

### **Afdrachtvermindering zeevaart**

Het streven van de KVNR blijft gericht op het op Europees niveau brengen van de afdrachtvermindering zeevaart, door het percentage op 45% te brengen (thans 40%) en de 'verzilveringsproblematiek' voor reders met een kleine kantoororganisatie op te lossen. Ondanks intensief lobbywerk in 2010, bijvoorbeeld ten tijde van de kabinetsformatie, is dit streven niet gerealiseerd. Hierbij speelt een rol dat het een in Den Haag 'relatief klein' onderwerp is en dat het vinden van budgettaire dekking in deze tijden van forse bezuinigingen geen sinecure is.

### **Ballastwater**

Nederland heeft het Ballastwaterverdrag op 10 mei 2010 geratificeerd. De verwachting is dat eind 2011 voldoende landen en een voldoende percentage van de wereldvloot heeft ondertekend om het verdrag ook daadwerkelijk in werking te laten treden.

Het aantal goedgekeurde ballastwaterbehandelingssystemen, de te verwachten inbouwcapaciteit, ontvangstvoorzieningen voor zowel ballastwater als sediment en behandelingssystemen voor bijzondere vaartuigen zoals bijvoorbeeld (afzinkbare) pontons, zware-ladingschepen en tankers zijn zorgpunten die de kvnr naar voren heeft gebracht.

September 2010, heeft de KVNR via de Nederlandse overheid deze zorgpunten ingebracht bij IMO-MEPC 61. De bezwaren zijn erkend en de problemen zullen in 2011 nader worden onderzocht. De KVNR werkt hierbij samen met de Nederlandse overheid en de rederijen die deze technische problemen ondervinden. Rekening houdend met de voortschrijdende technische ontwikkelingen zal begin 2011 in deze kerngroep worden bepaald of verdere actie richting IMO nodig zal zijn.

De staat New York heeft in 2010 voorgesteld om per 2013 eigen normen voor het ballastwater te hanteren. Deze normen zijn 100x tot 1000x zo streng als IMO en gelden voor alle passerende schepen, ook als lokaal geen ballastwater uitwisseling plaatsvindt. De KVNR is nauw betrokken bij verdere acties van de Nederlandse afvaardiging in de VS en buurlanden van de VS.

De KVNR heeft ook bedenkingen ten aanzien van de toekomstige handhaving. Hoe wordt bijvoorbeeld omgegaan met installaties die aan alle eisen en voorschriften voldoen, maar in de praktijk (na installatie aan boord) de vereiste normen niet blijken te halen. Ook het feit dat onderzoek naar levende organismen in testsamples tot enkele maanden kan duren baart de KVNR zorgen. De KVNR blijft nauw betrokken bij het verdere proces.

### **Bemanningssterkte**

In de International Maritime Organization (IMO) is gewerkt aan het herzien van de richtlijnen ten aanzien van het veilig bemannen van schepen (IMO Principles of Safe Manning). In 2008 werd besloten dat onder voorschrift V/14 van het SOLAS-verdrag regelgeving dient te komen over de door de vlagstaat te volgen procedure voor het vaststellen van de minimum voorgeschreven veilige bemanningssterkte. Via de Nederlandse overheid en International Shipping Federation (ISF) is de KVNR actief bij beide processen betrokken.

Er bestaat een grote verscheidenheid wat betreft type schepen, de wijze waarop zij zijn uitgerust, de vaart waarop zij worden ingezet en de wijze waarop schepen worden beheerd. Het gevaar bestond dat bij de herziening van de bemanningsrichtlijnen het uitgangspunt dat voor elk individueel schip, op basis van de voor dat betreffende schip geldende omstandigheden, de minimaal vereiste bemanningssamenstelling zou worden verlaten. Een ander uitgangspunt betreft het onderscheid tussen de minimum voorgeschreven bemanningssamenstelling als verantwoordelijkheid van de vlagstaat en de daadwerkelijke veilige bemanningssterkte als verantwoordelijkheid van de rederij. Mede door de inzet van de Nederlandse overheid en van de KVNR via de ISF in het overleg in de IMO in 2010 zijn beide hierboven genoemde uitgangspunten gehandhaafd. Hierbij blijft het mogelijk dat schepen op basis van het twee-navigator model worden bemand. De Nederlandse short sea vloot laat al jaren zien dat dit op een veilige manier kan gebeuren.

