaart te blijven voorzien van gekwalificeerd personeel is voor zinstromers het Praktijkexamen Matroos ontwikkeld. Het praktijkexamen werd in België al gebruikt en is nu ook in de Nederlandse wet opgenomen. Zo wordt het mogelijk via een verkort traject in Nederland de vaarbevoegdheid Matroos te behalen.

In zestig vaardagen wordt de kandidaat met behulp van opdrachten uit het portfolio in de praktijk opgeleid. Er wordt wel theorie getoetst door tijdens het examen kennisgerelateerde vragen te stellen. Dit is vooral ook om te kijken of iemand inzicht heeft in zijn of haar handelen.

In eerste instantie is dit praktijkexamen ontwikkeld voor kandidaten die elders in de scheepvaart ervaring hebben opgedaan. Maar ook zonder ervaring kan worden deelgenomen. Wel geldt een minimumleeftijd van negentien jaar.

Zestig dagen

Het examen duurt minimaal zestig vaardagen. In die tijd worden onder begeleiding van een praktijkbegeleider (schipper) diverse opdrachten uitgevoerd. Deze worden bijgehouden in een digitaal portfolio en zijn gekoppeld aan theorie. Hierdoor leert de kandidaat tijdens het invullen van het portfolio en koppelt de theorie meteen aan de praktijk. Als het portfolio voldoende is beoordeeld en de zestig vaardagen zijn opgebouwd, mag de kandidaat deelne-

Praten met banken

Vertegenwoordigers van BLN (in oprichting) hebben een gesprek gehad bij de Nederlandse Vereniging van Banken.

Doel was af te tasten in hoeverre de branche en de banken gezamenlijke plannen kunnen ontwikkelen om de problematiek in de binnenvaart (overcapaciteit in de grote tonnages, weggeslagen waardes van de onderpanden, weggeslagen solvabiliteit van een aantal ondernemers) te lijf te gaan. Er komt een werkgroep, waarin analyses worden besproken en een toekomstvisie wordt ontwikkeld.

men aan de praktische eindtoets op een door het CCV gecertificeerd schip. Die eindtoets bestaat uit zes deelttoetsen: manoeuvreren en varen onder toezicht, op commando ankeren, ontmeren vanaf het

Veelzeggend kistje

Als politicus krijg je het nodige over je heen, maar er zit ook wel eens iets leuks tussen. Zo kregen de leden van de vaste kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu begin februari van het BVB een kistje met een fles ketchup, een snoepreep en een fles bier. Niet als overlevingspakket voor carnaval, maar omdat die producten die sinds kort duurzaam over water gaan.

De bouw, chemie en energiesector zijn vanouds watervervoerders, maar ook producenten van fast moving consumer goods lijken om te zijn. Duurzaam is voor bedrijven als Mars, Heinz en Bavaria van belang en de binnenvaart past daarom in hun vervoersketen.



dek, meren vanaf het dek, zoekklaar maken en techniek aan boord.

In maart gaan de eerste kandidaten op voor het Praktijkexamen. Zij hebben allemaal ervaring in de scheepvaart, maar hadden nooit de kans een diploma te halen. Het examen wordt uitgevoerd door het Onderwijscentrum, in nauwe samenwerking met het STC en de Maritieme Academie IJmuiden (www.onderwijs-binnenvaart.nl)

De binnenvaart heeft via het project maatwerk Voorlichting Binnenvaart tal van bedrijven intensief ondersteund bij hun keus voor the Blue Road en zo zijn tot nu toe ruim 30.000 vrachtwagens 'van de weg gehaald'.

Bemanningsregeling ter discussie

door Gerard Kester

Zoals u wellicht weet, hebben Kantoor Binnenvaart en ESO enkele jaren geleden het initiatief genomen om de bemanningsregeling voor de Rijnvaart te wijzigen. Daar is volgens ons alle reden toe; in principe bestaat deze al sinds 1988 en er is sinds die tijd wel wat veranderd. We hebben daarvoor een stuk geschreven en dat ook diverse keren besproken met de collega's van EBU.

Helaas is er nooit een eindvoorstel uitgekomen. Binnen de EBU schijnen er uiteenlopende opvattingen te zijn, maar welke is mij ook nooit duidelijk geworden. Dat overleg is een beetje stilgevallen. Jammer, maar er leiden meer wegen naar Rome. In dit geval is Straatsburg of Brussel misschien toepasselijker.

