

Aansprakelijkheidsverdragen

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 schade lijden als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee. Dit is in het voordeel van alle stakeholders, zoals degenen die 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 zogeheten '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 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 schepen toe kunnen brengen aan het mariene milieu. Er is een goede toegang tot fondsen gecreëerd om schade te vergoeden. Het wachten is nu op het in werking treden van het Wrakopruimingsverdrag en het HNS-verdrag plus Protocol.

Afdrachtvermindering

De KVNR is van mening dat de effectiviteit van de regeling afdrachtvermindering zeevaart moet verbeteren door verhoging van het percentage van 40% naar 45% en streeft naar een oplossing voor de zogenaamde verzilveringsproblematiek.

De Nederlandse regeling blijft achter bij de fiscale loonkostenfaciliteiten van andere landen. In andere landen worden hogere tegemoetkomingen gegeven. Bovendien zorgen die landen er voor dat de regeling ten volle kan worden benut door iedere reder. Dit tast de concurrentiepositie van Nederlandse reders aan.

Achterblijvende effectiviteit

Het loonkostenvoordeel voor de reder bedraagt 40% van het fiscaal loon voor zeevarenden woonachtig in een EU- of EER-Lidstaat. In Nederland is de regeling technisch zo vorm gegeven dat dit percentage in de praktijk vaak niet wordt gehaald. De feitelijke verlaging van het fiscale loon bedraagt gemiddeld 30%, soms maar 20%. Reders die het loonkostenvoordeel niet kunnen verzilveren, staan op nog grotere achterstand ten opzichte van hun concurrenten.

Verbetervoorstel topgebiedenbeleid

In mei 2011 heeft de KVNR een nieuw voorstel gelanceerd voor de verbetering van de effectiviteit van de regeling afdrachtvermindering, als onderdeel van haar inbreng voor het topgebiedenbeleid.

In dit voorstel wordt het niet benutte deel van de afdrachtvermindering verhandeld aan bedrijven die wel ruimte hebben om te verrekenen, naar analogie van het kunnen verhandelen van emissierechten CO2. Het verhogen van het percentage van de afdrachtvermindering maakt eveneens onderdeel uit van dit voorstel.

Reactie staatssecretaris

De KVNR heeft haar verbetervoorstel toegelicht in een onderhoud met de Staatssecretaris van Financiën. Deze geeft aan om meerdere redenen gekant te zijn tegen een handelssysteem.

Het ministerie van Financiën:

- streeft naar eenvoud in de uitvoering, in verband met de beperkte capaciteit bij de Belastingdienst;
- wenst vast te houden aan de systematiek van verrekening binnen het loontijdvak (één maand);
- vreest voor precedentwerking richting andere afdrachtverminderingen en/of heffingskortingen;
- gaat niet over tot uitbreiding van een regeling zonder budgettaire dekking;
- streeft op langere termijn naar een loonsomheffing per bedrijf, waarbij de loonheffing per werknemer komt te vervallen.

Wel erkent de staatssecretaris dat het topgebiedenbeleid om een integrale benadering vraagt, waarbij aan alle facetten van het vestigingsklimaat aandacht wordt besteed. Initiatieven in dit kader, die de brede steun van het bedrijfsleven genieten, zijn wat hem betreft bespreekbaar.

Lobby wordt voortgezet

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 op te lossen. Hiermee verlangen we niet het onmogelijke. Met het oplossen van deze verzilveringsproblematiek is jaarlijks een bedrag gemoeid van € 10 – 15 mln €, op een budget van in totaal € 101 mln. in 2011.

Asbest

Volgens de SOLAS-conventie mogen schepen gebouwd vóór 1 juli 2002 nog asbesthoudende materialen bevatten, zolang zij geen risico vormen voor de bemanning. Sinds 1 juli 2002 verbiedt de SOLAS-conventie het nieuw installeren van asbesthoudende materialen, met enkele uitzonderingen, aan boord van nieuw gebouwde en bestaande schepen. Sinds 1 januari 2011 geldt er een totaalverbod op het nieuw installeren van asbesthoudende materialen op alle schepen.

Ondanks de SOLAS-conventie komen asbesthoudende materialen nog steeds veelvuldig voor aan boord van schepen gebouwd na 1 juli 2002 en bij nieuwbouwschepen van na 1 januari 2011. Een asbestvrijverklaring, uitgegeven door een scheepswerf en geverifieerd door een klassenbureau bij oplevering van een nieuwbouwschip, blijkt vaak ten onrechte afgegeven. Een scheepseigenaar kan er derhalve niet op vertrouwen dat zijn nieuwbouwschip na oplevering volledig asbestvrij is.

Nederland heeft tijdens de IMO-bijeenkomst de zorgen over de aanwezigheid van asbest aan boord van schepen geuit. Tijdens de IMO Marine Safety Committee (MSC) bijeenkomst heeft Nederland een submittie (MSC88/10/1) ingediend. Hierin is melding gemaakt van een situatie waar aan boord van een nieuwbouwschip meer dan 5000 asbesthoudende materialen werden aangetroffen. Dit na afgifte van de wettelijke certificaten en een asbestvrijverklaring. Het kostte meer dan een half jaar om alle asbesthoudende materialen te verwijderen. Daarnaast is er recent onderzoek aan boord van 300 schepen uitgevoerd. De uitkomst leert dat asbest werd aangetroffen aan boord van 95% van de onderzochte schepen.

Naar aanleiding van de Nederlandse submittie heeft de Marine Safety Committee van de IMO de genoemde circulaire doen uitgaan met informatie over het verbod op het gebruik van asbest aan boord van schepen. Hierin worden lidstaten opgeroepen om deze informatie verder te verspreiden onder de betrokken partijen (waaronder vlaggenstaten en klassenbureaus) met het verzoek aan deze partijen er naar eigen inzicht gebruik van te maken.

Lees meer over de nationale instructie van de ILT Ban on the use of asbestos on board ships” [link naar deze specifieke informatie op achterliggende pagina]

ILT heeft diensgevolge de nationale instructie “Ban on the use of asbestos on board ships” uitgevaardigd per 1 december 2011. Hierin wordt verplicht gesteld dat:

- Ieder nieuwbouwschip dat onder Nederlandse vlag zal gaan varen vóór oplevering door de scheepswerf een onafhankelijk asbestonderzoek moet ondergaan en het klassenbureau dit asbestonderzoek dient te verifiëren. Ieder aangetroffen asbesthoudend materiaal dient direct verwijderd te worden.
- Een bestaand schip, gebouwd na 1 juli 2002, varende onder een buitenlandse vlag en dat onder Nederlandse vlag gebracht zal gaan worden, een onafhankelijk asbestonderzoek dient te ondergaan en het klassenbureau dit asbestonderzoek dient te verifiëren. Als alternatief moet een klassenbureau kunnen aantonen dat gedurende de bouw en de reguliere inspecties van het schip equivalente procedures zijn gevolgd. Indien asbesthoudend materiaal wordt aangetroffen dan is MSC.1/Circ.1374 van toepassing en kan er een vrijstelling worden verleend door het klassenbureau voor maximaal 3 jaar. Binnen deze periode van 3 jaar moeten alle aangetroffen asbesthoudende materialen zijn verwijderd.
- Een bestaand schip, gebouwd tussen 1 juli 2002 en 1 januari 2011, varende onder Nederlandse vlag, een risicoanalyse moet ondergaan als onderdeel van de al verplichte risicoanalyse en evaluatie (RI&E). Indien asbesthoudend materiaal wordt aangetroffen dan is MSC.1/Circ.1374 van toepassing en kan er een vrijstelling worden uitgegeven door het klassenbureau voor maximaal 3 jaar. Binnen deze periode van 3 jaar moeten alle aangetroffen asbesthoudende materialen zijn verwijderd.

Nederland is met deze instructie vooralsnog de enige IMO-lidstaat die nadere regels hanteert betreffende het verbod op asbest aan boord van schepen.

Ballastwater

Het Ballastwaterverdrag is gericht op het voorkomen, beperken en uiteindelijk uitbannen van de verplaatsing van schadelijke aquatische organismen en ziektekiemen door de controle en het beheer van het ballastwater en de sedimenten van schepen.

Sinds de introductie van stalen schepen ongeveer 120 jaar geleden wordt water gebruikt als ballast om schepen op zee te stabiliseren. Ballastwater wordt ingenomen om de stress op de romp, de stabiliteit en de trim van een schip te beheersen en compenseert ook voor verloren gewicht als gevolg van brandstof- en waterverbruik.

Terwijl ballastwater essentieel is voor een veilige en efficiënte moderne scheepvaart kan het transporteren van ballastwater van de ene naar de andere locatie leiden tot ecologische schade aan de omgeving die vaak onomkeerbaar is.

Na meer dan 14 jaar van complexe onderhandelingen tussen de IMO-lidstaten, werd het internationaal verdrag voor de controle en het beheer van schepen ballastwater en sedimenten (ballastwaterverdrag) bij consensus aangenomen op 13 februari 2004. Het verdrag zal 12 maanden na ratificatie door 30 lidstaten en 35 procent van het tonnage van de mondiale koopvaardijvloot in werking treden.

