

Visie vanuit de sector (vervoersondernemers / tussenpersonen) over

**De financiering van het nalossen, het wassen alsmede de inname en verwijdering van afval van de lading - zoals gezien door de opdrachtgevers.**

De observaties hier gemaakt, vertegenwoordigen de standpunten van de beroepsverenigingen, met name de Unie der Continentale Vaart, echter eveneens deze van de Belgische Federatie van Transportorganisatoren in de Binnenvaart (BFTB). Waar deze laatste voornamelijk de transportorganisatoren in de droge vaart vertegenwoordigt, vertegenwoordigt de Unie der Continentale Vaart een groot aantal Vervoersondernemers in zowel de droge vaart als in de de tankvaart (inclusief bunkerbedrijven).

De problematiek speelt zich, voorlopig althans, vooral af in de droge vaart. Ondanks dit feit, en de initiele communicaties dat luik B voor de tankvaart (met name minerale oliën) weinig problemen zou veroorzaken, zijn ook reeds een aantal (acute) problemen in de tankvaart opgedoken.

De volgende opmerkingen handelen echter voornamelijk over de droge vaart.

In die droge vaart worden, bij de implementatie van luik B, toch een aantal moeilijkheden en problemen vastgesteldj.

Als we vooreerst, naar van luik B van het verdrag kijkende, de belangrijke doelstellingen in het CDNI opsommen :

- Doelstelling tot het voorkomen van ontstaan van afval (via “bezemschoon/nagelensde tank)
- Doelstelling : de vervuiler betaalt (ten laste van de lading
- Doelstelling : uniformiteit van regels creëren in de verdragsstaten om concurrentievervalsing tegen te gaan

Kunnen we toch een aantal potentiële en reeds bestaande knelpunten ontwaren :

1. (ten eerste) wat betreft Communicatie, en het in de sector – en in de industrie – kenbaar maken van de verdragsregels ter zake.

De regels van het CDNI kunnen pas nageleefd worden, en de doelstellingen bereikt worden, indien alle partijen zich bewust zijn van hun rol in dit nieuwe verdrag. Een tijdige en juiste communicatie hieromtrent is dus essentieel.

Het is geen geheim dat de verspreiding van de regelgeving voor dit verdrag in België, onder andere vanwege het geregionaliseerd karakter van de meeste aspecten in de nieuwe regelgeving, een moeizaam proces is geweest – en enkel dankzij de inspanningen van bepaalde instanties, met name vanuit het ITB als Nationaal Instituut, maar ook Promotie Binnenvaart Vlaanderen is hierover een inhaalbeweging ingezet – inspanningen waarvoor wij hen dan wensen te bedanken.

Het feit dat, na invoering van het verdrag en de verplichtingen daaromtrent, de vervoersondernemer of tussenpersoon haar klant, met wie een commerciële relatie wordt opgebouwd, als het ware moet “instrueren” omtrent haar nieuwe verplichtingen, beïnvloedt velen negatief.

De vervoersondernemer of transportorganisator wil immers niet gezien worden als de boodschapper van slecht nieuws, als diegene die het de klant moeilijker maakt haar transport

uit te voeren (zeker als men de vergelijking maakt naar andere modi - waar zulke “nieuwe” verplichtingen niet gelden) en men moet de klant wijzen op mogelijk extra te maken kosten, extra uit te voeren processtappen en extra uit te voeren handelingen voor het aanvoeren van grondstoffen of materialen via de binnenvaart. (vb. veegschoon opleveren ruimen ipv schopschoon, schoonvegen van gangboorden, innemen van waswater etc. allemaal zaken die in het verleden wel werden uitgevoerd – maar die volledig onzichtbaar bleven voor de ladingontvanger ! )

Kortom, we maken ons als sector en als ondernemers in deze sector, niet populairder als brenger van dit nieuws – ondanks het feit dat de vervoersorganisator of tussenpersoon vaak niet diegene is die nood of baat heeft aan de nieuwe reglementering (!)

Een aantal incidenten toont ook een ontbrekend en/of verkeerd begrip aan bij verlader of ontvanger. Er is dus nog steeds een grote nood aan communicatie en sensibilisering van de markt omtrent dit verdrag en haar toepassing, en dit zal van ons, als vervoersondernemer en/of transportorganisator nog veel energie vergen.

