



IN BIJLAGE - IN BIJLAGE - IN BIJLAGE

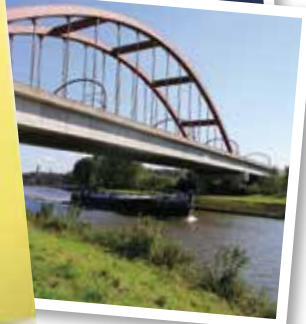
**FOLDER M.B.T.
HANDBOEKEN TER VOORBEREIDING
OP DE EXAMENS IN DE
BINNENVAART**

EDITO

De economische en financiële crisis die Europa reeds enkele jaren in zijn greep houdt heeft eveneens gevolgen voor de binnenvaartsector. Hoewel de vervoerde volumes zich na het dieptepunt in 2009 terug hebben herpakt, blijft de wanverhouding tussen de vraag naar vervoer en het scheepsruimteaanbod de vrachtprijzen onder druk zetten. Meerdere ondernemingen zijn hierdoor in een moeilijke financiële toestand verzeild. In de loop van april leidde dit tot acties van de Belgische binnenschippers. In een Protocol Akkoord dat gesloten werd met de binnenvaartsector hebben de bevoegde federale en gewestelijke ministers van mobiliteit zich geëngageerd initiatieven te nemen op nationaal en internationaal vlak ten einde tot maatregelen te komen die de toestand kunnen verbeteren. Meer informatie over dit Protocol Akkoord vindt u in de vrije tribune in deze ITB-info.

Het ITB wordt ook betrokken bij de uitvoering van het Protocol Akkoord, zowel voor het economische als het juridische luik. Deze medewerking past in de doelstellingen van het instituut en het tracht hiermee een positieve bijdrage te leveren tot concrete oplossingen voor de sector.

Herman VERSCHUEREN
Voorzitter



DE LAUREATEN VAN DE EXAMENS MATOOS :

**12/02/2013
ANTWERPEN**

De Ridder Eric
Van der Linden Bram
Leijnse Bud
Den Boer Petrus
De Jong Hylke
Van der Klooster Jacob

**04/04/2013
HUY**

Demaret Laurent
Jacquet Marc
Lestrade Sylvain
Regnier Eric
Rigole Mathieu
Bouvet Camille
Fulga Neculai
Janssens Julien

EDITO

Pagina 1

DE BINNENVAART IN 2013.

Pagina 2

HET CLNI GAAT EUROPEES

Pagina 7

FORUM

Pagina 7

EVOLUTIE VAN DE OFFICIËLE MAXIMUMPRIJS VAN GASOLIE VERWARMING EXTRA 2013

Pagina 8

Bezoek onze website :

www.itb-info.be

Bezoek onze website :

www.cdni.be

2^{de} kwartaal 2013
Afgiftebureau :
BRUSSEL X
Industrielaan 16
1070 BRUSSEL
AGREATIENR.
P 302059



De binnenvaart op 31/03/2013

Een van de voornaamste objectieven van het instituut is de periodieke levering van economische informatie over de activiteit van het goederenvervoer over de binnenwateren.

Aan de hand van deze gegevens kunnen de primordiale parameters van de evolutie van de binnenvaartsector – zowel het ladingaanbod als de vervoerprestaties – geanalyseerd worden.

1. De Belgische binnenvaartvloot

Op 31 maart 2013 was de binnenvaartvloot van de in België gedomicileerde ondernemers samengesteld als volgt :

- 983 drogeladingschepen met een totale capaciteit van 1.471.566 ton;
- 204 tankschepen met 347.463 ton capaciteit;

- 90 duwbotten met een vermogen van 48.642 kW.

Hetzij een totaal van 1.277 binnenvaartuigen met een totale capaciteit van 1.822.314 ton en een globaal vermogen van 713.050 kW.

(Bron : FOD Mobiliteit en Vervoer – Bestuur Vervoer te Land - Directie Binnenvaart)

Vervolg zie blz 4

1 DROGE LADINGSCHEPEN

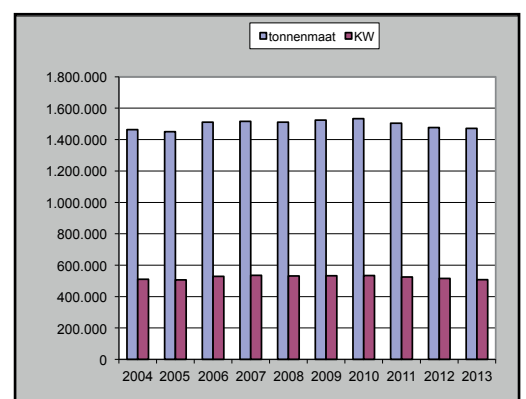
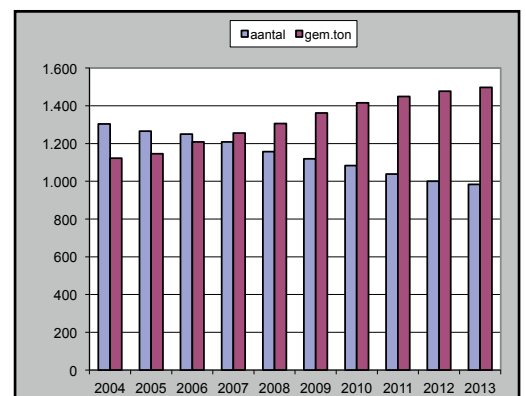
Vloot toebehorend aan in België gevestigde ondernemers.