### **Beroepsvereisten**

De KVNR participeert actief in de International Shipping Federation die een belangrijke partner is bij de herziening in IMO-verband van het STCW-verdrag (Standards of Training Certification and Watchkeeping). Er heeft in juni 2010 in Manila, Filippijnen, een uitgebreide herziening van dit verdrag plaatsgevonden. De competenties van de zeevarenden zijn de allerbelangrijkste factor voor het veilig en efficiënt varen van schepen en heeft direct invloed op de veiligheid op zee en de bescherming van het milieu. Het STCW-verdrag regelt dat de zeevarenden wereldwijd aan de hoogste standaarden voldoen. Het verdrag legt een grote verantwoordelijkheid bij de werkgevers van de zeevarenden. De wijzigingen van het verdrag hebben onder meer betrekking op bijvoorbeeld de introductie van elektronische zeekaarten en aandacht voor de bescherming van het mariene milieu. Verder worden er nieuwe trainingseisen voor leiderschap en herhalingscursussen voor gekwalificeerde zeevarenden geïntroduceerd. Ook komen er nieuwe competentievereisten voor zeevarenden die werken op olie- of chemicaliëntankers. Ook niet onbelangrijk: het verdrag bevat ook wijzigingen voor de arbeids- en rusttijdenregeling voor zeevarenden. De wijzigingen van het verdrag gaan door het leven onder de naam: "Manila Amendments". De wijzigingen treden 1 januari 2012 in werking. In de tussentijd zal de Nederlandse bemanningswetgeving hieraan moeten worden aangepast.

### **Bunkerverdrag**

In 2001 heeft de International Maritime Organisation (IMO) een nieuw Internationaal Verdrag inzake Aansprakelijkheid voor Schade door Verontreiniging van Scheepsbunkers aangenomen. Dit verdrag regelt op een uniforme wijze de strikte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor schade veroorzaakt door bunkerolie. Daarbij behoudt de scheepseigenaar het recht om zijn aansprakelijkheid te beperken. Het verdrag is door voldoende ratificaties in werking getreden op 21 november 2008.

Voor verontreiniging door bunkerolie wordt door het verdrag een verzekeringsplicht geïntroduceerd voor de geregistreerde eigenaar van een schip met een bruto-tonnage van meer dan 1000 GT. Ten bewijze dat de scheepseigenaar aan zijn verzekeringsplicht heeft voldaan, moet hij een door de overheid afgegeven geldig certificaat aan boord van zijn schepen hebben.

Hier deed zich de vreemde situatie voor dat, omdat Nederland het verdrag nog niet had geratificeerd, het niet in staat was aan de rederijen met Nederlandse vlag schepen de

internationaal verplichte bunkercertificaten te verstrekken. Tot 1 april 2011, de datum van ratificering door Nederland, werd dit door de buitenlandse overheden, waaronder de Engelse Scheepvaartinspectie MCA verzorgd.

## **BTW**

Ook in 2010 heeft de KVNR via actieve deelname in de ECSA werkgroep veel aandacht besteed aan het vraagstuk van de BTW-heffing aan boord van ferries en cruiseschepen. De Europese Commissie heeft de lang verwachte evaluatie van de BTW-heffing op het verlenen van diensten (restaurant en catering) gestart en zelfs uitgebreid met de levering van goederen. De inzet van de KVNR is de huidige status van 0-heffing te behouden. Daarnaast heeft de Europese Commissie in 2010 voorbereidingen getroffen voor het publiceren van het groenboek over de BTW, waarin de Europese Commissie het hele BTW-stelsel tegen het licht houdt. Ook weer via de ECSA heeft de KVNR het standpunt van de industrie hierbij ingebracht. Van groot belang is dat de Europese Commissie het bijzondere karakter van de scheepvaart, met de vele daaraan verbonden internationale aspecten, goed voor ogen houdt. Wordt dit aspect onvoldoende meegenomen, is de kans op een uitermate complex en niet werkbaar BTW-systeem zeer groot.

## **CO2**

De mondiale zeescheepvaart draagt voor ongeveer 2,7% bij aan de totale mondiale uitstoot van CO<sub>2</sub>. Met CO<sub>2</sub> emissie in andere sectoren, groeiende wereldhandel en de daarmee samenhangende groei van de maritieme sector, zal zonder maatregelen de relatieve bijdrage van de zeescheepvaart groeien. Dit is een ongewenste ontwikkeling en daarom zal ook de zeescheepvaart moeten bijdragen aan een verlaging van de mondiale CO<sub>2</sub>-uitstoot.

Internationaal worden deze reductie doelstellingen voor de zeescheepvaart onder andere besproken bij de VN, IMO en de Europese Commissie.

De Europese Commissie verlangt van de IMO om in 2011 ambitieuze maatregelen geformuleerd te hebben die in lijn zijn met andere sectoren. Als de IMO zelf geen verplichte reductie heeft ingesteld heeft de EC toegezegd met eigen wetgeving te komen om de emissies van de zeescheepvaart te reduceren.

De IMO is net als de UNFCCC (United Nations Framework Convention on Climate Change) onderdeel van de VN. Tijdens de klimaatonderhandelingen van de VN in Cancun, december 2010, is herbevestigd dat een maatregel voor de zeescheepvaart bij voorkeur dient te gebeuren binnen IMO. De UNFCCC kijkt daarnaast nadrukkelijk naar het zeetransport om bij te dragen aan de financiering van 100 miljard \$ aan klimaatmaatregelen in ontwikkelingslanden.