Het landenquotum is in 2011 gehaald, maar steekt nu nog op 26% van het bruto wereldtonnage. Naar verwachting zal het verdrag in 2014 voldoende zijn geratificeerd.

Het verdrag bestaat uit een basistekst waarin algemene artikelen zijn opgenomen, een bijlage met gedetailleerde regels en twee aanhangsels. [Lees meer specifieke informatie over ballastwaterbeheerplan en wisselen van ballastwater... \[link\]](#)

De algemene regel is dat het lozen van ballastwater alleen mag plaatsvinden in overeenstemming met de vereisten in de Bijlage, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald (voorschrift A-2). Secties B en D bevatten de kernbepalingen van het Verdrag. Sectie B bevat de algemene eisen waaraan alle schepen moeten voldoen die binnen de reikwijdte van het verdrag vallen. Dit omvat onder andere het aan boord hebben van een ballastwaterbeheerplan, een ballastwaterjournaal (record book) en het voldoen aan de gespecificeerde eisen voor ballastwaterbeheer. Het verdrag maakt voor wat het laatste betreft een onderscheid tussen bestaande schepen en nieuwe schepen. Bestaande schepen mogen gedurende een bepaalde tijd nog gebruik maken van de methode die is gebaseerd op het wisselen van ballastwater (ballast water exchange). Het verdrag specificeert de minimumafstanden uit de kust en minimumdieptes voor het wisselen van ballastwater (in sectie B) en stelt de bijbehorende normen waaraan moet worden voldaan (in Sectie D).

Het verdrag voorziet daarnaast in een gefaseerde invoering voor bestaande en nieuwe schepen van de lozingsnormen die zijn gespecificeerd in Sectie D. Ballastwaterbeheersystemen (behandelingsinstallaties of methoden) die gebruikt zullen worden door schepen om te voldoen aan de lozingsnormen uit het verdrag moeten van tevoren worden goedgekeurd door de vlaggenstaat. Bij behandelingsmethoden waarbij gebruik wordt gemaakt van actieve stoffen (chemicaliën, organismen, virussen of schimmels) is goedkeuring vereist van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Sectie A bevat een aantal uitzonderingsbepalingen (onder andere gevallen van overmacht, ongelukken en voorkoming van verontreiniging) en bevat tevens een mogelijkheid een ontheffing te verlenen aan bepaalde schepen op basis van een risicoanalyse. Sectie C bevat regels voor staten die aanvullende maatregelen willen treffen in specifieke gebieden.

Aanhangsel I bevat het standaardformulier voor het internationaal ballastwaterbeheercertificaat. Aanhangsel II bevat het standaardformulier voor het internationaal ballastwaterjournaal.

Het verdrag is aangevuld door verschillende richtlijnen die moeten verzekeren dat relevante bepalingen in het verdrag op een uniforme manier worden geïnterpreteerd en uitgevoerd. Deze richtlijnen zijn opgesteld binnen de IMO.

Bemanningsdocumenten

In het kader van het overheidsstreven naar reductie van het aantal ambtenaren droeg de ILT in juni 2010 een aantal vergunningverlenende taken over aan Kiwa Register, waaronder de uitgifte van monsterboekjes en vaarbevoegdheidsbewijzen zeevaart en zeevisvaart.

Kiwa Register overlegt in 2011 met de KVNR over verdere verbetering van de kwaliteit en servicegerichtheid om het varen onder Nederlandse vlag aantrekkelijker te maken. Ook de tarieven dienen transparant en in principe kostendekkend te zijn en op basis van (inter)nationale benchmarks getoetst te worden aan aanvaardbare niveaus. In 2012 komt er een nieuw aanvraag- en afgiftesysteem beschikbaar, na aandringen van de KVNR in de Engelse taal.

Bemanningssterkte

Door IMO werden in november 2011 met Assembly Resolution A.1047(27) - Principles of Minimum Safe Manning, aangepaste richtlijnen vastgesteld voor de bepaling van de minimum voorgeschreven bemanningssterkte. De nieuwe resolutie vervangt de resoluties A.890(21) en A.955(23). Ook met de aangepaste richtlijnen is – mede dankzij inspanning van de Nederlandse overheid en de KVNR - het principe van een scheepsspecifieke benadering overeind gebleven. Hierbij blijft ook een bemanningssamenstelling met twee officieren met bevoegdheid voor de navigatiewacht (kapitein en eerste stuurman) mogelijk. De herziening van de richtlijnen geeft geen aanleiding tot aanpassing van de in Nederland gehanteerde systematiek met het bemanningsplan, zoals voorgeschreven met de Zeevaartbemanningwet.

Beroepsvereisten

De KVNR is in 2011 actief betrokken bij het aanpassen van de kwalificatiedossiers voor de mbo-opleidingen aan de gewijzigde internationale beroepsvereisten (*STCW Manila Amendments*). De verwachting is dat ook het hbo-onderwijs deze aangepaste kwalificatiedossiers als uitgangspunt zullen nemen bij het tijdig conformeren van hun zeevaartopleidingen aan de *STCW Manila Amendments*.

BTW

In 2010 heeft de Europese Commissie een Groenboek over de toekomst van het BTW-stelsel in consultatie gebracht. In dit groenboek wordt gestreefd naar een eenvoudiger, solider en efficiënter BTW-stelsel. De KVNR heeft haar standpunt ingebracht via de European Community Shipowners' Associations (ECSA). 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, dan is de kans op een uitermate complex en niet werkbaar BTW-systeem zeer groot.

Daarnaast speelt het vraagstuk van de BTW-heffing aan boord van ferries en cruiseschepen. Momenteel is sprake van een aantal niet-belaste diensten aan boord van een zeeschip op volle zee (onder andere restaurant en catering diensten) dat een internationale reis maakt. Deze lijn wordt door vrijwel alle EU-landen gehanteerd. Samen met de European Cruise

Council (ECC) voert de ECSA een lobby voor behoud van deze nihil-heffing op het verlenen van diensten aan boord van deze schepen.

Inmiddels heeft de Europese Commissie een evaluatie naar de BTW-positie voor deze diensten laten verrichten. Ook de levering van goederen aan boord voor directe consumptie is onderwerp van studie door de Europese Commissie. Het verslag van de Europese Commissie aan de Europese Raad verschijnt volgend jaar. In dit verslag zullen aanbevelingen aan de lidstaten worden gedaan.

Achtergrond

Op grond van de Nederlandse Wet op de Omzetbelasting 1968 wordt BTW (belasting toegevoegde waarde) geheven op de levering van goederen en diensten die in Nederland door een ondernemer tegen vergoeding worden verricht. De BTW is een Europees geharmoniseerde indirecte belasting. De Europese BTW-richtlijn is dan ook leidend voor de Nederlandse regelgeving.

De consument betaalt BTW op het verbruik van goederen en/of diensten. Leveringen tussen ondernemers zijn (op bepaalde leveringen na, bijvoorbeeld export) met BTW belast.

Aan ondernemers in rekening gebrachte BTW kan door deze ondernemers in aftrek worden gebracht op de door hen af te dragen BTW, zodat op ondernemers geen BTW drukt. Uiteraard heeft de ondernemer wel te maken met de administratieve lasten die aan hem worden opgelegd.

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. Inmiddels verstrekt de Nederlandse overheid via de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) de Bunker Liability Certificaten.

CO₂-reductie

De mondiale zeescheepvaart draagt voor ongeveer 2,7% bij aan de totale mondiale uitstoot van CO₂. Door groeiende aandacht voor CO₂-emissies en de groeiende wereldhandel zal de zeescheepvaart moeten bijdragen aan een verlaging van de mondiale CO₂-uitstoot. Internationaal worden de reductiemaatregelen besproken in VN, IMO en de Europese Commissie (EC).

Ontwikkelingen Nederlandse Scheepvaart en overheid

Op 15 december 2011 heeft de gehele maritieme cluster met de ondertekening van het CO₂-convenant verdere stappen gezet tot maatregelen tot het reduceren van de CO₂-footprint van de sector. Dit convenant is ondertekend door het gehele maritieme cluster bestaande uit de KVNR, Scheepsbouw Nederland, EVO, Vereniging van Waterbouwers en de Nederlandse overheid.

De KVNR is zeer verheugd met de uiteindelijke ondertekening van het CO₂-convenant. Het toont de goede wil van de scheepvaartsector om zelf maatregelen te nemen tot het reduceren van CO₂-emissies.

In dit convenant komen onder andere de eigen CO₂-reductiedoelstellingen van de KVNR terug uit begin 2010: in 2050 is het emissieloze zeeschip realiteit; vanaf 2020 groeit de zeevaart CO₂-neutraal en in 2050 is CO₂-reductie met 50% bereikt ten opzichte van 2020. Daarnaast heeft de KVNR zich gebonden aan inspanningsverplichtingen op de volgende gebieden: het uitwisselen van "best practices", energie-efficiency gedurende de bouw van een schip, onderzoek systematische metingen brandstofgebruik, het gebruik van Indices en opleiding voor aankomende zeevarenden (Prosea cursus).