1. 1. Gegevens per type en tonnageklasse

DROGE LADING	sleepschepen		motorschepen			duwbakken		totalen	
	aantal	tonnenmaat	aantal	tonnenmaat	KW	aantal	tonnenmaat	aantal	tonnenmaat
25/250 t	0	0	1	193	124	17	3.170	18	3.363
251/450 t	0	0	152	56.142	33.384	32	11.905	184	68.047
451/650 t	0	0	86	49.258	26.870	25	14.570	111	63.828
651/850 t	0	0	61	44.684	24.832	5	3.802	66	48.486
851/1000 t	0	0	39	36.263	18.838	4	3.786	43	40.049
1001/1500 t	0	0	194	237.360	123.483	20	24.296	214	261.656
1501 /2000 t	0	0	59	99.455	49.903	6	10.959	65	110.414
2001/2500 t	0	0	38	84.815	42.426	22	52.189	60	137.004
2501/3000 t	0	0	42	116.068	59.023	37	104.010	79	220.078
3001 en +	1	3.565	79	288.339	128.812	63	226.737	143	518.641
totalen	1	3.565	751	1.012.577	507.695	231	455.424	983	1.471.566

1.2. Evolutie van de vloot sedert 31/12/2004

Toestand op	aantal	index	tonnenmaat	index	KW	index	gem.ton	index
31.03.2013	983	75	1.471.566	101	507.967	100	1.497	133
31.12.2012	1.000	77	1.476.864	101	515.866	101	1.477	132
31.12.2011	1.038	80	1.503.758	103	524.843	103	1.449	129
31.12.2010	1.083	83	1.533.641	105	534.282	105	1.416	126
31.12.2009	1.119	86	1.524.409	104	532.648	104	1.362	121
31.12.2008	1.157	89	1.510.823	103	531.032	104	1.306	116
31.12.2007	1.208	93	1.516.011	104	535.810	105	1.255	112
31.12.2006	1.250	96	1.511.203	103	529.434	104	1.209	108
31.12.2005	1.265	97	1.450.091	99	505.766	99	1.146	102
31.12.2004	1.304	100	1.463.454	100	509.726	100	1.122	100





2. TANKSCHEPEN

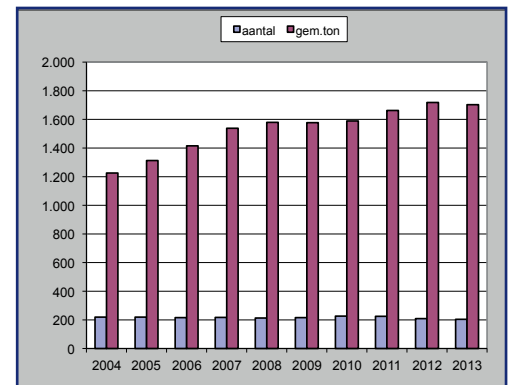
Vloot toebehorend aan in België gevestigde ondernemers.

2.1. Gegevens per type en tonnageklasse

TANK SCHEPEN	sleepschepen		motorschepen			duwbakken		totalen	
	aantal	tonnenmaat	aantal	tonnenmaat	KW	aantal	tonnenmaat	aantal	tonnenmaat
25/250 t	0	0	27	2.977	3.833	0	0	27	2.977
251/450 t	1	420	22	8.387	5.372	0	0	23	8.807
451/650 t	0	0	12	6.808	3.922	0	0	12	6.808
651/850 t	0	0	6	4.128	2.252	1	726	7	4.854
851/1000 t	0	0	5	4.733	3.082	1	929	6	5.662
1001/1500 t	0	0	35	43.593	24.296	1	1.275	36	53.141
1501/2000 t	0	0	22	37.379	18.414	0	0	22	37.379
2001/2500 t	0	0	16	36.072	16.109	0	0	16	36.072
2501/3000 t	0	0	21	59.212	27.002	2	5.845	23	65.057
3001 en +	0	0	31	130.681	50.593	1	4.298	32	134.979
totalen	1	420	197	333.970	154.875	6	13.073	204	347.463

2.2. Evolutie van de vloot sedert 31/12/2004

Toestand op	aantal	index	tonnenmaat	index	KW	index	gem.ton	index
31.03.2013	204	93	347.463	121	156.441	121	1.703	139
31.12.2012	209	95	359.164	125	162.103	125	1.718	140
31.12.2011	225	103	373.950	130	167.611	129	1.662	136
31.12.2010	226	103	359.206	125	160.833	124	1.589	130
31.12.2009	216	99	340.697	118	151.599	117	1.577	129
31.12.2008	213	97	336.233	117	148.902	115	1.579	129
31.12.2007	217	99	333.737	116	149.198	115	1.538	125
31.12.2006	216	99	317.255	110	143.818	111	1.415	115
31.12.2005	219	100	309.984	108	140.077	108	1.313	107
31.12.2004	219	100	287.543	100	129.647	100	1.226	100