IMO kent een ander principe dan de Verenigde Naties op het gebied van Annex 1 en Non-annex 1 landen. De VN kent het Common But Differentiated Principe wat in tegenstelling tot het No More Favourable Treatment van de IMO ruimte biedt voor een andere benadering van ontwikkelingslanden. Voor een internationale sector met het principe van vlagstaten is dat laatste bijvoorbeeld slecht voor het level playing field.

Dit geeft zeer grote problemen voor de IMO (onderdeel van de VN), aangezien er internationaal bij de VN nog geen bindend regime is vastgesteld. Dit betekent dat de politieke discussie ook bij de IMO speelt. Tijdens de IMO vergadering september 2010 is uitgebreid gesproken over verschillende mogelijke maatregelen voor de zeescheepvaart. Zo zijn er naast de operationele maatregelen zoals de SEEMP (Ship Energy Efficiency Management Plan, vrijwillig), de EEOI (nog niet uitontwikkeld) en de EEDI (alleen nieuwe schepen) ook de zogenaamde Market Based Measures (MBM's).

Door de politieke patstelling loopt de ontwikkeling van bovenstaande zaken bij de IMO zeer veel vertraging op. Als tijdens MEPC 62, juli 2011 er geen wereldwijd bindend systeem wordt afgesproken naar tevredenheid van de EC, dan zouden er regionale maatregelen kunnen komen naar voorbeeld van de luchtvaartsector. Dit zal een ernstige aantasting betekenen van het concurrentievermogen van Europese reders met hun schepen onder een EU-vlag. Uitvlaggen dreigt en daarmee een uitholling van de Europese maritieme cluster.

Binnen IMO zijn er de technisch/operationele maatregelen zoals de EEOI (Energy Efficiency Operational Indicator), SEEMP (Ship Energy Efficiency Management Plan) en de EEDI (Energy Efficiency Design Index). Deze zijn het verst ontwikkelend en meer waarschijnlijk om op korte termijn te worden goedgekeurd. Deze huidige voorstellen zijn nog niet in lijn met de verwachtingen van de Europese Commissie.

Daarnaast zijn er de MBM's (Market Based Measures) zoals bijvoorbeeld een Levy (Fuel Tax/Fund) en de ETS (Emission Trading Scheme). Hier bestaan een meerdere combinaties van en ook kunnen technisch/operationele maatregelen en MBM's worden gecombineerd. Binnen de EU wordt gesproken over twee methodieken voor CO<sub>2</sub>-reductie binnen de zeescheepvaart, die overigens nog volop in ontwikkeling zijn.

De eerste methodiek is het emissiehandelssysteem (ETS), zoals dat thans binnen Europa al voor enige industriële sectoren van toepassing is (elektriciteitscentrales bijv.) Bedrijven krijgen binnen dit systeem emissierechten toegewezen (of dienen die te kopen). Besparen ze op de CO<sub>2</sub>-uitstoot kunnen ze hun overblijvende emissierechten verkopen aan bedrijven die rechten te kort komen. Er komt dus een markt voor CO<sub>2</sub>-emissierechten (het handelssysteem). Het systeem behelst ook het periodiek (jaarlijks) verlagen van de totale toegestane uitstoot aan CO<sub>2</sub>, zodat ook langs die weg bedrijven gedwongen worden minder CO<sub>2</sub> uit te stoten dan wel (steeds duurder wordende) emissierechten te kopen.

De tweede methodiek behelst een heffing op de scheepsbrandstof. Het (fors) duurder worden van de scheepsbrandstof is een prikkel voor de reders om te besparen op het brandstofverbruik en op deze wijze de CO<sub>2</sub>-uitstoot te reduceren. De opbrengsten van de heffing en het handelssysteem zouden gebruikt kunnen worden om bijvoorbeeld innovatie in de maritieme sector te stimuleren en om (ontwikkelings)landen financieel te steunen in het nemen van aanpassingsmaatregelen. Ook in deze methodiek wordt thans nagedacht over het stellen van een plafond aan de maximale uitstoot van CO<sub>2</sub> en het geleidelijk verlagen van dit plafond, om CO<sub>2</sub>-reductie af te dwingen.

De KVNR is voorstander van een wereldwijd heffingssysteem, gelet op de relatief eenvoudige uitvoerbaarheid, lagere transactiekosten van het systeem en de stabiliteit van de heffing.

Begin 2010 heeft de KVNR haar eigen CO<sub>2</sub> reductiedoelstellingen geformuleerd te weten:

- In 2050 is het emissieloze zeeschip realiteit;
- Vanaf 2020 groeit de zeevaart CO<sub>2</sub>-neutraal;
- In 2050 is CO<sub>2</sub>-reductie met 50% bereikt ten opzichte van 2020.

Het ligt in de bedoeling deze doelstellingen in een breder CO<sub>2</sub> convenant met de overheid en andere partijen in de maritieme sector in 2011 vast te leggen.