[Lees meer over internationale ontwikkelingen in 2011 voor het reduceren van broeikasgassen, zoals EEDI \(Energy Efficiency Design Index\) en zogeheten Market Based Measures. \(link dieper liggende pagina\)](#)

Internationale ontwikkelingen

Internationaal zijn er in 2011 grote stappen gemaakt. Vooral de IMO (International Maritime Organisation) heeft laten zien verantwoordelijkheid te nemen tot het reduceren van broeikasgassen. De IMO is net als de UNFCCC (United Nations Framework Convention on Climate Change) een orgaan van de Verenigde Naties.

In juli 2011 heeft de IMO unieke stappen genomen in het terugdringen van CO₂-emissies van de internationale scheepvaart. Tijdens de 62^e vergadering van de MEPC, Marine Environmental Protection Committee (MEPC), van de IMO zijn met het vaststellen de technische en operationele maatregelen de eerste afspraken gemaakt voor een internationale sector. Hiermee loopt dat internationale scheepvaart voor op alle andere internationale sectoren.

Met het opnemen van de EEDI (Energy Efficiency Design Index) en de SEEMP (Ship Energy Efficiency Management Plan) in IMO Marpol Annex 6 zijn voor respectievelijk nieuwbouw en bestaande bouw verplichte CO₂-reducties vastgesteld.

VN klimaatonderhandelingen Durban, december 2011

In december 2011 vond in Durban, Zuid-Afrika, de 17^e COP van de VN plaats over het reduceren van CO₂-emissies wereldwijd. De KVNR en de internationale scheepvaart werden daar vertegenwoordigd door de International Chamber of Shipping (ICS). Voorafgaand aan de bijeenkomst heeft ICS, samen met het WWF en Oxfam opgeroepen om IMO een duidelijke mandaat te geven om via Market Based Measures de CO₂-emissie van de scheepvaart te reduceren.

Uiteindelijk is met betrekking tot de scheepvaart niet meer besloten dan dat IMO nog steeds de juiste instantie is om luchtmissies van de internationale scheepvaart te reduceren. Doordat er op VN-niveau nog geen besluit is gemaakt is er ook bij de IMO nog geen besluit genomen over Market Based Measures.

Europa

Ondertussen behoudt Europa druk op de VN en vooral ook op de IMO om te komen tot Market Based Measures door te dreigen met regionale maatregelen voor de internationale

scheepvaart. Gedurende 2011 heeft de scheepvaartsector, samen met Europese landen waaronder Nederland aangegeven een zeer grote voorkeur te hebben voor een internationaal geldende maatregel via IMO en geen regionale maatregelen.

Door een afspraak uit 2009 is de Europese Commissie verplicht te komen met voorstellen in 2011 als er nog geen bindende afspraken bij IMO zijn gemaakt. De 4 opties die in 2012 verder worden uitgewerkt zijn een:

- Emissie Handelssysteem,
- Levy,
- Compensatie Fonds gefinancierd door een Levy en
- Verplichte reductie per schip.

Market Based Measures

Het is een kleine kans dat de IMO in staat zal zijn Market Based Measures af te spreken terwijl binnen de Verenigde Naties, het bovenliggende orgaan, nog geen afspraken zijn gemaakt. In de vergaderingen van de MEPC van de IMO lag daarom gedurende 2011 de focus op het goedkeuren van de SEEMP en de EEDI. Bij het goedkeuren van de EEDI is een uitstel afgedwongen voor kleinere General Cargo schepen (tot 15.000 dwt). Voor deze schepen geeft de huidige berekeningsmethode geen goede weergave van de emissies Nederland is verzocht om met voorstellen te komen hoe deze schepen wel ondergebracht kunnen worden bij de EEDI. Voorjaar 2012 is dit onderzoek gestart door de KVNR en Scheepsbouw NL en er zal bij MEPC 64 een voorstel ingediend worden voor een verbeterde berekeningsmethode.

Bij de discussie over een "MBM" voor de internationale scheepvaart zal de KVNR, samen met ICS en ECSA, blijven hameren op een wereldwijd heffingssysteem welke een "compensation fund" voedt. Dit gelet op de relatief eenvoudige uitvoerbaarheid, lagere transactiekosten van het systeem en de stabiliteit van de heffing.

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. Op 26 april 2012 zal ICS voor de CSG een seminar in Singapore organiseren. De eerstvolgende USA/CSG dialoog zal van 20-21 Juni 2012 in Washington plaatshebben.

Europese richtsnoer en staatssteun voor het zeevervoer (evaluatie)

In 2004 heeft de Europese commissie de communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer vastgesteld, "de richtsnoeren zeevervoer". Deze richtsnoeren bevatten de bepaling dat ze zeven jaar na het van kracht worden geëvalueerd dienen te worden.

Waarom zijn richtsnoeren van belang?

Europese reders moeten de concurrentie met niet-EU landen aankunnen. Deze concurrentie is krachtig. Zonder richtsnoeren is er geen sprake van een gelijk speelveld en zijn reders gedwongen hun schepen en het daaraan verbonden beheer naar buiten de EU te verplaatsen, met verlies van werkgelegenheid en maritieme kennis en kunde tot gevolg.

Voorwerk 2011

In 2011 is er veel aandacht besteed aan het voorbereidende werk op de evaluatie. De KVNR heeft zich binnen de Europese redersorganisatie (ECSA) aan de volgende lijn verbonden: de Europese redersverenigingen streven naar een ongewijzigde verlenging van deze richtsnoeren, met een aantal gewenste verbeteringen (verduidelijking) op onderdelen.

Position Paper

Vooruitlopend op de evaluatie hebben de Europese reders gezamenlijk een position paper vastgesteld. In deze paper wordt gesteld dat de richtsnoeren als basis voldoende adequaat zijn om de doelstellingen van het Europese zeescheepvaartbeleid te realiseren.

Special issue papers

De behoefte aan verduidelijking heeft betrekking op de positie van werkschepen, van rente-inkomsten op tijdelijk aangehouden liquide middelen, van de ratio tussen eigen en gecharterde schepen en van de kwalificerende activiteiten. Over deze onderwerpen zijn vier special issue papers verschenen, waarbij de KVNR heeft opgetreden als penvoerder van de special issue paper over rente-inkomsten.

Publieke consultatie

Eind 2011 werd bekend dat de Europese Commissie inzet op een publieke consultatie, met een uitgebreid enquêteformulier. Dit maakt een krachtig, goed geregisseerd optreden van het (Europese) maritieme bedrijfsleven noodzakelijk. Binnen Nederland zal de KVNR hierin het voortouw nemen.

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.

Binnen het Flagship project heeft onderzoek plaatsgevonden 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 was actief betrokken bij het pakket dat gaat over het human element. Binnen dit pakket is in 2007 gestart 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. Volgend op de uitkomsten van de tweede deelprojecten werd het laatste deelproject gestart. 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 is in de zomer van 2011 afgerond.

Innovatie-impuls

Via verschillende subsidieregelingen willen de Nederlandse overheid en de Europese Unie de zeescheepvaart een innovatie-impuls geven. De KVNR als belangenbehartiger van de in Nederland gevestigde reders wil innovaties binnen de zeevaart stimuleren. Innovatie is noodzakelijk om de economische groei en de concurrentiepositie van de zeescheepvaart te versterken. Door steunmaatregelen wordt de ontwikkeling van innovaties versneld en risico's die verbonden zijn aan de investeringen verminderd.

Kennisdeling binnen de maritieme cluster acht de KVNR onmisbaar om innovaties tot stand te brengen. Om dit te kunnen behalen streeft de KVNR tevens naar een betere samenwerking binnen de gehele maritieme cluster.

Maritiem Innovatie Impuls project

Eén van de doelstellingen in het Maritiem Innovatiecontract is een impuls te geven aan nieuwe initiatieven in de keten tussen kennis-kunde-kassa.

De zogenaamde Maritieme Innovatie-Impuls projecten zijn toegankelijk voor alle betrokken partijen in de Maritieme sector. Hierbij is samenwerking tussen kennis en toepassing van groot belang. Er dient daarom altijd sprake te zijn van samenwerkingsverbanden en/of de vorming daarvan. De breedte en de kwaliteit, kennis en toepassingsgerichtheid daarvan zijn punten van beoordeling, waarbij de deelname van MKB van groot belang wordt geacht.

De KVNR is actief betrokken bij de Maritieme Innovatie-Impuls Projecten. Een recent goedgekeurd project waar de KVNR een bijdrage aan zal leveren is een ontwikkeling van een ballastwaterbehandelingsbarge die in een haven een praktische oplossing kan bieden voor schepen die geen (werkend) ballastwaterbehandelingssysteem aan boord hebben en het ballastwater toch willen afgeven in de haven.