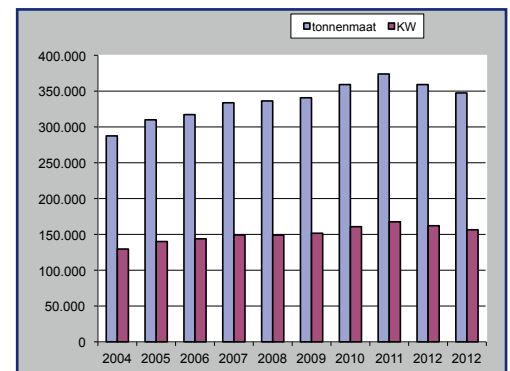


3. DUW- EN/OF SLEEPBOTEN

Vloot toebehorend aan in België gevestigde ondernemers.

3.1. Gegevens per type en vermogensklasse

DUW-EN/OF SLEEPBOTEN			
	aantal	tonnenmaat	kw
< 301 kw	35	669	8.186
301 -1000 kw	45	1.610	24.509
1001 kw/+	10	1.006	15.947
totalen	90	3.285	48.642



3.2. Evolutie van de vloot sedert 31.12.2004

Toestand op	aantal	index	tonnenmaat	index	KW	index
31.03.2013	90	75	3.285	70	48.642	91
30.12.2011	104	87	3.622	77	52.334	98
31.12.2010	115	96	3.522	75	51.444	96
31.12.2009	116	97	3.426	73	50.381	94
31.12.2008	123	103	3.682	78	52.978	99
31.12.2007	127	106	3.951	84	57.017	107
31.12.2006	118	98	4.323	92	54.503	102
31.12.2005	119	99	4.466	95	54.511	102
31.12.2004	120	100	4.708	100	53.338	100



Vervolg van blz 2

2. De vervoerprestaties

Op basis van de gegevens verzameld vanaf 1998 in nauwe samenwerking met de waterwegbeheerders, de havens en de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, stellen we vast een toename van de geladen goederen (+ 4 %) maar een daling van de geloste goederen (- 2 %) voor het eerste trimester 2013 ten opzichte van 2012.

Gedurende de eerste drie maanden van 2013 werden op de Belgische waterwegen 21,574 miljoen ton goederen geladen (+ 11% t.o.v. 2004) en 24,297 miljoen

ton goederen gelost (- 0,25% t.o.v. 2004) door binnenvaartschepen.

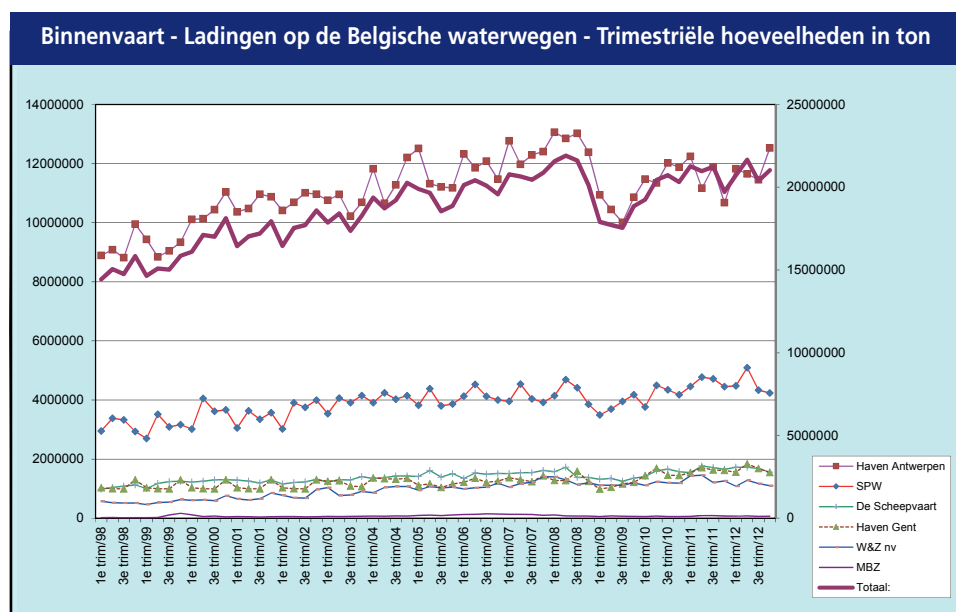
De categorieën NVS3 "petroleumproducten", NVS6 "mineralen en bouwmaterialen", NVS 8 "chemische producten" en NVS9 "overige producten" vormen de belangrijkste goederencategorieën en vertegenwoordigen meer dan 70% van de totale hoeveelheid ladingen en lossingen.

- voor wat betreft de ladingen is er in de eerste trimester van 2013 een stijging van de voedingswaren, de petroleumproducten, de meststoffen, en de chemische producten en een daling van de andere categorieën zoals bvb. de land-

bouwproducten, de bouwmaterialen en de overige goederen.