## 2. Implementatie en controle

Het is ons standpunt dat de implementatie van Luik B van het afvalstoffenverdrag te implementeren op 1 november, in tegenstelling tot Luik A waar een opschorting plaatsvond tot 1 juli 2010 (Noot : naar precisering van Dhr. Verschuren, heeft de Belgische delegatie in het CCR wel voor een opschorting van Luik B gepleit, maar tevergeefs); waarbij het ontbreken van volledige (nationale/regionale) reglementering via een “gedoogbeleid” werd opgevangen – de implementatie van dit verdrag geen goed heeft gedaan.

Een gedoogbeleid poneren als overgangsmaatregel, om op deze basis een nieuwe te implementeren, schept een gebrek aan duidelijkheid en rechtszekerheid, waaraan toch een zekere nood is bij een – min of meer ingrijpende – verandering in de regels.

Dit kwam zowel het navolgen van de nieuwe regels, de duidelijkheid omtrent de verplichtingen van de verschillende partijen, als de mogelijkheden van controle – en mogelijk sanctionering – niet ten goede.

Dat brengt ons tot ons derde punt

## 3. Het sanctioneren van inbreuken op de nieuwe regelgeving

Bij een gebrek aan sanctiebeleid, toepasbaar op de regels van het nieuwe verdrag, zullen sommige partijen niet de nodige inspanningen leveren om de nieuwe regelgeving na te leven. Zonder risico op bestraffing bij inbreuken zullen partijen immers minder makkelijk de energie opbrengen zich te conformeren aan de nieuwe en veranderde regels.

Velen zullen slechts de schouders ophalen bij de vraag van de schipper om een losverklaring, of de opmerking van de transportorganisator omtrent de aansprakelijkheid voor verwijdering van ladingresten en waswater. Een sanctiebeleid is dus aan de orde – maar jammer genoeg nog niet bestaand.

Welk controleorgaan zal er komen, en hoe kunnen we vermijden dat aansprakelijke partijen (verladers, ladingontvangers) hun verantwoordelijkheid afwijzen zijn dus belangrijke vragen.

4. Praktische uitvoering / voorzien van innamepunten voor restlading/ladingresten en waswater

De vereiste investeringen binnen en buiten de havens (zie ook opmerkingen van Havenbedrijf Gent / Havenbedrijf Antwerpen) om conform het verdrag te handelen zijn soms erg ingrijpend en duur. Een inhaalbeweging zal zeker nodig zijn. Eveneens, de klok tikt mbt. Tot verdere verstrenging van de regels (vacuümschoon) welke binnen minder dan 5 jaar van toepassing zullen zijn.

5. Financiering van nalossen, wassen, verwijderen restlading en ladingresten

Voor het naar de praktijk omzetten van het principe "de vervuiler betaalt" blijft er, buiten het principe zelf, nog een groot en moeilijk parcours over, en zullen wij als vervoersondernemer/transportorganisator, die vaak tussen de schipper en de ladingontvanger in staan, een aantal moeilijke horde moeten nemen.

Het juist toewijzen van de kosten wordt mogelijk eveneens een probleem (er is immers geen voorfinanciering of eco-kaart voorzien zoals het geval is bij luik A); Bij gemaakte kosten, is het de grootste nachtmerrie van de bevrachter dat er facturen dienen opgemaakt te worden voor verwijdering van dit materiaal, en dat de "aansprakelijke partij" niet thuis geeft voor de betaling van deze factuur.

Andere praktische problemen ivm afrekeningen zijn ook aan de orde, bv.

datum en tijdstip van leegkomst moet gelijkgesteld worden met datum en tijdstip van oplevering volgens het afvalstoffenverdrag en niet met deze van het einde van de lossing zelf. De schipper kan niet verplicht worden van de kaai te gaan zonder in orde te zijn met het afvalstoffenverdrag.

6. Benchmarking / Wat doen de ons omringende landen ?

Het is zeker geen schande om te gaan benchmarken bij de ons omringende landen (vooral Nederland en Duitsland) en na te gaan hoe men daar met de praktische invulling van het verdrag, en Luik B zal omgaan.

Om te besluiten willen wij dus nogmaals het ITB danken voor de organisatie van deze workshop, welke ons inziens de doelstelling van het verder verspreiden van informatie, communicatie en een effectieve implementatie van het luik B uit het CDNI verdrag vooruit helpt. Dit is echter slechts een eerste stap, en een nood aan verder doorgedreven communicatie naar alle partijen, aan praktische en uitvoerbare uitvoeringsmaatregelen in alle regio's van het land, en een effectief (doch niet repressief) sanctioneringsbeleid om de regels in praktijk te kunnen omzetten zijn nog steeds aan de orde – en dit zal nog geruime tijd zo blijven.