### **Consultative Shipping Group**

Zowel door de KVNR als door de internationale redersverenigingen wordt altijd gestreefd naar een zo groot mogelijke (economische) vrijheid in de zeescheepvaart en een vrije toegang tot de zeevervoermarkt voor iedereen. Protectionisme, discriminatie en procedurele belemmeringen zijn dan ongewenst. Het bewaken van de 'mare liberum' principes wordt behandeld in de Consultative Shipping Group (CSG). Dit is een uit overheden bestaand overlegorgaan. Verder bewijst de CSG zijn nut in het onderhouden van contacten met de Amerikaanse overheid. In juni 2010 vond er een bijeenkomst van de CSG in Washington plaats waar ook de Amerikaanse overheid in participeerde. De bijeenkomst ging in op de gevolgen van de 'Deepwater Horizon' milieuramp en op de mogelijkheden voor protectionistische maatregelen (die er niet zijn gekomen) te voorkomen.

### **Flagship**

Flagship is een Europees samenwerkingsproject dat binnen het 6e kaderprogramma is gesubsidieerd. Het doel is het bewerkstelligen van een veiliger en milieuvriendelijker Europese zeevaart met een grotere concurrentiekracht.

Nieuwe wet- en regelgeving en de versnelde ontwikkeling van technologie stelt de zeevaart voor nieuwe uitdagingen. De complexiteit van systemen gecombineerd met de veranderingen in bemanningssamenstelling vereisen innovatieve ontwikkelingen van technologie, procedures en wet- en regelgeving voor de volgende generatie schepen.

Hoe

Binnen het Flagship project vindt onderzoek plaats naar de systemen aan boord, procedures, scheepsmanagementsystemen, de invloeden van nieuwe technologie op bestaande schepen en effectievere manieren van communicatie. Door de integrale aanpak in Flagship kunnen de uitkomsten van de onderzoeken worden vertaald naar innovatieve oplossingen voor systemen, processen en procedures die toepasbaar zijn in de dagelijkse bedrijfsvoering op vele typen schepen. Tegelijkertijd worden nieuwe standaarden ontwikkeld, zodat innovaties bij implementatie passen binnen (inter)nationale wet- en regelgeving.

### **KVNR en Flagship**

Flagship is opgedeeld in diverse werkpakketten. De KVNR is actief betrokken bij het pakket dat gaat over het human element. Binnen dit pakket is gestart in 2007 met een analyse van

de mogelijke weerstand van zeevarenden tegen veranderingen in het huidige werkproces die voortkomen uit implementatie van nieuwe technologieën. In 2008 is vervolgens bekeken hoe de bestaande en nieuwe technologieën invloed hebben op de gezondheid, het algehele welzijn en de veiligheid. Hiermee is duidelijk geworden op welke gebieden van de bemanningssamenstelling eventuele risico's liggen. Met de uitkomsten van de tweede deelprojecten is gestart met het laatste deelproject. Bij dit project is een aantal werkprocessen aan boord bekeken en is onderzocht in hoeverre deze processen met geavanceerde technologie verbeterd kunnen worden. Uit de eerste resultaten blijkt dat er met nieuwe technologieën en wijzigingen in de regelgeving veel winst te behalen is om de administratieve lastendruk aan boord te verminderen. Flagship wordt in 2011 afgerond.

### **HNS-verdrag**

In april 2010 is in Londen het Protocol bij het Limitatieverdrag 1996 (1996 Hazardous and Noxious Substances HNS Convention) vastgesteld. De KVNR pleit voor een spoedige ratificering en inwerkingtreding van dit verdrag. Het zorgt er dan voor dat er een internationaal regime komt voor de aansprakelijkheid en de compensatie van degenen die de schade lijden als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee. Dit is in het voordeel van alle stakeholders, zoals degenen die de schade lijden, de rederijen omdat de schadevergoeding is gemaximeerd tot een verzekeraar bedrag en de organisaties/overheden die de schoonmaakacties verzorgen.

Het nieuwe Protocol is bedoeld om een aantal punten uit de weg te ruimen die de ratificering van het originele HNS-verdrag in de weg stonden. Hoewel 15 jaar geleden overeengekomen, is het Verdrag namelijk nog steeds niet in werking getreden. De beletselen hebben betrekking op het volgende. Het Verdrag heeft een zg. 'tweede laag' voor de schadevergoeding die bepaalt dat ladingbelanghebbenden meebetalen voor de schadegevallen in de situaties dat de claims boven de Verdragsrechtelijke aansprakelijkheidsbeperking van de reders uitgaan. De KVNR heeft via de Internationale Redersvereniging ICS eraan bijgedragen dat het Protocol niet teveel invloed heeft op de aansprakelijkheidsbeperking van reders op basis van de 'eerste laag' en dat de 'tweede laag' die opgebracht moet worden door de ladingbelanghebbenden, gehandhaafd blijft. De schade als gevolg van verpakte gevaarlijke lading is binnen de wat verhoogde (15%) aansprakelijkheidsbeperking van de reders wordt gebracht. Deze verhoging is aanzienlijk beperkter dan de bedragen die oorspronkelijk door de overheden waren voorgesteld.