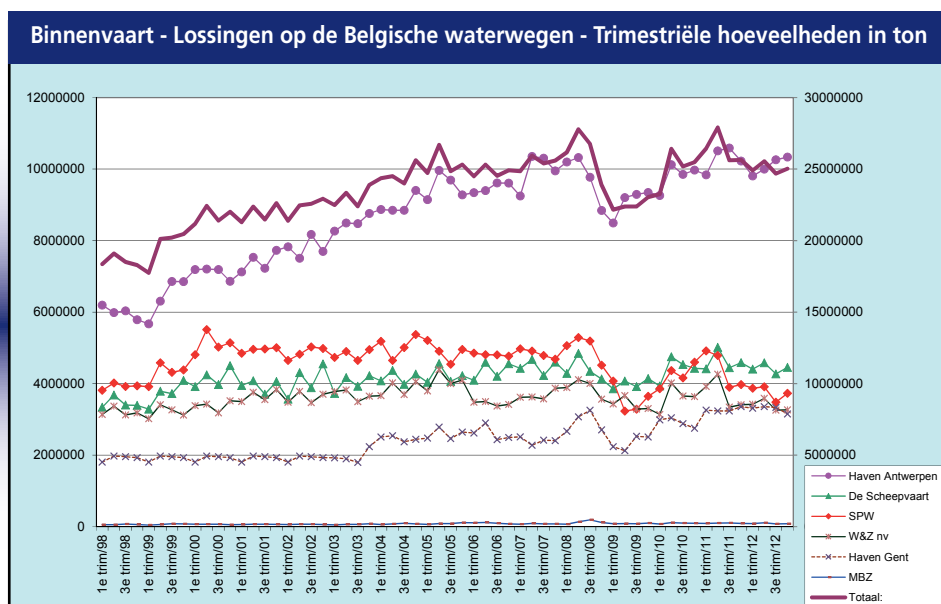
- voor wat betreft de lossingen is er in de eerste trimester van 2013 een daling van de alle categorieën van goederen met uitzondering van de chemische producten, de landbouwproducten, de meststoffen, de metaalproducten en de voedingswaren die in stijgende lijn gaan.

(Bron: Gemeentelijk havenbedrijf Antwerpen; Service Public de Wallonie - D.G.O. Mobilité et Voies hydrauliques; De Scheepvaart NV; Waterwegen en Zeekanaal NV; Havenbedrijf Gent agh en Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen NV)



Bron = haven- en waterwegbeheerders

Verdere informatie is beschikbaar op onze website : <http://www.itb-info.be> (klik vervolgens op : Transport < Statistieken < Download van gegevens) of stel uw vraag via e-mail : f.swiderski@itb-info.be



Bron = haven- en waterwegbeheerders

Hoeveelheden in ton, geladen in of gelost uit binnenschepen op Belgische waterwegen Vergelijking 1^e trimester 1998-2013

Ladingen op de waterwegen																		
Vergelijking januari-maart 1998-2013																		
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	%13/04	%13/98
Haven Antwerpen	8.891.259	9.434.315	10.110.891	10.366.816	10.411.486	10.759.382	11.825.085	12.513.667	12.322.847	12.768.946	13.062.177	10.938.332	11.473.443	12.244.001	11.821.574	13.316.402	12,61%	49,77%
*Haven Gent	1.028.789	1.028.789	1.028.789	1.028.789	1.028.789	1.252.799	1.361.510	1.110.138	1.215.132	1.367.730	1.277.528	986.441	1.436.967	1.538.604	1.556.735	1.689.961	24,12%	64,27%
MBZ	16.791	18.660	114.221	53.386	55.174	63.189	69.248	92.117	127.276	128.682	106.795	54.720	54.489	59.892	70.755	62.141	-10,26%	270,09%
De Scheepvaart	977.623	1.002.767	1.222.631	1.287.360	1.160.488	1.221.647	1.344.316	1.412.644	1.342.061	1.505.778	1.574.101	1.315.188	1.410.305	1.538.361	1.724.842	1.497.033	11,36%	53,13%
W&Z nv	599.642	463.202	603.935	651.921	775.954	1.032.397	863.924	946.042	990.917	1.052.875	1.401.363	1.117.094	1.110.299	1.431.597	1.081.664	1.285.190	48,76%	125,61%
SPW	2.949.093	2.695.129	3.013.195	3.053.858	3.017.809	3.536.969	3.909.447	3.821.474	4.130.315	3.954.922	4.146.262	3.493.267	3.760.604	4.467.533	4.477.907	3.723.118	-4,77%	26,25%
Totaal :	14.433.197	14.642.862	16.093.662	16.442.130	16.449.700	17.866.383	19.373.530	19.896.082	20.128.548	20.778.933	21.568.226	17.905.042	19.246.107	21.269.988	20.733.477	21.573.845	11,36%	49,47%