Koudemiddelen

In koelinstallaties worden halonen of HCFK's (koolwaterstoffen die zijn gehalogeneerd) 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' Associations (ECSA), 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 aan 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.

In nationaal verband heeft de KVNR begin 2012 een onderzoeksrapport van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu ontvangen, dat een realistische weergave is van de gang van zaken. Met veel investeringen nemen de lekverliezen af. Met nieuwbouw wordt overgegaan op andere systemen dan Freon 22 (HCFK).

Loodsen

Eenzelfde tarief voor eenzelfde loodsverrichting, dat is wat de Minister van Infrastructuur en Milieu voor ogen staat. Zij vraagt hierover advies aan de sector maar in 2011 blijkt dat geen van de doorgerekende scenario's op voldoende draagvlak kan rekenen. De reken-exercities worden voortgezet en dienen begin 2012 tot een aanvaardbaar voorstel te leiden.

Het bezwaar dat de KVNR samen met andere marktpartijen in 2010 indiende tegen de exorbitante tariefstelling voor 2011 loopt nog en blijft gehandhaafd. In de zomer van 2011 doen het Loodswezen en de Rijkshavenmeesters een gezamenlijk voorstel voor een Loodsplicht Nieuwe Stijl. Dit voorstel maakt meer kleine zeeschepen loodsplichtig en leidt tot forse kosten-verhogingen voor reders. De KVNR vindt dat de huidige vrijstellingen van de loodsplicht voor kleine schepen behouden moeten blijven en maakt dit kenbaar in een position paper aan de Tweede Kamer. In 2012 krijgt deze politieke lobby een voortzetting.

Juist voor het Loodsendossier hebben zich begin 2012 een aantal belangrijke ontwikkelingen voorgedaan. Lees daarom meer per onderwerp over:

Bezwaar 2011 gehandhaafd [[link naar aparte pagina](#)]

Consultatie tarieven 2012 [[link naar aparte pagina](#)]

Loodsplicht Nieuwe Stijl [[link naar aparte pagina](#)]

Nieuwe landelijke loodsgeldtariefstructuur [[link naar aparte pagina](#)]

[deze informatie op specifieke pagina's]

Bezwaar 2011 gehandhaafd

De loodstarieven worden jaarlijks door de Nederlandse Loodsencorporatie (NLC) voorgelegd aan de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa). De NMa stelt de tarieven vast.

Onderdeel van deze procedure is een jaarlijkse consultatieronde voor gebruikers van de loodsdienstverlening. Daarnaast voorziet de wet in een beroeps- en bezwaarprocedure.

In 2010 heeft de KVNR samen met andere marktpartijen bezwaar ingediend tegen de exorbitante tariefstelling voor 2011. In de tariefstelling voor 2011 werden zowel de in 2009 als 2010 misgelopen tariefinkomsten verrekend, in de vorm van een nacalculatie door de NMa.

De KVNR is tegen nacalculatie of achteraf verrekenen, aangezien de wet niet in deze mogelijkheid voorziet. Bovendien tasten tariefmutaties van deze omvang de stabiliteit van de tariefontwikkeling aan. De KVNR is voorstander van een gematigde en gelijkmatige tariefontwikkeling, zonder grote fluctuaties. Het bezwaar liep door in 2011 en blijft formeel gehandhaafd.

Tarieven 2012

Op 13 december 2011 heeft de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit de loodsgeldtarieven 2012 vastgesteld. Het macrotarief voor de loodsgeldtarieven wordt met 1,55% verlaagd ten opzichte van 2011. Deze verlaging is groter dan door de Nederlandse Loodsencorporatie (NLC) werd voorgesteld. Per havenregio komen daar echter nog de afbouwpercentages ten behoeve van de afbouw kruisfinanciering bovenop, zie onderstaande tabel.

Zeehavengebied	Correctiefactor	Beëindiging tijdelijke teruggave FLO/FLP	Aanpassing macro tarief	Mutatie Z + B Loodsgeld 2011-2012
Delfzijl	+ 4,58%		-1,55%	+3,03%
Harlingen – Terschelling	+7,62%		-1,55%	+6,07%
Den Helder	+4,02%		-1,55%	+2,47%
Amsterdam – IJmond	+0,13%		-1,55%	- 1,42%
Rotterdam - Rijnmond	-0,36%	+4,24%*	-1,55%	+2,33%*
Scheldemonden	+1,36%		-1,55%	-0,19%
* onder voorbehoud ivm door NMa gewijzigde tariefgrondslag = tevens grondslag voor afdracht FLO/FLP				

In totaal heeft de NMa de tariefgrondslag voor 2012 met ruim 1,6 miljoen euro verlaagd. Volgens de NMa heeft het Loodswezen te veel beschikbaarheidsuren berekend en een korting op de overheadkosten in 2010 ten onrechte niet verwerkt in de tariefstelling. Verder heeft de NMa het voorstel van de NLC, om nieuwe tariefberekeningen te maken op basis van de bijgestelde ramingen door het CPB, niet gehonoreerd.

De KVNR heeft geen bezwaar aangetekend tegen de tariefstelling voor 2012. De Nederlandse Loodsencorporatie (NLC) gaat naar verwachting in beroep tegen dit besluit. Daarnaast kan het Loodswezen een voorlopige voorziening aanvragen, in verband met de bijgestelde ramingen door het CPB.

Loodsplicht Nieuwe Stijl

In de zomer van 2011 hebben Loodswezen en Havenbedrijven gezamenlijk een voorstel bij de Minister ingediend voor de introductie van een Loodsplicht Nieuwe Stijl (LNS). Dit voorstel maakt meer kleine zeeschepen loodsplichtig en leidt tot forse kostenverhogingen voor reders.

De KVNR vindt dat de huidige vrijstellingen van de loodsplicht voor kleine schepen behouden moeten blijven en heeft dit kenbaar gemaakt in een position paper aan de Tweede Kamer.

Met dit voorstel komt van de door de minister gewenste flexibilisering niets terecht, integendeel.

Er is sprake van een verzwaring ten opzichte van de huidige eisen. Zo stellen het Loodswezen en de havenmeesters voor om het register kleine zeeschepen af te schaffen. De zogenaamde binnen/buitenschepen (BIBU-schepen) die in dit register zitten, zijn momenteel vrijgesteld van de loodsplicht. Zij leveren hun vracht vanaf zee via de binnenwateren dicht(er) bij de plek van bestemming af. Dit helpt vervoer over de weg voorkomen.

Short sea schepen hebben op dit moment geen vrijstelling van de loodsplicht. Deze schepen zijn het meeste gebaat bij een eenvoudige vrijstelling, zoals deze geldt voor Hamburg/Bremerhaven, Scandinavische havens en havens in het Verenigd Koninkrijk. In het voorstel voor een LNS worden echter criteria voorgesteld voor short sea schepen die in de praktijk niet haalbaar zijn, met voortzetting van de loodsplicht als resultaat.

De KVNR pleit voor behoud van de huidige vrijstellingen voor de binnen/buitenvaart en streeft naar praktijkgerichte, haalbare vrijstellingen voor de short sea sector. Deze politieke lobby wordt in 2012 voortgezet.

Regierol Ministerie

Begin 2012 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu zich bereid verklaard om de regie te pakken in het dossier Loodsplicht Nieuwe Stijl. Deze toezegging deed zij in het Algemeen Overleg Scheepvaart/binnenvaart op donderdag 19 januari 2012. Zij erkent dat sprake is van een complex dossier en vindt dat alle belanghebbende partijen gehoord dienen te worden over de Loodsplicht Nieuwe Stijl. De KVNR is verheugd over deze toezegging en werk graag

mee aan een oplossingen, die op het draagvlak van marktpartijen kunnen rekenen. Aan het eind van 2012 dient er een definitief kader voor een nieuwe systematiek te liggen.

Nieuwe landelijke loodsgeldtariefstructuur

Eenzelfde tarief voor eenzelfde loodsverrichting, dat is wat de Minister van Infrastructuur en Milieu wil bereiken. In 2010 heeft zij hierover advies gevraagd aan de sector. Het Ministerie, het Loodswezen, de Havenbedrijven, KVNR en VNC/VRC hebben hier in 2011 intensief overleg over gevoerd. In dit overleg zijn veel scenario's doorgerekend, die geen van allen op voldoende draagvlak konden rekenen.

Sectoradvies maart 2012

De rekenexercities zijn in 2012 doorgezet en hebben in maart van dat jaar geresulteerd in een sectoradvies aan de Minister. De KVNR heeft voorwaardelijk ingestemd met het voorstel voor een nieuwe landelijke loodsgeldtariefstructuur. Dit voorstel maakt een definitief einde aan de discussie over (afbouw) regionale kruisfinanciering. De door de KVNR gestelde voorwaarde luidt dat kleine schepen in het voorstel voor een loodsplicht nieuwe stijl worden ontzien.