Samen met het Bunkerverdrag en het Wrakopruimingsverdrag is er nu in principe een goed stelsel van verdragen inzake de schade die de schepen toe kunnen brengen aan het mariene milieu. Er is een goede toegang tot fondsen gecreëerd om schade te veroeden. Het wachten is nu op het in werking treden van het Wrakopruimingsverdrag en het HNS-verdrag plus Protocol.

### **Innovatie**

De innovatie-impuls die de afgelopen jaren is gestimuleerd door de overheid heeft zijn effect gehad op de Nederlandse reders. Vele innovatieprojecten onder de thema's duurzaamheid, veiligheid en logistieke efficiency zijn de afgelopen jaren door reders en partners opgezet. In 2010 is wederom veel gebruik gemaakt van de Subsidieregeling Maritieme Innovatie (SMI).

Voor grote innovatieprojecten is in 2010 het totale beschikbare budget van € 0.9 miljoen toegewezen. Dat innovatie leeft bij reders blijkt wel want in totaal was er bijna € 2.6 miljoen aangevraagd! Het budget voor kleine innovatieprojecten loopt nog door tot begin 2011, maar ook van die regeling is veel gebruik gemaakt door reders.

### **Toekomst innovatie**

2010 was het laatste jaar van de Subsidieregeling Maritieme Innovatie. Reden voor de KVNR om vroegtijdig na te denken over een mogelijk vervolg om de innovatie-impuls te blijven stimuleren. De KVNR heeft samen met een aantal andere maritieme branches daartoe een maritieme innovatie agenda geschreven die in november 2010 is aangeboden aan een aantal Tweede Kamer leden. De brede maritieme agenda is positief ontvangen. De input zal worden gebruikt om in 2011 te komen tot een nieuwe stimuleringsaanpak voor het bedrijfsleven, het economische topgebieden beleid. Hiermee is duidelijk dat het nieuwe kabinet de maritiem sector als belangrijk onderdeel ziet van de topgebieden uit het bedrijfsleven voor de BV Nederland.

### **Koudemiddelen**

In koelinstallaties worden HCFK's in toenemende mate vervangen door HFK's. HCFK's bevatten stoffen welke schadelijk zijn voor de ozonlaag. HFK's bevatten deze niet maar zijn zeer sterke broeikasgassen. Voor HFK's bestaat - in tegenstelling tot de HCFK's - geen International Maritime Organisation (IMO)- regelgeving. Wel geldt sinds 2006 een Europese verordening om lekkages van HFK's te voorkomen dan wel te reduceren. Mobiele koelinstallaties zijn tot nu toe van deze insluitingsvoorschriften uitgesloten. In opdracht van de Europese Commissie is in 2007 een onderzoek uitgevoerd waarin onrealistische verwachtingen worden gewekt ten aanzien van het voorkomen dan wel reduceren van lekkages van koudemiddelen. De voorgestelde maatregelen worden al vele jaren door Nederlandse bedrijven en reders vrijwillig in acht genomen, helaas zonder de resultaten zoals die in het bewuste rapport worden voorgespiegeld. Dit kan leiden tot instelling van onrealistische normen met alle gevolgen voor de handhaafbaarheid van dien. De KVNR heeft, mede namens European Community Shipowners's Association, de zorgen van reders hieromtrent overgebracht aan de Europese Commissie. De KVNR is voorstander van internationale regelgeving om het probleem effectief op te lossen. Daarom heeft de KVNR actief bijgedragen in het Nederlandse voorstel aan IMO om het gebruik van ozon afbrekende stoffen, incidenten en het preventief zoeken naar lekkages, verplicht bij te houden in een logboek. Dit zou in principe voor alle chemische koudemiddelen, waaronder de HFK's, moeten gelden.

### **Loodsen**

Naast de gebruikelijke regionale tariefconsultatierondes waaraan het KVNR-bureau en enkele leden deelnamen, is er een tijdelijke werkgroep actief geweest om een nieuwe visie op te stellen voor de toekomst van de loodsdienstverlening. In de Tweede Kamer is het besluit gevallen dat marktwerking per 2019 niet langer het doel is. Aangezien de KVNR marktwerking niet als doel op zich ziet maar als middel om een bepaalde effectieve en efficiënte dienstverlening te bereiken, heeft de werkgroep een inventarisatie gemaakt van mogelijke middelen om het doel langs andere weg dan marktwerking te bereiken. Deze inventarisatie zal worden benut bij de thans lopende discussie over de toekomst van de loodsdienstverlening.