Lossingen op de waterwegen																		
Vergelijking januari-maart 1998-2013																		
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	%13/04	%13/98
Haven Antwerpen	6.195.964	5.671.922	7.191.213	7.124.995	7.825.045	8.265.530	8.870.581	9.146.783	9.341.752	9.248.128	10.196.502	8.490.201	9.260.805	9.836.981	9.808.509	10.270.492	15,78%	65,76%
*Haven Gent	1.807.614	1.807.614	1.807.614	1.807.614	1.807.614	1.925.571	2.506.864	2.477.301	2.620.468	2.512.005	2.668.545	2.234.803	2.986.633	3.260.517	3.310.248	3.104.352	23,83%	71,74%
MBZ	56.788	44.825	69.647	59.094	59.075	51.790	58.555	64.530	109.191	70.129	69.182	80.331	73.238	93.052	88.423	78.550	34,15%	38,32%
De Scheepvaart	3.340.617	3.285.895	3.914.704	3.946.366	3.566.479	3.726.813	4.075.183	4.037.694	4.094.109	4.427.771	4.284.003	3.855.848	3.934.482	4.414.662	4.403.233	3.948.567	-3,11%	18,20%
W&Z nv	3.139.252	3.016.919	3.382.549	3.500.258	3.479.231	3.779.221	3.663.987	3.794.463	3.481.075	3.619.594	3.887.703	3.433.798	3.138.488	3.918.664	3.422.185	3.101.419	-15,35%	-1,21%
SPW	3.812.299	3.914.917	4.808.954	4.850.657	4.649.995	4.733.574	5.183.979	5.209.613	4.852.007	4.972.067	5.060.170	4.071.273	3.868.077	4.914.584	3.872.625	3.794.028	-26,81%	-0,48%
Totaal :	18.352.534	17.742.092	21.174.681	21.288.984	21.387.439	22.482.499	24.359.149	24.730.384	24.498.602	24.849.694	26.166.105	22.166.254	23.251.723	26.438.460	24.905.223	24.297.408	-0,25%	32,39%

Bron: beheerders havens en waterwegen

*Enkel totalen voor ladingen en lossingen in de Haven van Gent voor plaatselijke transporten en voor transporten waarbij het schip de haven binnenkomt of verlaat via Zelzate (kanaal Gent-Terneuzen).

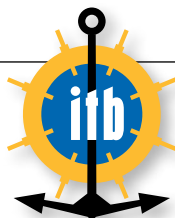
Ladingen en lossingen in de Haven van Gent waarbij het binnenschip de haven binnenkomt of verlaat via de sluisen van Evergem of Merelbeke zijn opgenomen in de cijfers van W&Z nv.

Binnenvaart - Ladingen en lossingen op Belgische waterwegen Vergelijking 1^e trimester 1998-2013

Ladingen op de waterwegen Vergelijking januari-maart 1998-2013																		
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	%13/04	%13/98
0. Landbouwproducten	153.142	174.432	213.152	190.177	203.927	389.690	481.929	287.681	446.881	437.349	688.254	393.622	513.940	761.262	650.177	529.594	9,89%	245,82%
1. Voedingswaren	819.192	739.672	765.033	776.170	672.513	687.309	781.167	601.207	600.214	771.181	590.584	532.944	658.600	683.570	671.084	879.462	12,58%	7,36%
2. Vaste brandstoffen	1.197.195	1.422.041	1.839.716	1.945.376	2.053.421	1.935.917	1.962.354	2.571.898	2.290.321	1.843.532	2.031.696	1.718.346	1.793.775	1.699.379	1.655.366	1.747.105	-10,97%	45,93%
3. Petroleumproducten	3.648.239	3.881.859	3.706.485	3.548.201	3.879.848	4.230.943	4.411.208	4.459.317	4.689.109	4.210.688	4.628.199	4.501.329	4.856.197	4.972.844	5.152.257	6.231.931	41,27%	70,82%
4. Erisen	735.850	911.445	784.065	939.598	883.213	825.213	919.610	982.237	682.262	899.707	786.399	706.303	692.622	930.401	524.882	511.043	-44,43%	-30,55%
5. Metaalproducten	1.068.070	842.980	1.107.793	1.116.979	849.961	866.838	974.073	1.229.443	990.084	1.788.227	1.411.148	818.706	887.913	1.006.798	1.043.738	1.042.925	7,07%	-2,35%
6. Bouwmaterialen	3.200.086	2.966.528	3.277.769	3.419.353	3.431.849	4.008.888	4.747.820	4.370.575	4.774.971	4.541.170	4.960.682	3.938.222	3.593.777	4.734.651	4.527.931	4.026.427	-15,19%	25,82%
7. Meestoffen	713.931	739.260	740.032	794.211	728.644	874.442	827.072	830.960	632.402	785.768	734.359	643.268	714.172	853.893	855.289	991.979	19,94%	38,95%
8. Chemische producten	1.284.507	1.356.484	1.699.658	1.654.595	1.637.727	1.855.724	1.886.250	2.091.535	2.380.032	2.397.935	2.448.830	1.978.611	2.635.529	2.647.087	2.444.500	2.677.917	42,05%	108,48%
9. Overige goederen	1.612.966	1.616.161	1.959.959	2.057.470	2.108.597	2.191.419	2.383.047	2.471.229	2.642.272	3.103.376	3.288.075	2.673.691	2.899.582	2.980.103	3.208.233	2.935.462	23,18%	81,99%
Totaal :	14.433.197	14.642.862	16.093.662	16.442.130	16.449.700	17.866.383	19.373.530	19.896.082	20.128.548	20.778.933	21.568.226	17.905.042	19.246.107	21.269.988	20.733.477	21.573.845	11,36%	49,47%