Luikenwagens

De Algemene Commissie tot Voorkoming van Arbeidsongevallen Zeevarenden (ACVAZ) buigt zich al enige jaren over ongelukken aan boord van zeeschepen met zogenaamde luikenwagens. De commissie heeft geconcludeerd dat er een gemis is aan trainingsmateriaal om voldoende veilig te kunnen werken met deze machines. Besloten is om een voorlichtingsfilm te maken op DVD. Deze wordt naar verwachting in de loop van 2012 beschikbaar gesteld voor rederijen, schepen met luikenwagens, scholen en trainingsinstituten.

In de trainingen worden op de DVD diverse situaties getoond zoals onder meer:

- het gevaar van verkeerd inhaken van de luiken;
- markeringen als hulpmiddel om in te kunnen haken;
- gevaar van het aanrijden van personen / objecten;
- dode hoeken vanaf verschillende bedieningsposities en andere risico's.

Om het veiligheidsniveau van het werken met een luikenwagen te verbeteren is de Inspectie Leefomgeving en Transport, (ILT)) eind 2010 een thema-actie gestart. ILT heeft eerst door middel van een enquête geïnventariseerd hoe het is gesteld met luikenwagens op de Nederlandse vloot. Een rapportage is in voorbereiding en in een overleg met ILT is er gesproken over alternatieve oplossingen voor de eisen die ILT gaat stellen. In de loop van 2012 zal ILT eisen dat de aanbevelingen uit de onderzoeken worden geïmplementeerd.

[Lees meer over luikenwagens [[link achterliggende pagina](#)]

Om het veiligheidsniveau van het werken met een luikenwagen te verbeteren is de Inspectie Leefomgeving en Transport, (ILT) eind 2010 een thema-actie gestart. ILT heeft eerst geïnventariseerd hoe het gesteld is met luikenwagens op de Nederlandse vloot middels een enquête. Er werden onder andere vragen gesteld over International Safety Management

(ISM) procedures, Risico Inventarisatie en Evaluatie (RI&E) en de technische uitrusting van de luikenwagens.

In december 2011 zijn er twee acties gestart naar aanleiding van deze thema-actie.

1) Tussenrapportage van ILT

De KVNR heeft een tussenrapportage ontvangen, welke ook is voorgelegd aan een aantal reders met een groot aantal schepen met luikenwagens. Daaropvolgend heeft er een overleg tussen deze reders en ILT plaats gevonden. Tijdens het overleg is er gesproken over alternatieve oplossingen voor de eisen die ILT gaat stellen.

Kort samengevat is de uitkomst van bovenstaand overleg dat in de loop van 2012 ILT zal eisen dat de aanbevelingen uit de onderzoeken worden geïmplementeerd. Deze eisen zijn te verdelen in administratieve- en constructieve eisen.

Een voorbeeld van een administratieve eis: dat de reder minimaal de volgende 2 bekende risico's opneemt in de RI&E van het schip.

1. het niet correct inpikken van luiken; met eventueel het kantelen van de luikenwagens tot gevolg.
2. het overrijden/aanrijden van objecten/personen;

2) Videotrainingmateriaal voor luikenwagens

De Algemene Commissie tot Voorkoming van Arbeidsongevallen Zeevarende (ACVAZ) heeft geconcludeerd dat er een gemis is aan trainingmateriaal om voldoende veilig te kunnen werken met luikenwagens aan boord van zeeschepen.. De commissie heeft zich tot doel gesteld trainingmateriaal te laten ontwikkelen en beschikbaar te stellen aan de rederijen en schepen met luikenwagens.

Het afgelopen jaar is er gewerkt aan een DVD luikenwagens, die bij trainingen kan worden ingezet. De DVD bevat diverse veel voorkomende situaties rond het werken met luikenwagens.

De DVD is in de afrondende fase en wordt naar verwachting midden 2012 beschikbaar gesteld voor rederijen, schepen met luikenwagens, scholen en trainingsinstituten.

Mededingingsregels

Per 18 oktober 2008 is de Europese mededingingsverordening 4065/86 (met onder andere de generieke vrijstelling voor lijnvaartconferenties) afgeschaft waardoor lijnvaartconferenties voor de vaart van en naar de Europese Unie niet meer zijn toegestaan. De Europese Commissie verkreeg reeds in een eerder stadium de volledige bevoegdheid om de (normale) mededingingsregels ook in het zeevervoer toe te passen.

Na overleg met European Community Shipowners' Associations (ECSA) en de nationale overheden heeft de Europese Commissie richtsnoeren aangenomen betreffende de toepassing van de Europese mededingingsregels op zeevervoerdiensten. Deze richtsnoeren betreffen zowel de lijnvaart als de trampvaart en poolvorming. De richtsnoeren zijn officieel in het Publicatieblad van 26 september 2008 gepubliceerd.

Daarnaast heeft de Europese Commissie de Europese (vrijstellings)verordening voor consortia van lijnvaartondernemingen gewijzigd met ingang van 26 april 2010. De nieuwe verordening zal gelden tot en met 25 april 2015.

Het voldoen aan de Europese en nationale mededingingswetgeving is uitermate belangrijk. Zelfs een 'technische' overtreding door een rederij kan tot bijzonder hoge boetes leiden. Daar in de wereld waar het nog is toegestaan om zogenoemde. 'liner conferences' te hebben is het EU-directoraat Mededinging (DG Competition) echter van mening dat de buitenlandse handelspartners het besluit van de EU zouden moeten volgen om de conferences illegaal te laten verklaren.

In 2011 hebben de Europese mededingingsautoriteiten onderzocht of bepaalde onderdelen van het International Group Agreement van de P&I Clubs al dan niet strijdig zijn met de Europese mededingingsregels.

NOx

In 2008 zijn met de herziene IMO Marpol Annex 6 meer mogelijkheden gekomen om ook NOx-emissies te reguleren. Zeker de NOx Tier 3 eis, welke gaat gelden voor nieuwbouwschepen vanaf 2016 in Emission Control Area (ECA)-gebieden, stelt de gehele maritieme sector en toeleveranciers voor een technische uitdaging.

NOx ontstaat bij hogere temperaturen door een verbinding van 2 moleculen die zich van nature in de lucht bevinden, stikstof en zuurstof. Verbrandingsmotoren zoals die worden gebruikt in de scheepvaart zijn hierdoor een van de bronnen van NOx-emissies. De hogere verbrandingstemperaturen zorgen in het algemeen echter voor een beter brandstofverbruik wat juist leidt tot een lagere CO₂-uitstoot. De laatste jaren zijn er technieken in ontwikkeling die de NOx-emissies zouden kunnen reduceren met een miniem of zelfs positief effect op andere emissies zoals CO₂.

ECA-ontwikkelingen

De strengere Tier 3 norm zal alleen gelden in de ECA-gebieden. Sinds 1 augustus 2011 bestaat er een ECA voor de kust van Noord-Amerika, de wateren tot 200 nm voor de kust van de US en Canada. Deze zone wordt per 1 augustus 2012 gehandhaafd. Dit is wereldwijd de eerste ECA waarin naast NOx-emissies ook SOx wordt gereguleerd.

In Europa zijn ook verregaande gesprekken gaande over het instellen van ECA-gebieden, gelijk aan de huidige SECA gebieden. Vooral de onderhandelingen voor een ECA in de Baltische Zee zijn in een vergevorderd stadium waarbij Helcom, de Helsinki Commission (Baltic Marine Environmental Protection Committee) de door IMO verplichte onderzoeken naar economische en ecologische effecten heeft afgerond. Deze politieke beslissing zal waarschijnlijk juli 2012 worden genomen waarna de aanvraag zal moeten worden ingediend bij IMO.

Voor het instellen van een ECA in de Noordzee en Het Kanaal is begin 2011 begonnen met deze verplichte onderzoeken. Dit project wordt voorgezeten door de Nederlandse overheid en zal volgens planning half 2012 worden afgerond. Uit de eerste resultaten blijkt dat het instellen van de ECA in de Noordzee zeer afhankelijk is van het instellen van een ECA in de Baltische Zee. Samen met onze Europese partner ECSA heeft de KVNR gedurende 2011 veel commentaar geleverd op de Terms of References van deze onderzoeken. Ook bij het afronden van de onderzoeken zal de KVNR dit proces in de gaten blijven houden zodat de effecten, zowel op milieu, gezondheid als op economie en de sector goed in kaart worden gebracht. De inzet van de KVNR is het voorkomen van grote negatieve gevolgen voor de scheepvaart, waarbij vooral de positie van de short sea ten opzichte van het wegvervoer een grote rol speelt.

Lees meer over NOx-normen voor de scheepvaart [\[link\]](#)

Nieuwbouwschepen moeten vanaf 2011 al voldoen aan de minder strenge NOx Tier 2 eis van bijvoorbeeld 14.4 g/kWh NOx (< 130 rpm). Dit is ongeveer 20% strenger dan de Tier 1 eis. Beide limieten zijn nog te halen met in-engine methoden. De nieuwe Tier 3 eis per 2016 is ongeveer 75% strenger dan de Tier 2 eis en tot nu toe alleen te halen met nabehandelingssystemen.