## **Maritiem Arbeidsverdrag 2006**

Het in 2006 door de International Labour Organization (ILO) aangenomen Maritiem Arbeidsverdrag (Maritime Labour Convention of MLC) legt internationale minimumnormen neer voor de werk- en leefomstandigheden aan boord van zeeschepen. Het is de verwachting dat omstreeks juni 2011 het voor inwerkingtreding benodigde aantal ratificaties behaald zal worden, waarna het verdrag halverwege 2012 in werking kan treden. De Nederlandse overheid streeft erna om de MLC voor 1 juli 2012 te ratificeren. Een snelle ratificatie is van belang omdat schepen van niet-verdragspartijen aan extra inspecties kunnen worden onderworpen in havens van landen die al wel partij zijn bij het verdrag.

De Nederlandse wetgeving zal op diverse punten aangepast moeten worden aan het verdrag. De KVNR heeft bijgedragen aan de ambtelijke voorbereiding van deze aanpassingen. De wetswijzigingen zijn in 2010 aan het parlement aangeboden.

Voor schepen onder Nederlandse vlag zullen na inwerkingtreding van het verdrag de inspecties en de afgifte van het certificaat (Maritime Labour Certificate) door IVW worden uitbesteed aan de zogenaamde klassenbureaus (Recognised Organisations). De KVNR heeft een concept-matrix opgesteld die kan dienen als leidraad voor de scheepsbeheerders. Aan de hand van de matrix kan worden bepaald hoe, wanneer en door wie binnen de organisatiestructuur van de scheepsbeheerder de naleving van het verdrag wordt geborgd en welke maatregelen worden genomen indien niet naleving wordt geconstateerd.

De bovengenoemde matrix is voorgelegd aan de overheid (DGLM en IVW) en wordt verder door de KVNR formeel en informeel afgestemd. De matrix zal worden aangepast naar aanleiding van ondermeer de resultaten van het overleg met IVW en de klassenbureaus en de uiteindelijke implementatiewetgeving.

## **Mededingingsregels**

Het voldoen aan de mededingingswetgeving is uitermate belangrijk. Zelfs een 'technische' overschrijding door een rederij kan tot een boete van miljoenen euro's leiden.

Daar in de wereld waar het nog is toegestaan om zg. 'liner conferences' te hebben is het EU-directoraat mededinging is echter van mening dat de buitenlandse handelspartners het besluit van de EU zouden moeten volgen om de conferences illegaal te laten verklaren. Het blijft echter onduidelijk wat de voordelen van het afschaffen van de liner conferences voor de EU zijn. Het zal waarschijnlijk wel leiden tot een concentratie van aanbieders van vervoer.

## **Port State Control**

De Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) meldt een afname van het aantal aanhoudingen van Nederlandse schepen van zeventien in 2009 naar vijftien in 2010 in de Port State Control- regio's van Europa en Canada. Op de White List van Paris MoU klimt Nederland daarmee van de negende naar de vijfde plaats.

De belangrijkste aanhoudingsgrond meldt de IVW heeft betrekking op tekortkomingen van het kwaliteitssysteem van de International Safety Management Code (ISM). Een kwart van deze ISM –tekortkomingen heeft betrekking op personeel en gebruik van hulpbronnen.



De in Europa sterk vertegenwoordigde Nederlandse shortsea-vloot loopt zeer frequent havens aan, waardoor ze veel te maken krijgen met inspecties. De KVNR is daarom groot voorstander van risicogebaseerde havenstaatinspecties. De KVNR verwacht daarom ook dat door het nieuwe risicogebaseerde toezicht, ingevoerd in januari 2011, het aantal inspecties verder zal afnemen wanneer Nederlandse reders goed blijven presteren.

Het totaal aantal aanhoudingen van Nederlandse zeeschepen in het buitenland daalde van 29 in 2009 naar 25 in 2010 blijkt uit de Analyse Aanhoudingen Nederlandse schepen in het buitenland 2010 van de IVW. Zie voor alle inspectieresultaten de [Analyse Aanhoudingen NL-schepen in het buitenland 2010](#).

## **Pensioenen**

### **Profiel**

Het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij (BPFK) had ultimo 2010 208 aangesloten werkgevers, 4.465 deelnemers en 18.348 gewezen deelnemers/slapers. Het fonds keert pensioenen uit aan 32.061 pensioengerechtigden.

### **Dekkingsgraad**

Het BPFK voert een voorzichtig beleggingsbeleid. Ondanks het positieve rendement in 2010 op de beleggingsportefeuille en de positieve correctie op de extra toevoeging die gedaan moest worden als gevolg van het feit dat mensen steeds ouder worden, is de dekkingsgraad ultimo 2010 uiteindelijk uitgekomen op 113,9%. Deze lichte daling ten opzichte van ultimo 2009 komt door de stijging van de voorziening pensioenverplichtingen. Deze verplichtingen zijn gestegen door de gedaalde lange termijn rente.

### **Pensioenbeheerder**

De pensioenadministratie is met ingang van 1 januari 2010 uitbesteed aan Mn Services te Rijswijk, die sinds 1 juni 2008 ook al fungeert als vermogensbeheerder.