Lossingen op de waterwegen Vergelijking januari-maart 1998-2013																		
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	%13/04	%13/98
0. Landbouwproducten	635.879	547.575	614.641	595.165	647.533	725.194	613.121	720.140	594.743	753.150	792.410	848.576	976.223	1.093.257	996.027	1.166.103	90,19%	83,38%
1. Voedingswaren	1.037.439	896.093	1.155.508	1.020.102	1.082.440	951.671	1.133.925	972.593	1.105.412	964.066	1.237.998	894.282	1.014.311	1.173.049	893.174	930.816	-17,91%	-10,28%
2. Vaste brandstoffen	1.063.630	1.023.196	1.632.708	1.991.195	1.814.535	1.590.189	2.071.480	2.142.699	2.230.810	1.830.874	1.901.624	1.373.123	1.294.926	1.529.651	1.338.705	1.229.846	-40,63%	15,63%
3. Petroleumproducten	4.001.316	4.126.913	4.258.260	4.331.914	4.488.925	4.417.010	4.876.572	5.205.518	4.904.851	4.675.352	4.823.889	5.149.607	5.212.050	5.361.067	5.402.017	4.957.753	1,66%	23,90%
4. Erisen	1.137.229	1.220.617	1.226.559	1.391.738	1.513.320	1.730.897	1.706.798	1.535.220	1.325.560	1.441.686	1.584.019	802.376	1.221.085	1.796.523	1.475.932	1.404.325	-17,72%	23,49%
5. Metaalproducten	1.105.682	752.096	1.131.770	997.179	1.012.182	1.174.630	1.424.131	1.240.891	1.291.724	1.476.327	1.455.693	1.077.645	1.197.169	1.327.323	1.248.889	1.314.863	-7,67%	18,92%
6. Bouwmaterialen	5.116.592	5.121.555	6.031.810	5.867.498	5.290.458	5.999.038	6.394.575	6.306.468	6.375.349	6.515.421	6.891.022	5.850.937	5.223.507	6.908.710	5.992.768	5.211.380	-18,50%	1,85%
7. Meestoffen	1.118.336	963.338	1.094.868	1.066.626	1.101.623	1.044.921	949.615	1.052.107	803.484	977.365	876.416	689.445	838.184	762.729	918.426	1.033.068	8,79%	-7,62%
8. Chemische producten	1.472.817	1.454.533	1.834.457	1.791.795	1.809.911	1.851.527	1.916.490	1.871.532	2.053.185	2.205.239	2.338.134	1.847.729	2.141.060	2.271.017	2.222.576	2.961.495	54,53%	101,08%
9. Overige goederen	1.663.614	1.634.176	2.194.100	2.235.772	2.626.512	2.997.422	3.272.442	3.683.216	3.813.484	4.010.194	4.264.900	3.632.534	4.133.208	4.215.134	4.416.709	4.087.759	24,91%	145,72%
Totaal :	18.352.334	17.742.092	21.174.681	21.288.984	21.387.439	22.482.499	24.359.149	24.730.384	24.468.602	24.849.694	26.166.105	22.166.254	23.251.723	26.438.460	24.905.223	24.297.408	-0,25%	32,39%

Bron: beheerders havens en waterwegen



HET CLNI GAAT EUROPEES

Op 27 september 2012 werd de slotakte ter goedkeuring van het Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI: Convention sur la limitation de la responsabilité en Navigation Intérieure) ondertekend.

Het IVR organiseerde over dit nieuwe verdrag een colloquium te Bratislava op 7 en 8 februari 2013. Dat dit colloquium plaatsvond in de Slovaakse hoofdstad is geen toeval daar het toepassingsgebied van het oorspronkelijke CLNI 1988 gevoelig werd uitgebreid van vier toetredende landen (Nederland, Duitsland, Luxemburg en Zwitserland) naar 11 landen die de slotakte ondertekenden waarbij 3 landen tevens het verdrag ondertekenden (België, Frankrijk en Luxemburg).

Reden waarom het I.T.B. een vertegenwoordiger stuurde naar dit colloquium waaraan ruim 100 deskundigen deelnamen.

Het is door weinigen geweten dat de beperking van aansprakelijkheid zoals wij deze kennen in het handelsrecht (BVBA, NV enz...) eigenlijk afkomstig is vanuit de scheepvaartwereld en dateert van de 17de eeuw. Al vrij vlug beseftte men immers dat niet veel scheepseigenaren risico's zouden nemen indien zij onbeperkt aansprakelijk werden gesteld voor de gevolgen van een scheepsongeval. De noodzaak om het risico op voorhand financieel te kunnen inschatten bleek voor de hand liggend. Voor zeeschepen is het te Londen in 1776 ondertekende LLMC gesloten (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims) van toepassing. Dit gaf de aanzet om onder auspiciën van de CCR voor de binnenvaart het CLNI te sluiten op 4 november 1988. Dit verdrag trad echter pas in werking op 1 september 1997 nadat drie landen het hadden geratificeerd (Luxemburg, Nederland en Zwitserland, Duitsland zou later volgen).