Startnotitie

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) heeft evenwel de draad opgepakt en bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart het onderwerp 'wijziging bemanningsregeling' op het werkprogramma gekregen. Dat is de eerste stap. Als tweede stap heeft het ministerie met een heleboel partijen (organisaties, beleidsmakers, handhavers, binnenvaartondernemers) brainstormsessies gehouden om knelpunten en ervaringen op tafel te krijgen. Met deze probleemschets in de hand, maken de ambtenaren een startnotitie voor de CCR. Dit stuk dient voor verdere bespreking en daarbij komen de daadwerkelijke aanpassingen aan de orde.

Te strakke grenzen

Daar hebben wij wel ideeën over, dat zal u niet verbazen. Tenslotte hebben wij dagelijks contact met de leden en dan komt de bemanningsregeling regelmatig ter sprake. In het eerder genoemde stuk is onze voorname insteek de flexibilisering. Het zijn vooral die strakke grenzen, die in de praktijk als grootste knelpunt worden ervaren en die ook de meeste overtredingen veroorzaken. Ik geef een paar voorbeelden.

Niet een maximum per dag, maar bijvoorbeeld per week.

Iedereen kent het, nog een uurtje naar een

goede ligplaats, effe doorvaren, je bent op je losplaats en dan moet je de andere dag niet te varen. Velen doen het, maar het is in feite illegaal. Tegelijkertijd zie je bij heel veel schepen dat de vaaruren per week vaak minder zijn dan die 7 x 14. Het antwoord is dan: per dag flexibel, maar wel het maximum per week aanhouden. Dit kun je dan invullen voor de A1 en A2.

Met meer kwaliteit langer varen.

Voorbeeld van voldoende vaarkwaliteit zie je nogal eens bij de schepen boven 86 meter, die in familieverband worden geëxploiteerd. Waarom zou je met drie patenthouders niet achttien uur mogen varen? Nu kan het met twee schippers en twee lichtmatrozen. Hetzelfde zou je je kunnen voorstellen bij de A2 voor de schepen van 70 tot en met 86 meter. Waarom zouden die niet - al is het maar een paar dagen - met twee patenthouders achttien uur mogen varen? Ook bijvoorbeeld in de tijd dat de lichtmatroos voor zijn opleiding naar school is?

Derde patenthouder.

In groep 3 B-vaart van de motorschepen bestaan diverse keuzes qua samenstelling van de bemanning. Eén van die keuzes is twee schippers, stuurman met patent en matroos. In 1988 is dat bij de overgang van de oude naar de nieuwe regeling zo bij wijze van compromis vastgesteld. Je kunt je afvragen wat de toegevoegde waarde is van een derde patenthouder. Als je hier gewoon stuurman van maakt, heb je in elk geval weer een plek voor iemand die wel stuurman kan worden, maar wellicht niet de capaciteiten heeft om een patent te halen.

Lange weg

Uit ervaring weten wij dat een wijziging van de bemanningsregeling lang duurt. Zeker in CCR-verband, waar je met alle lidstaten een compromis moet zien te bereiken. En daarnaast worden natuurlijk ook de vertegenwoordigers van werknemers gehoord. Het is niet makkelijk, maar daar moet je niet voor weglopen.

Waarde van bedrijf bij een scheiding

De wet geeft geen regel voor waardeeringsmaatstaven bij de verdeling van een gemeenschap van goederen. Meestal wordt uitgegaan van de waarde in het economische verkeer.

De Hoge Raad heeft die omschreven als 'de prijs die bij aanbidding van het goed, te verkopen op de meest geschikte wijze en na de beste voorbereiding, door de meest biedende gegadigde daarvoor zou zijn besteed.'

Omdat het gaat om een verdeling tussen echtgenoten na beëindiging van een huwelijk, spelen redelijkheid en billijkheid een belangrijke rol. Daardoor kan het goed eventueel ook voor een andere prijs dan de waarde in het economisch verkeer worden verdeeld. Zeker bij de echtelijke woning en de onderneming zou dat van belang kunnen zijn. Bij de onderneming is dan de gedachte, dat de vastgestelde (objectieve) prijs niet mag leiden tot een (gedwongen) verkoop of liquidatie van een in principe gezonde onderneming.

De waarderingsmaatstaf zou dan veeleer moeten worden bepaald door de financieringscapaciteit van de onderneming. De prijs moet worden vastgesteld naar de waarde, waarbij voortzetting nog net mogelijk is.