### **Premievaststelling en –incasso**

Sinds 1 januari 2010 is afgestapt van de voorschot- en afrekeningsystematiek en is gekozen voor een systeem van maandelijkse afdracht en gegevensaanlevering via een digitaal systeem (ABzend). Dit proces leverde vanaf de start de nodige problemen op, die eind 2010 grotendeels waren opgelost.

M.i.v. 1 januari 2011 is premievaststelling en-incasso belegd bij Mn Services (proces liep voordien via Stichting Scheepvaart).

### **Bestuursbureau**

Het bestuursbureau bewaakt de “service level agreements” met de diverse uitvoerders en controleert de uitvoering van het vermogensbeheer en pensioenbeheer. Daarnaast onderhoudt het bestuursbureau externe contacten met o.a. De Nederlandsche Bank, de Autoriteit Financiële Markten en de Vereniging van Bedrijfstakpensioenfonds (eind 2010 opgegaan in de Pensioenfederatie).

Meer over het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij is te vinden op:  
[www.koopvaardij.nl](http://www.koopvaardij.nl).

Vanaf 1 januari 2011 wordt op de website maandelijks ook de dekkingsgraad per ultimo van de maand (op basis van een schatting) gepubliceerd.

### **Sociale Verzekeringen**

De Stichting Scheepvaart bundelt als overkoepelende organisatie de uitvoering van diverse regelingen op het gebied van sociale verzekeringen. Hiermee wordt synergie verkregen tussen de diverse regelingen op dit terrein en tevens kan door de bundeling een efficiënte bedrijfsvoering worden gerealiseerd.

Binnen de Stichting Scheepvaart zijn een groot aantal organisaties actief die invulling geven aan de uitvoering van (sociale) zekerheid en zorg. Het betreft met name het Opleidings- en Ontwikkelingsfonds Zeescheepvaart, de Vereniging Zee-Risico 1967, Marbo B.V., de Onderlinge Waarborgmaatschappij Zee-Risico 1996 en de Onderlinge Waarborgmaatschappij AZVZ. Deze organisaties zijn opgericht en worden bestuurd door de maritieme sectoren. De KVNR participeert actief binnen deze organisaties.

In 2010 is ondermeer veel aandacht besteed aan de mogelijkheid voor werkgevers om eigen risicodragers te worden voor de WGA (regeling Werkhervatting Gedeeltelijk Arbeidsgeschikten) als alternatief voor de publieke verzekering. Op basis van een in september 2010 tussen sociale partners gesloten CAO op dit terrein kan voordelig gebruik gemaakt worden van de eigen risico verzekering van Onderlinge Waarborgmaatschappij Zee-Risico 1996 U.A.. Extra voordeel kan worden behaald als de werkgever bovendien is aangesloten bij de Arbodienst Marbo b.v..

Kijk voor meer informatie over de Stichting Scheepvaart op: [www.scheepvaartnet.nl](http://www.scheepvaartnet.nl)

### **Tonnageregeling**

In 2010 is veel aandacht besteed aan het opstellen van een notitie over de gewenste fiscale behandeling van rente-inkomsten op liquide middelen. De notitie die is opgesteld heeft als input gediend voor een ECSA-document over dit onderwerp.

In 2010 zijn vier categorieën schepen – onderzoeksschepen, kabel- en pijpenleggers en kraanschepen – onder de werking van de tonnageregeling gebracht. Alleen het transportgedeelte kwalificeert, dit in tegenstelling tot andere landen waar alle winst behaald met de exploitatie van deze schepen kwalificeert. Door dit onderscheid biedt Nederland nog geen level playing field.

### **Windmolenparken**

De KVNR maakt zich ernstig zorgen over de definitieve toewijzing van locaties voor windmolenparken op de Noordzee waarvan er verschillende middenin de drukke vaarroutes zijn komen te liggen. Behalve dat het scheepvaartverkeer hierdoor ernstig wordt belemmerd, kan de veiligheid in gevaar komen.

Om die reden hebben de havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam, de Kustwacht, het Loodswezen, de Vereniging van Overzeeloodsen, de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij, het Productschap Vis en de KVNR in 2009 een Scheepvaart Adviesgroep Noordzee (SAN) in het leven geroepen. In deze adviesgroep wordt de Nautische Visie vanuit de sector vastgesteld, zoals de randvoorwaarden voor de scheepvaart om de veiligheid te dienen, evenals potentiële locaties, welke zeer geschikt zijn voor de plaatsing van windmolens.

De overheid is nu bezig in de derde ronde van gunningen om vier specifieke windmolenparken voor de kust aan te wijzen. Als deze vier windmolenparken niet verlegd worden heeft dit grote consequenties voor de zeescheepvaart omdat een belangrijke scheepvaarroute, inclusief ankergebieden wordt afgesloten. Schepen die vanuit Rotterdam om de noord varen, varen daardoor 21 zeemijlen om. Met de toenemende snelheid van de schepen, in combinatie met de schaalvergroting geldt dat de routes met bestemming Nederland als op de doorgaande routes van en naar de overige Europese bestemmingen vrij dienen te blijven. De KVNR meent, samen met de andere leden van de SAN, dat windmolenparken uitstekend mogelijk zijn zonder de overige gebruikers in de weg te zitten. Echter dienen eerst de vaarroutes vastgesteld te worden en kan men daarna de gebieden, die geen risico vormen voor de scheepvaart, voor windmolens bestemmen.