Het hoeft geen betoog dat een aansprakelijkheidsbeperking in de binnenvaart niet enkel beperkt kon blijven tot de Rijn en de Moezel in een verenigd Europa alwaar de Donaulanden een even belangrijke rol spelen.

Bovendien maakte de averij met de "Waldhof" op 13 januari 2011 waarbij honderden schippers een stremming moesten ondervinden duidelijk dat een beperking noodzakelijk was maar deze toch nog altijd diende te beantwoorden aan een economische realiteit.

Een verhoging van de trekkingsrechten was dan ook niet meer dan normaal, ware het maar om te beantwoorden aan de stijgende index sedert CLNI 1988 tot heden.

Het CLNI 2012 is duidelijk een evenwichts-oefening tussen verzekeraars, verzekerden en schadelijgende partijen. Een onbeperkte aanspra-

kelijkheid zou het verzekeren van schepen onbetaalbaar maken. Anderzijds dient elke partij die schade ondervindt hiervoor vergoed te worden.

Een beperking van de schadevergoeding enkel voor de Rijnvaartlanden brengt geen oplossing in de Europese context omdat zij grensoverschrijdende binnenvaartverkeer belemmert.

Verzekeraars en verzekerden zijn niet altijd verschillende rechtspersonen. Verzekerden kunnen zich verenigen in P & I clubs (Protection and Indemnity). Deze clubs ageren zelfstandig en kunnen bepalen welke risico's zij zullen dekken (eigendomsschade, ladingschade, vervuiling, wrakverwijdering, persoonlijke schade enz...). Tevens hebben zij zich zo gespecialiseerd dat in geval van averij een team ter beschikking staat om het schadegeval te begeleiden vanaf het vaststellen van de schade tot desgevallend een procedure voor de rechtbank in geval van betwisting.

De verzekeringswereld was zich goed bewust van het feit dat de lage aansprakelijkheidslimieten van het CLNI 1988 niet meer voldeden om voldoende de schade te compenseren. Een gevoelige verhoging was dan ook noodzakelijk ten minste om de indexverhogingen te kunnen doorvoeren. De algemene aansprakelijkheids grenzen voorzien in artikel 6 van het CLNI worden dan ook met 100 % verhoogd (50% daarvan is louter indexaanpassing sedert 1988). Ondanks deze fikse verhoging oordeelde de verzekeringswereld dat "better to have higher limits than none at all" verklaarde Nick WILLIAMS van P&I club Charles Taylor op het colloquium.

En toch kan de aansprakelijkheidslimiet nog steeds doorbroken worden. Het CLNI is immers niet van dwingend recht zodat partijen contractueel andere afspraken kunnen maken. Ook in het CMNI (Convention relative au contrat de transport de Marchandises en Navigation Intérieure) worden bepalingen voorzien voor schade aan de lading. De afzender zal bij beschadiging van de lading de vervoerder aanspreken in vergoeding van deze schade. De beperkingen van het CLNI zullen dus niet gelden tussen deze partijen. Terecht merkte advocaat Martin FISCHER tijdens het colloquium op dat volgens het strafrecht van elke verdragstaat de schade zal vergoed worden tussen de eigenaar (burgerlijke partij) en de schadeveroorzaker (de beschuldigde) en niet zoals het verdragsrecht (lees burgerlijk recht) de afzender en de vervoerder.

Het verdrag kan gedurende de volgende twee jaren bij de CCR ondertekend worden en zal in werking treden na ratificatie door vier staten of op de datum waarop het Verdrag van 1988 buiten werking treedt, waarbij de laatste gebeurtenis maatgevend is.

F O R U M

De schipperslente

Als gevolg van de schippersacties in de maand april jl., zijn de overheden en de economische wereld zich bewust geworden van de kracht van het binnenvaartvervoer. Schippers hebben de moed gehad om hun ongenoegen te uiten en de overheden hebben er de maat van genomen. Sedert de ondertekening van het protocolakkoord tussen de leden van de Belgische Federatie Binnenvaart en de federale en regionale politieke verantwoordelijken die de binnenvaart onder hun bevoegdheid hebben, werd een permanent overleg georganiseerd om de binnenvaartsector te helpen.

Het eerste punt van het protocolakkoord voorziet het aanmelden aan de Europese overheden van de crisis in de binnenvaartsector. De in te dienen dossiers met markante feiten zijn in volle voorbereiding. Het ITB, in samenwerking met de beroepsorganisaties, werkt aan de opstelling van dit primordiale document, waarmee de moeilijke situatie in de sector zal aangemeld worden.

Het tweede punt omvat een ontwerp van wetgeving tegen dumping in de sector. De verschillende actoren uit de werkgroepen zijn bezig aan de opstelling van teksten die het vervoer met verlies zullen verbieden. Dit ontwerp moet worden voorgelegd in de loop van de komende weken vooraleer het in wet kan worden gegoten.