De beschikbaarheid van deze technieken zal gedurende 2012 worden geëvalueerd door de IMO, voorafgaand aan de inwerkingtreding van de wetgeving. Deze "Technology Review Procedure" is in 2008 afgesproken bij de totstandkoming van de herziene Marpol Annex 6.

NOx bijeenkomst Platform Scheepsemissies

In verband met deze ontwikkelingen in wetgeving en technische innovaties organiseerde het Platform Scheepsemissies begin 2012 het seminar "How to proactively respond to the upcoming NOx legislation". Tijdens deze zeer goed bezochte bijeenkomst werd verder ingegaan op de technische mogelijkheden tot het reduceren van NOx-emissies en de betrouwbaarheid van deze technieken.

PIT/ NSTC

Van 3 tot en met 20 mei 2011 vindt in Palompon, de Filippijnen, de selectie plaats van de tiende lichte stagiairs van het samenwerkingsverband tussen de Filipijnse zeevaartschool *Palompon Institute of Technology* (PIT) en de KVNR. Twaalf van de bij de KVNR aangesloten rederijen selecteren 142 stagiairs, 70 leerling-stuurlieden en 72 leerling-werktuigkundigen. Sinds het begin van de samenwerking, waarbij de KVNR zich laat ondersteunen door het STC, in 2001 zijn ruim 1.000 stagiairs geselecteerd. Ter gelegenheid van de tienjarige samenwerking overhandigt KVNR-voorzitter Tineke Netelenbos een plaquette aan PIT-directeur Delia Combista.

Sinds 2001 heeft de KVNR een samenwerkingverband met de Filipijnse zeevaartschool Palompon Institute of Technology (PIT) voor het opleiden van officieren voor de Nederlandse vloot. De bewaking van de kwaliteit van het zeevaartonderwijs bij het PIT ligt bij het Scheepvaart en Transport College (onder deel van de STC-Group) uit Rotterdam. Door PIT, STC en de KVNR werd in 2005 het Netherlands Shipping Training Centre (NSTC) opgericht voor het verzorgen van maritieme trainingen in Palompon. Het NSTC biedt onder meer de STCW-cursussen 'Basic Training, Proficiency in Survival Craft and Rescue Boat', 'Advanced Fire Fighting' en 'Medical First Aid'.

Pensioenen

Het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij (BPFK) heeft in 2011 206 aangesloten werkgevers, 5.032 deelnemers en 17.128 gewezen deelnemers/slapers. Het fonds keert pensioenen uit aan 32.183 pensioengerechtigden.

Dekkingsgraad

Het BPFK voert een voorzichtig beleggingsbeleid. Ondanks het positieve rendement in 2011 op de beleggingsportefeuille is de dekkingsgraad ultimo 2010 licht gedaald ten opzichte van ultimo 2010 en uiteindelijk uitgekomen op 112,2%. Deze lichte daling komt door de stijging van de voorziening pensioenverplichtingen. Deze verplichtingen zijn gestegen door de gedaalde lange termijnrente.

Pensioenbeheerder

De pensioenadministratie is uitbesteed aan MN te Rijswijk (sinds ultimo maart 2012: Den Haag), die ook fungeert als vermogensbeheerder.

Premievaststelling en -incasso

De premievaststelling en -incasso is belegd bij MN en is gebaseerd op een maandelijks gegevensaanlevering en afdracht via een digitaal systeem (ABzend).

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 Pensioenfederatie.

Meer over het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij. Vanaf 1 januari 2011 wordt op de website maandelijks ook de dekkingsgraad per ultimo van de maand (op basis van een schatting) gepubliceerd.

Polar Code

Schepen die in de Arctische en Antarctische wateren varen zijn blootgesteld aan een aantal unieke risico's. Slechte weersomstandigheden en het relatieve gebrek aan goede navigatiekaarten, communicatiesystemen en andere navigatiehulpmiddelen vormen uitdagingen. De afgelegen ligging van deze gebieden maakt dat reddings- of opbruimoperaties moeilijk en kostbaar zijn. Lage temperaturen kunnen een groot aantal onderdelen van het schip nadelig beïnvloeden, variërend van dekmachines tot inlaatfilters. In het geval ijs aanwezig is, kan het leiden tot extra belastingen op de romp, aandrijfsysteem en appendages.

Terwijl Arctische en Antarctische wateren een aantal overeenkomsten hebben, zijn er ook belangrijke verschillen. De Noordpool is een oceaan omringd door continenten, terwijl de Antarctica een continent is dat omringd wordt door oceanen. Het Antarctische zeeijs trekt zich sterk terug in de zomer of wordt verspreid door permanente gyres (zeestromingen) in de twee grote zeeën van Antarctica: de Weddell en de Ross. Zo is er relatief weinig meerjarig ijs op de Zuidpool. Daar staat tegenover dat Arctische zeeijs vele zomerseizoenen overleeft waardoor er in de Arctische wateren een aanzienlijke hoeveelheid meerjarig ijs aangetroffen wordt.

De IMO ontwikkelt momenteel een internationale code voor de veiligheid van schepen die opereren in polaire wateren (Polar Code), waarin het hele spectrum van ontwerp, constructie, uitrusting, opleidingen en trainingen, zoek- en reddingsacties en de bescherming van het milieu aan bod komen. Het subcomité voor scheepsontwerp en -uitrusting is belast met de coördinatie van de werkzaamheden en rapporteert aan het Maritime Safety Committee (MSC) en Marine Environment Protection Committee (MEPC).

Port State Control

Zeeschepen worden in havens regelmatig gecontroleerd op de naleving van de internationale wet- en regelgeving. Dit zijn de Port State Control (PSC)-inspecties. Deze geschieden op grond van afspraken vastgelegd in een Memorandum of Understanding (MoU) voor een aantal regio's in de wereld. De KVNR streeft naar een duurzaam hoge positie van Nederland op de ranglijsten van de belangrijkste PSC-regio's (Paris MoU, Tokyo MoU en US Coast Guard).

In 2010 daalde 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 in Europa sterk vertegenwoordigde Nederlandse shortsea-vloot loopt zeer frequent havens aan, waardoor ze veel te maken krijgen met inspecties. De KVNR verwacht dat door het nieuwe risicogebaseerde toezicht, ingevoerd in januari 2011, het aantal inspecties verder zal afnemen wanneer Nederlandse reders goed blijven presteren. De selectie voor inspectie en de frequentie van de inspecties hangen vanaf dat moment af van het 'risicoprofiel' van de bezoekende schepen. Hiermee komt de voorheen gebruikte 'target factor' te vervallen. Het risicoprofiel verdeelt schepen in drie categorieën, een laag, standaard of hoog risico. Het Paris MoU voldoet hiermee aan de wens van de KVNR om havenstaatcontroles meer te richten op substandaard scheepvaart en kwaliteitsreders te belonen met minder inspecties.

Recycling schepen

Het ontmantelen van schepen is het afbreken in kleinere delen die eventueel weer hergebruikt kunnen worden. Voor het merendeel van de schepen wacht aan het einde van het werkzame leven een ontmanteling op een strand, een helling of in een dok. Waar dit vroeger gebeurde in de traditionele maritieme landen, wordt het overgrote deel tegenwoordig gesloopt in landen als India, Bangladesh en Pakistan. De manier waarop schepen worden ontmanteld geeft echter ruimte voor verbetering ter bescherming van de werknemers in deze industrie en het milieu. Middels wetgeving trachten de IMO en de Europese Unie de omstandigheden waarin schepen worden ontmanteld te reguleren.

Hong Kong Conventie

In mei 2009 is de nieuwe International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships (de 'Hong Kong Conventie') aangenomen in Hong Kong. Hierin worden eisen gesteld aan schepen vanaf de kiellegging tot de definitieve ontmanteling. Scheepseigenaren dienen verscheidene maatregelen te nemen met goedkeuring van de vlaggenstaat. Zo moet er een inventaris van gevaarlijke materialen aan boord opgesteld en bijgehouden worden. Een schip mag alleen ter ontmanteling worden verkocht aan een scheepswerf die voldoet aan IMO-eisen en die goedgekeurd is door zowel de vlaggenstaat als ook de 'ship recycling state'. De Hong Kong Conventie zal in werking treden 24 maanden na ratificatie door 15 lidstaten die gezamenlijk 40% van de wereldhandelsvloot vertegenwoordigen. Daarnaast dient de eerste 10 jaar het totale scheepstonnage dat ontmanteld is in de lidstaten die geratificeerd hebben, per jaar meer dan 3% van het gezamenlijke scheepstonnage van dezelfde lidstaten te betreffen.