In Nederland zijn er op dit moment twee windmolenparken in de Noordzee maar deze liggen niet in de buurt van drukke vaarroutes. De NoordzeeWind staat voor de kust in vak Q8 bij Egmond aan Zee. Het park heeft 36 windmolens met ieder een vermogen van drie megawatt. Het park was in augustus 2006 gereed en is gebouwd door Shell en NUON. Het tweede windmolenpark: het Prinses Amaliawindpark staat in vak Q7 buiten IJmuiden. Het park heeft zestig Vestas V-80 windturbines van elk twee megawatt. Het windpark werd op 4 juni 2008 geopend

### **Werkkostenregeling**

Door een succesvolle lobby bij de Tweede Kamer blijven het verblijf aan boord en het verstrekken van voeding ook in de nieuwe werkkostenregeling onbelast. In de eerste voorstellen van de Staatssecretaris van Financiën zou de onbelaste status worden afgeschaft hetgeen de zeevaart jaarlijks voor een extra kostenpost van minimaal € 16 mln. zou plaatsen.

### **Zwavel**

In 2010 is er nationaal en internationaal veel aandacht besteed aan de gevolgen van het IMO-besluit om per 1 januari 2015 het maximumgehalte aan zwavel in de scheepsbrandstof op 0,1% te zetten in de ECA-gebieden (Oostzee, Noordzee, Engels Kanaal). Vooral de gevolgen voor de kosten van de brandstof en daarmee voor de concurrentiepositie van het short sea vervoer ten opzichte van het wegvervoer werden onderzocht.

Na het besluit bij IMO is er vanuit betrokken partijen veel onderzoek verricht naar de

gevolgen van deze wetgeving na 2015. De studies laten forse kostenstijgingen zien van de brandstof door de zwaveleis (70 tot 90% kostenstijging) en een drastische verslechtering van de concurrentiepositie van het short sea vervoer. Een verschuiving van lading van het water naar de weg kan per saldo zelfs leiden tot een verslechtering van de totale externe kosten (geluid, congestie, ongevallen, milieu). Een dergelijke verschuiving is zeer reëel wat in meerdere studies afgelopen jaar is aangetoond.

Het ministerie van V&W heeft aangegeven een verschuiving van lading van het water naar de weg zeer ongewenst te vinden en volgt dit dossier op de voet. Ook de Europese Commissie maakt zich zorgen en haar eigen studie, de Compass studie, laat een zekere verschuiving zien. De KVNR – via de ECSA en de Industry Group– becommentarieert deze studies. De Nederlandse overheid heeft aangegeven op basis van de uitkomsten van de studies van de Europese Commissie nadere maatregelen te overwegen en stelt zich actief op in onder andere de Europese Raad van Transportministers.

De wetgeving voor de Emision Controlled Area's, de verplichting om met 0.1% zwavel te varen per 2015, is in 2008 in IMO verband tot stand gekomen. Dit betekent dat een mogelijke wijziging hiervan ook in IMO verband moet plaatsvinden. In de tussentijd heeft de VS samen met Canada een nieuw ECA voorgesteld tot 200 nm uit de kust. Dit voorstel is goedgekeurd in IMO en zal worden gehandhaafd vanaf augustus 2012. Dit maakt een wijziging van het verdrag veel gecompliceerder en bovendien brengt het openbreken van een compromis veel onzekerheden met zich mee.

Binnen Europa zijn zwavelemissies van de scheepvaart gereguleerd via de EU sulphur Directive 2005/33. Ten tijde van het vaststellen van deze directive vond de EC de besluitvorming binnen IMO op zwavel gebied te traag verlopen en heeft daarom 2 extra regels opgenomen. Schepen mogen geen brandstof met meer dan 0.1%S aan de kade verbruiken en strengere wetgeving voor passagierschepen, ook buiten het ECA gebied.

Deze EU Directive wordt in 2011 herzien waarbij de KVNR zich via ECSA in zal zetten om deze EU wetgeving zo flexibel op te stellen zodat een mogelijke wijziging van IMO wetgeving simpel overgenomen kan worden. Ook moet er een toolbox komen waarin alternatieve mogelijkheden worden aangeboden waarmee de sector goedkoper kan voldoen aan de wetgeving. Mogelijk kan op die manier een modal shift en een verslechterde milieuprestatie van de gehele vervoerssector worden voorkomen. Equivalent Zero Sum, LNG, scrubbers en het stimuleren van innovatie zijn mogelijke opties. Bovenal moet de EU Directive geen extra eisen bovenop IMO leggen.