Het derde punt zal de concurrentiepositie van de Belgische vloot t.o.v. deze van de vloten van de buurlanden evalueren. De exploitatievoorwaarden van de verschillende vloten zullen worden geanalyseerd en onderzocht, teneinde de verschillen tussen de diverse scheepsvlaggen op het Europese net vast te stellen.

Het vierde en laatste punt onderzoekt de bijzonderheden inzake de toekomstige technische verplichtingen (normen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart) evenals het sociale statuut van de scheepsbemanning.

In de hoop dat deze punten kunnen worden gerealiseerd en de zaken kunnen evolueren in een nabije toekomst, blijven de beroepsorganisaties de acties van de verschillende overheden aandachtig volgen. De commerciële actoren uit de sector moeten hier ook hun steentje bijdragen door eerlijkere transportvoorwaarden toe te passen. Indien de situatie van de vervoerders in de toekomst verbeterd, dan zal dit eveneens een weerslag hebben op de ondernemingen van de verschillende partners die met de binnenvaart samenwerken.

De beroepsorganisaties dringen aan op een harmonisering van de regels voor de binnenvaart op Europees niveau en niet enkel op nationaal en/of regionaal niveau.

Het overleg tussen de verschillende partijen moet de problemen van de sector oplossen en de actoren van het beroep, in de ruime betekenis van het woord, moeten de situatie op een constructieve en duurzame manier benaderen, teneinde tot oplossingen te komen die leefbaar zijn voor de ganse sector.

Pascal ROLAND

Tekst van het verdrag : www.itb-info.be, klik op info en vervolgens op regelgeving

Voor meer info : w.vanpeeterssen@itb-info.be

EVOLUTIE VAN DE OFFICIËLE MAXIMUMPRIJS VAN GASOLIE VERWARMING EXTRA 2013

Tarieven	Officiële maximumprijs van Gasolie verwarming Extra (in €/liter excl. btw)				
nummer	geldig vanaf	levering van meer dan 2.000 liters	nummer	geldig vanaf	levering van meer dan 2.000 liters

Gasolie verwarming Extra

2012/1	3/01/12	0,7175	2012/101	12/10/12	0,8109
2012/3	6/01/12	0,7483	2012/102	17/12/12	0,7892
2012/5	13/01/12	0,7703	2012/104	25/10/12	0,7611
2012/7	20/01/12	0,7422	2012/105	30/10/12	0,7761
2012/10	28/01/12	0,7280	2012/107	6/11/12	0,7556
2012/13	8/02/12	0,7642	2012/110	13/11/12	0,7657
2012/15	10/02/12	0,7505	2012/112	20/11/12	0,7554
2012/18	17/02/12	0,7708	2012/118	6/12/12	0,7289
2012/28	15/03/12	0,7942	2012/121	14/12/12	0,7209
2012/32	24/03/12	0,7720	2012/125	1/01/13	0,7214
2012/36	3/04/12	0,7610	2013/4	10/01/13	0,7376
2012/40	20/04/12	0,7602	2013/6	19/01/13	0,7226
2012/46	10/05/12	0,7312	2013/9	30/01/13	0,7281
2012/53	5/06/12	0,7019	2013/13	7/02/13	0,7455
2012/59	20/06/12	0,6878	2013/16	15/02/13	0,7539
2012/62	3/07/12	0,6882	2013/21	2/03/13	0,7331
2012/65	6/07/12	0,7215	2013/25	15/03/13	0,7230
2012/67	13/07/12	0,7314	2013/30	26/03/13	0,7109
2012/71	19/07/12	0,7560	2013/32	30/03/13	0,7303
2012/78	9/08/12	0,7777	2013/33	3/04/13	0,7296
2012/80	17/08/12	0,7934	2013/37	10/04/13	0,7010
2012/82	24/08/12	0,8009	2013/40	17/04/13	0,6722
2012/87	14/09/12	0,7937	2013/44	30/04/13	0,6917
2012/91	21/09/12	0,7578	2013/46	3/05/13	0,6623
2012/93	25/09/12	0,7700	2013/48	7/05/13	0,6831
2012/96	2/10/12	0,7703	2013/52	22/05/13	0,7032
2012/97	4/10/12	0,7843	2013/53	25/05/13	0,6804

FOD ECONOMIE –
Algemene Directie Energie
<http://economie.fgov.be/nl/statistieken/cijfers/energie/prijzen/index.jsp>

Meer inlichtingen : www.itb-info.be
(Klik vervolgens op :
Transport < Marktobservatiesysteem <
Evolutie van de parameters)

Transport van zware stookolie over de Belgische binnenwateren

In verband met het vervoer van zware stookolie heeft België de inhoud overgenomen van het multilateraal akkoord (ADN-M005) dat door Nederland en Duitsland werd afgesloten.

Bijgevolg kan het vervoer van zware stookolie op Belgisch grondgebied op gelijkaardige wijze als in Nederland en Duitsland plaatsvinden.

De Belgische afwijking ADN-M005 kunt u vinden op : www.itb-info.be.

EVOLUTIE VAN DE GASOLIEPRIJS VERWARMING EXTRA Officiële maximumprijzen volgens de Programma-overeenkomst 2012 - 2013