Naast de Hong Kong Conventie zijn en worden er meerdere richtlijnen opgesteld die een nadere invulling van de Conventie geven:

- 2011 Guidelines for the Development of the Inventory of Hazardous Materials;
- 2011 Guidelines for the Development of the Ship Recycling Plan;
- 2012 Guidelines for Safe and Environmentally Sound Ship Recycling;
- 2012 Guidelines for the Authorization of Ship Recycling Facilities;
- Guidelines for Survey and Certification of Ships under the Hong Kong Convention;
- Guidelines for Inspection of Ships under the Hong Kong Convention.

Basel Conventie

Daarnaast is de Basel Conventie van kracht waar de EU een partij in is. De Basel Conventie verbiedt de export van gevaarlijk afval van OESO-landen naar niet OESO-landen. Dit verbod is in 1997 opgenomen in EU-regelgeving, namelijk de "Waste Shipment Regulation". Derhalve mogen schepen die gevaarlijke materialen bevatten niet als schip ter ontmanteling worden geëxporteerd buiten de OESO. Het is echter in de praktijk moeilijk om dit verbod te handhaven.

Europese ontwikkelingen

De Europese Commissie is bezorgd over de negatieve impact op de menselijke gezondheid en het milieu die kan optreden gedurende de sloop van schepen. Er is in 2010 een onderzoek gedaan naar de samenhang tussen de IMO Hong Kong Conventie, de Basel Conventie en de EU Waste Shipment Regulation. Momenteel worden er voorbereidingen getroffen voor nieuw EU-regelgeving aangaande het ontmantelen van schepen.

Een IMO werkgroep is in het leven geroepen en heeft het document "Guidelines on transitional measures for shipowners selling ships for recycling" opgesteld. Vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Conventie geeft het scheepseigenaren een handvat om zeker te stellen dat schepen nu al, voor zover mogelijk, worden gesloopt volgens de nieuwe Hong Kong Conventie. Dit alles op vrijwillige basis.

Rotterdam Rules

Op 11 december 2008 heeft de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties een nieuw Zeevervoersrechtverdrag aangenomen en besloten dat de ondertekeningsceremonie in het najaar van 2009 in Rotterdam zal plaatsvinden. Hierbij is tevens besloten om het verdrag in de toekomst aan te halen als 'the Rotterdam Rules'.

Het nieuwe verdrag moderniseert de bestaande internationale regels voor de zeevervoerovereenkomst. Het ligt in de bedoeling dat de Rotterdam Rules in de toekomst de Hague-Visby Rules en de Hamburg Rules zullen vervangen, waardoor opnieuw voor uniformiteit op het gebied van het zeevervoer wordt gezorgd.

Gedurende de jaren 2002 – 2009 zijn de Rotterdam Rules voorbereid door de UN Commission for International Trade Law (UNCITRAL), waarbij het Comité International Maritime (CMI) het eerste ontwerp heeft gemaakt.

Na de op 23 september 2009 gehouden ondertekeningsplechtigheid in Rotterdam hebben inmiddels 24 staten het verdrag ondertekend. De internationale redersverenigingen ECSA en ICS hebben de overheden gevraagd dit verdrag spoedig te ratificeren.

Rijkswet nationaliteit zeeschepen

Op 30 december 2011 heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu een wetsvoorstel met nieuwe regels omtrent de verkrijging en het verlies van de nationaliteit van zeeschepen aan de Tweede Kamer aangeboden. Het betreffende wetsvoorstel Rijkswet nationaliteit zeeschepen zal in 2012 door de Tweede Kamer worden behandeld.

In goed overleg met de Vereniging van Waterbouwers en het "natte" notariaat heeft de KVNR een gezamenlijk commentaar aan de Tweede Kamer toegezonden.

Naast een aantal suggesties voor feitelijke vragen geven de drie partijen op belangrijke punten commentaar. Dit betreft:

- het onderdeel in het wetsvoorstel dat "bareboat-out" mogelijk maakt, hetgeen van groot belang is voor de Nederlandse zeescheepvaart;
- de noodzaak om het doorhalen van de registratie van een zeeschip in het vlagregister met betere waarborgen en betere procedures te omkleden.

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.

Door de toenemende regeldruk en eisen die aan financiële instellingen worden gesteld is de zorgverzekering portefeuille AZVZ per 1 januari 2011 overgedragen aan Zorg en Zekerheid, de front office AZVZ blijft onder de Stichting. De steeds strengere eisen van De Nederlandsche Bank maken dat het zelfstandig verder gaan van de organisaties onder de Stichting Scheepvaart zeer moeilijk zal zijn. Mogelijkheden voor de toekomst zijn onderzocht in afstemming met een klankbordgroep van werkgevers en een vertegenwoordiger van de vakbond. Samenvattende conclusie is dat een verregaande integratie met verzekeraar "Het Anker" de beste oplossing biedt. Hierbij wordt een deel van de activiteiten ingebracht bij bestaande activiteiten van het Anker. Verder wordt de administratieovereenkomst overgenomen door het Anker. Begin 2012 zal nadere uitwerking en besluitvorming over de integratie met het Anker plaatsvinden.

Meer informatie over de [Stichting Scheepvaart](#) [link]

Tonnageregeling

De tonnageregeling werd in 1996 geïntroduceerd om Nederlandse reders dezelfde concurrentievoorwaarden te bieden als reders gevestigd in open registers buiten de EU. De tonnageregeling is een forfaitaire regeling voor de bepaling van de belastbare winst uit zeescheepvaart.

Evaluatie richtsnoeren zeevervoer

De tonnageregeling valt onder de Europese richtsnoeren voor het zeevervoer. Deze richtsnoeren worden in 2012 geëvalueerd. Vooruitlopend op deze evaluatie heeft de Europese redersorganisatie ECSA in 2011 vier special issue papers vastgesteld, die raken aan de toepassing van de tonnageregeling, waaronder de positie van werkschepen.

Werkschepen

De KVNR stelt zich op het standpunt dat werkschepen dienen te kwalificeren voor de tonnageregeling. Werkschepen verrichten tal van uiteenlopende werkzaamheden op zee, onder andere ten behoeve van de offshore industrie. Deze schepen zijn zeegaand en worden bemand met zeevarenden, die zijn opgeleid conform de STCW-vereisten. Onder de druk van de internationale concurrentiestrijd vlaggen werkschepen in toenemende mate uit naar niet-EU landen, waaronder Singapore. Alle activiteiten van werkschepen dienen te kwalificeren voor de tonnageregeling. Het overgaan tot winstsplitsing, waarbij een deel van de activiteiten worden belast volgens het normale winstregime en een ander deel volgens de tonnageregeling, leidt niet alleen tot complexe toedelingsvraagstukken maar ook tot een achterblijvende concurrentiekracht ten opzichte van andere landen waar deze winstsplitsing niet wordt gehanteerd.

Arrest standby schepen

In september 2011 trekt een arrest van de Rechtbank in Haarlem de aandacht, met betrekking tot standbyschepen. De Belastingdienst staat in een meerderheid van de gevallen het tonnageregime ook voor standby schepen toe, daarom geldt volgens de Haarlemse

Rechtbank het gelijkheidsbeginsel en mag het tonnageregime worden toegepast. Onder standbyschip wordt in dit arrest verstaan: een schip dat in hoofdzaak standbywerkzaamheden verricht. Deze werkzaamheden bestaan onder meer uit het bewaken van diverse objecten in zee, zoals windmolens, pijpleidingen en elektriciteitskabels.

Nationale uitzondering vlagvereiste

Sinds het jaar 2006 kent de tonnageregeling het vlagvereiste. Dat heeft de Europese Commissie bij de herziening van de richtsnoeren in 2004 bepaald. Een schip komt alleen voor de tonnageregeling in aanmerking als het de vlag voert van één van de EU- of EER-lidstaten. Op dit vereiste bestaan drie uitzonderingsgronden, waarvan één op nationaal niveau. De twee andere gelden per reder. Bepalend voor de nationale uitzondering is de volumeontwikkeling van de door Nederlandse reders beheerde vloot onder EU- of EER-vlag die gebruik maakt van de tonnageregeling, afgezet tegen de totale vloot van Nederlandse reders die gebruik maakt van de tonnageregeling. De nationale uitzondering op het vlagvereiste is van kracht, als dit totale volume van schepen onder EU-of EER-vlag in een bepaalde periode niet is afgenomen ten opzichte van een daaraan voorafgaande periode. In december 2011 heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu bekendgemaakt dat de nationale uitzonderingsgrond geldt voor 2012. Dit houdt in dat een nieuw aan de vloot toegevoegd schip dat een derde vlag (niet-EU of niet-EER) voert, valt onder de tonnageregeling.

Verdrag over Passagiers en Bagage

Het voorstel tot ratificatie en incorporatie in de Nederlandse wetgeving van het in 2002 gewijzigd Athens Verdrag betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage overzee is eind maart 2012 naar de Tweede Kamer gestuurd. Het verdrag is door de meest betrokken delen van het bedrijfsleven, zowel op nationaal als internationaal niveau, gunstig ontvangen.

Windmolenparken

De Scheepvaart Adviesgroep Noordzee (SAN) houdt zich bezig met de enorme windmolenparken die in de Europese economische zone zijn gepland en grote impact kunnen hebben op het scheepvaartverkeer richting Rotterdam en Amsterdam.

Een groot probleem is de minimum veilige afstand die, net als bij boorplatforms, gesteld wordt op 500 meter. De gebruikers van de Noordzee vinden deze afstand te klein.

In een aantal besloten sessies tussen de NWEA (Nederlandse Wind Energie Associatie), Rijkswaterstaat en de SAN is uiteindelijk een oplossing gevonden door 1 windmolenpark te verschuiven en een tweede met een reeds bestaand park samen te voegen terwijl drie parken zodanig verschoven zijn dat de scheepvaart geen hinder meer ondervindt. Een zeer goed resultaat voor de scheepvaart.

Rijkswaterstaat is intussen begonnen met de uiteindelijke invulling, om de veranderingen in 11 commissies op tijd bij de IMO NAV 58 aangeleverd te krijgen.

In de SAN zijn de volgende deelnemers vertegenwoordigd:

1. KVNR (Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders)
2. NVKK (Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij)
3. VOL (Vereniging Overzee Loodsen)
4. NCL (Nederlandse Coöperatie Loodsen)
5. Kustwacht
6. Productschap Vis
7. Havenbedrijf Amsterdam
8. Havenbedrijf Rotterdam

Het voornemen is de samenwerking voort te zetten in een verenigingsvorm.

Zwavelgehalte scheepsbrandstoffen

Het zwavelgehalte van scheepsbrandstof wordt de komende jaren in stappen teruggebracht tot 0.5% in 2025. Daarnaast is in de IMOafgesproken om per 2015 te varen op 0.1% in de *Emission Control Areas* in Europa: de Oostzee, de Noordzee en het Engelse Kanaal. Deze wetgeving wordt ook onderdeel van een EU-richtlijn die in 2012 wordt herzien.

Laagzwavelige brandstof is echter 70% tot 100% duurder dan de huidige brandstof. Overstappen op ontzwavelingstechnieken als scrubbers in de schoorsteen of op een schone brandstof als LNG is voor veel reders geen optie omdat deze alternatieven niet tijdig beschikbaar zijn. De veel duurdere brandstof zal daarom per 2015 leiden tot een veel slechtere concurrentiepositie van de zeescheepvaart ten opzichte van het wegvervoer en tot een *modal back shift* van zee- naar landtransport. De milieuwinst van minder zwaveluitstoot kan daarmee geheel teniet worden gedaan; onder meer vanwege de toenemende CO₂-uitstoot door het wegvervoer. De KVNR vraagt in 2011 aandacht voor dit probleem en dringt ernstig aan op aanpassingen van de regels zodat reders meer tijd hebben om te voldoen aan de 0,1%-norm.

[[link maken naar achterliggende pagina's](#)]

KVNR ziet lichtpunten in compromis over zwavelgehalte brandstof maar heeft ook ernstige zorgen

Na een proces van bijna 1 jaar is er een compromis bereikt over de nieuwe Europese zwavelrichtlijn tussen het milieucollege van het Europees Parlement en de Europese Raad van milieuministers.

De KVNR heeft gemengde gevoelens over dit compromis. Enerzijds tevreden omdat zeer verstrekkende voorstellen weer van tafel zijn en er een opening is gecreëerd om de invoering van de 0,1% zwavelnorm in 2015 te verzachten, anderzijds ongelukkig met het feit dat er toch weer nieuwe Europese regels komen voor een mondiale sector die verder gaan dan in IMO is afgesproken. IMO dient in de ogen van de KVNR het orgaan te zijn waar de milieuregels worden vastgesteld. De scheepvaart moet en kan groener, ook in de ogen van de KVNR, maar wel op een zorgvuldige manier. Anders dreigt het gevaar van gevolgen die zelfs nadelig voor het milieu kunnen zijn.

Het compromis zal volgende week verder juridisch worden uitgewerkt in het COREPER, het hoogste ambtelijk Europese orgaan van de Lidstaten. Hieronder volgt een korte analyse van de belangrijkste punten in de nieuwe zwavelrichtlijn:

0,1% zwavel in de Emission Control Areas (ECAs)

De internationale zeescheepvaart zal per 1 januari 2015, gelijk aan de eisen in IMO Marpol Annex 6, in de Noordzee, Het Kanaal en de Baltische Zee moeten gaan varen op laagzwavelige brandstof, of langs andere wijze de uitstoot verlagen tot dat niveau. De hiervoor benodigde methoden zoals scrubbers zijn nog niet voldoende betrouwbaar voor snelle introductie en nog lang niet voor alle typen schepen beschikbaar. De hoge prijs voor de laagzwavelige brandstof zal leiden tot een verschuiving van lading naar de weg. Het voorstel van de internationale redersverenigingen om de 0,1% zwaveleis pas in 2020 in te voeren is niet overgenomen. Wel bevat het compromis de passage dat als in IMO-verband tot uitzonderingen wordt besloten, er dan ook voorstellen zullen worden gedaan om de EU-richtlijn dienovereenkomstig aan te passen. De KVNR beschouwt dit als een eerste, heel belangrijke stap om de negatieve effecten van de 0,1% in 2015 fors te reduceren. De bal hiervoor ligt nu bij Europese landen die fors worden getroffen als er geen uitzonderingsbepaling komt. De KVNR roept de Nederlandse overheid op hier in IMO-verband het voortouw te nemen.

Maximaal 0,5% zwavel in 2020 in alle Europese wateren

Volgens IMO-wetgeving zal in 2020 de 0,5%-norm wereldwijd gaan gelden, tenzij een evaluatie in 2018 uitwijst dat er onvoldoende van deze 0,5%-brandstof beschikbaar is. Dan wordt het 2025. Er zijn wereldwijd zeer grote twijfels of de 0,5% brandstof in 2020 voldoende beschikbaar zal zijn. Doordat Europa nu verder gaat dan IMO en geen evaluatie zal gaan doen is er een groot risico ontstaan dat in 2020 niet voldaan kan worden aan deze eis in de richtlijn. De KVNR is teleurgesteld dat er wordt besloten tot nieuwe eisen zonder een grondige kosten-baten analyse.

Vraag: hier geldt toch ook een equivalentiebepaling? Dat betekent dat als de brandstof er niet is, schepen scrubbers moeten hebben. Dat is toch geen probleem meer in 2020?

Herzieningsclausule: eind 2013 evaluatie Europese Commissie

De Europese Commissie is opgedragen om voor december 2013 met een rapport te komen waarin wordt ingegaan op de volgende zaken: mogelijkheden om luchtvervuiling te reduceren, luchtkwaliteit, verzuring, brandstofkosten, economische gevolgen, geobserveerde modal shift en reductie in emissies van de scheepvaart.

De KVNR is kritisch over deze bepaling; het rapport komt maar één jaar voor de invoering van de 0,1% norm in de SECA's beschikbaar. De KVNR vraagt zich bovendien af welke extra informatie dan beschikbaar zal zijn die er nu nog niet is.

Erkenning dat modal shift tegen de GHG doelstellingen van Europa ingaat.

Het verplaatsen van transport van over zee naar over land zal leiden tot een toename van CO₂-emissies wat tegen de doelstellingen van Europa voor broeikasgassen ingaat.

“Waste” van scrubbers valt onder het principe van “No special fee”

Dit positieve besluit betekent dat het voor schepen makkelijker wordt gemaakt om afval en afvalwater van scrubbers af te geven in havens. Hiermee wordt het een stukje makkelijker gemaakt over te stappen op technische en economische meer aantrekkelijke mogelijkheden om te voldoen aan de wetgeving. Dit aspect wordt verder meegenomen in de herziening van de “Afstoffen Richtlijn 200/59/EC”.

Passagiersschepen zullen buiten de SECA-gebieden moeten voldoen aan 1,5% zwavelnorm tot 2020/2025

Dit is gelijk aan de bestaande eisen in de huidige richtlijn voor passagiersschepen. Het voorstel van de Europese Commissie bevatte een bepaling waarin 0,1% voor passagiersschepen buiten de SECA's verplicht werd gesteld, zonder een evaluatie van de economische- en milieueffecten. Doordat dit voorstel het niet heeft gehaald zal de Europese zwavelrichtlijn op dit punt overeenkomen met de IMO Marpol Annex 6.

Lidstaten wordt de mogelijkheid gegeven scheepsbeheerders te ondersteunen

In de herziene richtlijn wordt expliciet Lidstaten de mogelijkheid gegeven scheepsbeheerders die worden geraakt door de wetgeving te ondersteunen via beschikbare "State Aid" die volgens de Europese regels mag. Dit is een zeer zachte toezegging, aangezien veel Europese landen waaronder Nederland al hebben aangegeven hiervoor geen geld te hebben. De landen verwijzen terug naar de Europese Commissie die ook al te kennen heeft gegeven dat de middelen zeer beperkt zijn. Dit is zeer teleurstellend te noemen.